



Vuosikertomus 2002



# Sisältö

VR lyhyesti.....	5
VR-konserni .....	6
VR-konsernin rakenne .....	8
Avainlukuja .....	9
VR 140 vuotta .....	10
Pääjohtajan katsaus .....	12
Rautatieliikenne	
Henkilöliikenne .....	16
Tavaraliikenne.....	20
Ratojen rakentaminen ja kunnossapito .....	24
Autoliikenne.....	28
Ravintolatoiminta.....	30
Henkilöstö .....	34
Turvallisuus .....	36
Ympäristö.....	38
Hallinto ja johto.....	40
Hallituksen toimintakertomus.....	44
Konsernin tuloslaskelma.....	48
Konsernin tase .....	49
Konsernin rahoituslaskelma.....	50
Emoyhtiön tuloslaskelma .....	51
Emoyhtiön tase .....	52
Emoyhtiön rahoituslaskelma .....	53
Tilinpäätöksen liitetiedot.....	54
Hallituksen esitys voittovarojen käyttämisestä .....	66
Tilintarkastuskertomus .....	66
Hallintoneuvoston lausunto.....	67
Tilastotietoja .....	68
Sanasto.....	69

# VR lyhyesti

## Visio

VR:n tavoitteena on olla Suomen menestyvin ja turvallisin kuljetusyritys, joka kehittää ja tarjoaa maanlaajuisia palveluja. VR on myös johtava rautatiealan rakentamis- ja kunnossapito-yritys Suomessa.

## 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.



*VR:n tavoitteena on olla Suomen menestyvin ja turvallisin kuljetusyritys.*

## Arvot

### Turvallisuus

- olemme turvallinen ja luotettava matkustajien ja tavarankuljettajien
- torjumme ympäristöriskit
- varmistamme turvallisuuden kaikissa tilanteissa
- työmme turvallisuuden ja täsmällisyyden parantamiseksi on jatkuvaa

### Tyytyväinen asiakas

- teemme työtämme asiakkaiden hyväksi
- tarjoamme laadukkaita ja helposti saatavia palveluita
- kehitämme palvelujamme yhdessä asiakkaiden kanssa
- arvostamme myös sisäistä asiakkuutta

### Yhdessä menestyminen

- menestymme, kun liiketoimintamme on kannattavaa ja asiakkaiden tarpeet tyydyttävää
- yhteistyömme perustana ovat avoimuus, keskinäinen kunnioitus ja tavoitteisiin sitoutuminen
- aktiivisuus, osaaminen ja uudistuminen ovat onnistumisemme edellytykset

### Vastuullisuus

- jokainen vastaa oman työnsä tuloksesta ja laadusta
- työmme perustuu rehellisyyteen ja luottamukseen
- tunnemme vastuumme myös ympäristöstä



## VR-konserni

### Rautatieliikenne

- Konsernin suurin yhtiö, VR Osakeyhtiö, on johtava tavara- ja henkilöliikenteen kuljettaja Suomessa.
- Junilla kuljetetaan vuosittain yli 41 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 58 miljoonaa matkaa, joista suurin osa pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä. Vuorokaudessa on keskimäärin 260 kaukojunavuoroa ja 850 lähijunavuoroa. Suomen ja Venäjän välillä on päivittäin kuusi junavuoroa.
- Rautatieliikenteen liikevaihto on 618,0 miljoonaa euroa. Tavaraliikenteen osuus siitä on 330,0 miljoonaa ja henkilöliikenteen 288,0 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 8 800.

### Ratojen rakentaminen ja kunnossapito

- Oy VR-Rata Ab tarjoaa radanpidon suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapitopalveluja valtiolle, kunnille, satamille ja rautatiepalveluja käyttäville yrityksille sekä muille radanpidon pääurakoijille.
- Noin 90 % liikevaihdosta tulee valtion rataverkkoa hallinnoivan Ratahallintokeskuksen tilauksista.
- Toimialan liikevaihto on 231,8 miljoonaa euroa ja henkilökunnan määrä 2 700.



### Autoliikenne

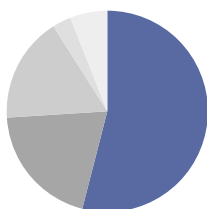
- Pohjolan Liikenne on VR Osakeyhtiön alakonserni, joka harjoittaa junaliikennettä täydentävää autoliikennettä. Sillä on vahva asema Suomen maantiekuljetuksissa.
- Tavaraliikenteessä on kolme yhtiötä. Transpoint Oy Ab on valtakunnallinen kappale-tavaran kuljettaja. Combitrans Oy kuljettaa osa- ja kokokuormia. Oy Transuotila Ab on erikoistunut säiliöliikenteeseen. Yhtiöt kuljettavat noin 8 miljoonaa tonnia tavaraa vuodessa.
- Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab ja sen tytäryhtiö Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab kuljettavat vuosittain bussilla noin 15 miljoonaa matkustajaa.
- Autoliikenteen liikevaihto on 195,7 miljoonaa euroa. Tavaraliikenteen osuus siitä on 160,4 miljoonaa ja henkilöliikenteen 35,3 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on noin 1 900.

### Ravintolatoiminta

- Avecra Oy täydentää VR Henkilöliikenteen palveluja.
- Avecra harjoittaa kahvila-, ravintola- ja kioskitoimintaa suurimmilla rautatieasemilla ja kaukojunissa. Asemilla on 20 palvelupistettä. Lisäksi palveluja on päivittäin noin 130 junassa. Yhtiön vähemmistöosakkaana on sveitsiläinen Rail Gourmet Holding AG.
- Ravintolatoiminnan liikevaihto on 27,7 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 430.

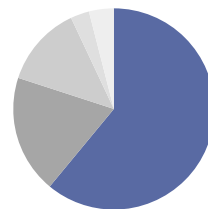
### IT-palvelut

- Corenet Oy tuottaa telepalveluja rautatieliikenteeseen ja kehittää telejärjestelmiä kuljetus- ja logistiikka-alan tarpeisiin. Yhtiön vähemmistöosakkaana on Song Networks 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-konsernin rakenne

VR-konserni koostuu 21 eri yhtiöstä. Konsernin emoyhtiö on VR-Yhtymä Oy, joka tarjoaa muille konserniyhtiöille hallinto- ja kiinteistöpalveluita.

VR-Yhtymän tytäryhtiöitä ovat VR Osakeyhtiö, Oy VR-Rata Ab, IT Solicom Oy ja Corenet Oy. VR Osakeyhtiöllä on kaksi tytäryhtiötä: Oy Pohjolan Liikenne Ab ja Avecra Oy. Pohjolan Liikenne -al konserniin kuuluu useita tavaraliikenne- ja linja-autoyrityksiä.

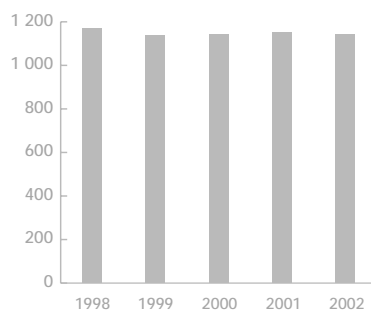


## Avainlukuja

	2002	2001	muutos-%
Liikevaihto, M€	1 140	1 151	-1,0
Liikevoitto, M€	27	49	-45,4
% liikevaihdosta	2,3	4,3	
Tulos, M€	22	42	-48,4
% liikevaihdosta	1,9	3,6	
Bruttoinvestoinnit, M€	144	178	-19,0
Oman pääoman tuotto, %	2,2	3,7	
Sijoitetun pääoman tuotto, %	3,2	5,2	
Omavaraisuusaste, %	82,9	79,1	
Henkilöstö keskimäärin	14 401	14 913	-3,4

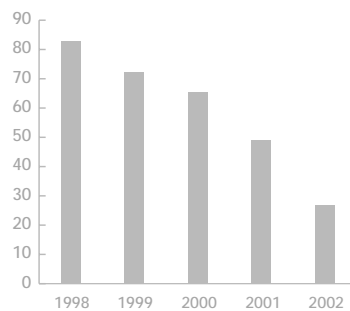


VR on investoinut viime vuosina uuteen junakalustoon. Vuonna 2002 päätettiin hankkia kahdeksan Pendolino-junaa aikaisemmin tilattujen kymmenen junan lisäksi.



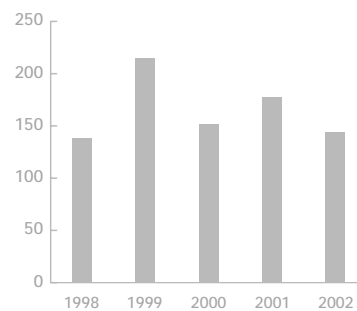
Liikevaihto 1998–2002

M€



Liikevoitto 1998–2002

M€



Investoinnit 1998–2002

M€



Oulun radan rakentamista juhlittiin vuonna 1884.



Junaliikenne kasvoi voimakkaasti 1900-luvun alussa.

## VR 140 vuotta

1862

Rautatieliikenne alkoi Helsingin ja Hämeenlinnan välisellä rataosuudella 17.3.1862. Turvallisuus oli tärkeä seikka radan suunnittelussa: radalla ei ollut yhtään tasoristeystä, ja aluksi junat kulkivat vuoropäivinä eri suuntiin.

1870

Yhteys Venäjälle avautui vuonna 1870, kun Riihimäen ja Pietarin välinen rata valmistui. Tavaraliikenne Venäjälle kasvoi jatkuvasti, ja Pietarin lähiliikenteestä tuli Suomen Valtionrautateille huomattava tulonlähde. Uuden radan myötä syntyi myös kansainvälinen yhteys Pietarista Suomen kautta Tukholmaan ja edelleen Keski-Eurooppaan.

1900

Suomen rataverkko oli pääosin valmis itsenäistymiseen mennessä. Ensin 1800-luvun lopulla rakennettiin radat etelästä pohjoiseen ja sen jälkeen 1900-luvun alussa poikkiradat lännestä itään. Junaliikenne oli voimakkaassa kasvussa. Ensimmäisen maailmansodan aikana kiskoilla kulki ennätysellisen paljon tavaraa, kun suuret määrät Venäjän transitokuljetuksia vietiin Suomen kautta. Itsenäistymisen myötä Pietarin ja Venäjän liikenne menetettiin. Se oli paha isku kehittyvälle rautatielaitokselle.

1930

Vielä 1930-luvulla lähes kaikki pitkän matkan liikenne Suomessa perustui myös talvella käyttökelpoiseen ja nopeaan junaan. Rautatieasemia ja pysäkkejä oli enemmän kuin koskaan, yhteensä lähes 3 000. Orastavaa linja-autoliikennettä alkoi tulla junaliikenteen rinnalle.

1940

Sota-ajat olivat rautateille suuri haaste, josta kuitenkin selvitettiin. Junissa kulki paljon sotamateriaalia rintamalle. Myös sotilaskuljetuksiin käytettiin juna. Karjalasta junat toivat turvaan evakkoja ja julkisten laitosten irtaimistoa. Sotakorvauskuljetukset olivat tuntuva rasite. Kaikkien aikojen matkustajaennätys rautateillä tehtiin 1940-luvulla, kun väestö alkoi siirtyä maailoilta tehtaisiin ja työmatkat pitenivät.

1950

Sodan jälkeen junakalusto oli vanhaa ja huonokuntoista. Alkoi kaluston uusimisen ja dieselvetureiden aika. Olympialaiset olivat iso tapahtuma myös rautateille. Elinolot Suomessa paraniivat hiljalleen, ja matkailuinnostus alkoi viritä. Rautatiet markkinoivat lomalaisille rengasmatkoja, joita yhdistettiin myös laiva- ja bussimatkoihin.





Matkailu alkoi viritä 1950-luvulla olympialaisten jälkeen.



Ensimmäinen sähköjuna tuli vuonna 1969.

#### 1960–70

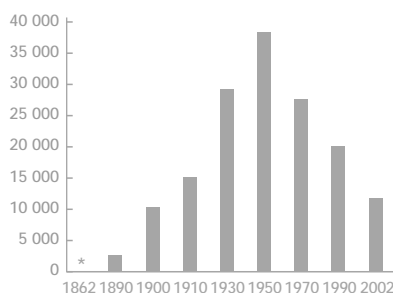
Rautateiden henkilöstön määrä lähti laskuun sähköistyksen ja muun teknisen kehityksen myötä. Henkilöautot yleistyivät ja alkoivat kilpailla junan kanssa. Ratojen suuri perusparannus käynnistyi 1960-luvulla, jolloin rakennettiin muun muassa Parkanon oikorataa Tampereelta Seinäjoelle. Ensimmäiset sähköjunat tulivat lähiliikenteeseen Helsingin ja Kirkkonummen välille vuonna 1969. Viimeisetkin höyryveturit poistuivat säännöllisestä liikenteestä vuonna 1975. Yhteistyö teollisuuden kanssa tiivistyi. Tavaraliikenteen yleisvaunujen tilalle suunniteltiin eri tuoteryhmille kuten paperille sopivia vaunuja. Lapin hiihtomatkailejille tarjottiin uutena palveluna autojuna.

#### 2000

Pendolino-liikenne on laajentunut Jyväskylään, Kuopioon ja Ouluun. Matka-ajat ovat lyhentymässä ratojen parantuneen kunnon, nopeiden junien ja uudenlaisen aikataulujärjestelmän ansiosta. Tavaraliikenteessä on otettu käyttöön ensimmäiset junat, joiden akselipaino on 25 tonnia. Junaliikenteen turvallisuutta parantavan automaattisen kulunvalvonnan piirissä on valtaosa henkilöliikenteestä. Uusina rataprojekteina ovat käynnistyneet Keravan ja Lahden välinen oikorata sekä Tikkurilan ja Keravan välinen kaupunkirata.

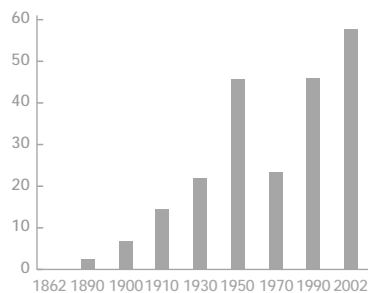
#### 1980–90

Valtionrautateiden organisaation muutos alkoi. Korostettiin tiimityötä, tehokkuutta ja asiakaspalvelun merkitystä. Vuonna 1990 VR muuttui valtion virastosta liikelaitokseksi ja viisi vuotta myöhemmin valtionyhtiöksi. Palvelut paranivat, kun uudet InterCity-junat tulivat liikenteeseen 1980-luvun puolivälissä. Kymmenen vuotta myöhemmin VR siirtyi Pendolino-kauteen Helsingin ja Turun välisellä rantaradalla. Ensimmäinen kaupunkirata valmistui Helsingistä Tikkurilaan.



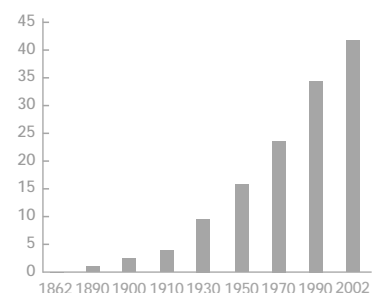
Henkilöstö rautateillä  
1862–2002

\* ei tilastotietoja



Junaliikenteen matkat  
1862–2002

miljoonaa



Tavaraliikenteen kuljetukset  
1862–2002

miljoonaa tonnia



## Pääjohtajan katsaus

VR elää asiakkaistaan. Tavaraliikenteessä erittäin suuri merkitys on sillä, miten suomalainen perusteellisuus menestyy. Kun metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden suhdanteet ovat hyvät, rautateillä riittää raaka-aine- ja tuotekuljetuksia. Tuotannossa tapahtuvat notkahdukset puolestaan vähentävät kuljettamisen tarvetta. Vuonna 2002 emme saavuttaneet kuljetusmäärille asetettuja tavoitteita.

Kotimaan tavarankuljetusten rinnalla VR seuraa tarkasti Venäjän-liikenteen mahdollisuuksia, koska sen merkitys on aina ollut VR:lle erittäin tärkeä. Nykyisin idänliikenteen osuus rautateiden kaikista tavarankuljetuksista on noin 40 prosenttia. Luku on niin merkittävä, että suomalaisten yritysten Venäjän-kaupan materiaalivirroissa ja venäläisten omassa tariffipolitiikassa tapahtuvat liikahdukset näkyvät herkästi VR:llä. Tästä saatiin kokemuksia myös vuonna 2002.

### Uudistuksia joukkoliikenteen lisäämiseksi

Myös matkustaja-asiakkaat ovat VR:lle tärkeitä. Vuosien mitaan henkilöliikenteen osuus VR:n liikevaihdosta on kasvanut selvästi. Vielä 1990-luvulla tavaraliikenne toi junaliikenteen liikevaihdosta kaksi kolmasosaa ja henkilöliikenne yhden kolmanneksen. Nyt asetelma on toinen. Henkilöliikenne on kuronut välimatkaa kiinni niin, että sen osuus junaliikenteen liikevaihdosta on jo yli 45 prosenttia.

Suomessa joukkoliikenne on vuosikausia menettänyt markkinaosuuttaan samaan aikaan, kun henkilöautot ovat kasvattaneet suosiotaan. Joukkoliikenteen harjoittajat ovat yhdessä ja erikseen tehneet paljon tilanteen muuttamiseksi. VR:llä tämä pyrkimys näkyy jatkuvana kehitystyönä, johon kuuluvat

mm. mittavat kalustohankinnat ja monet palveluja parantaneet uudistukset. Näistä tuoreimpia ovat juna-aikataulujen muuttaminen aikaisempaa selkeämmiksi ja asiakasystävällisemmiksi ja lipunmyynnin aloittaminen Internetin välityksellä.

Kilpailtaessa matkustajista keskeinen tekijä on matka-aika. Tässä suhteessa asiakkailla mutta myös VR:llä on vielä paljon toivomista.

Niin kauan kuin ratojen kunnostamiseen varatut määrärahat ovat liian niukat, uuden kaluston nopeusominaisuuksia ei voi hyödyntää. Tulevaisuuden ratainfrastruktuurin määrärahoista päätettäessä tulee pitää lähtökohtana, että ylimääräisiltä nopeus- ja painorajoituksilta vältytään.

### Tuloskehitys ei tyydyttävä

VR-konsernin tuloskehitys vuonna 2002 ei ollut tyydyttävä eikä konsernin tulos ollut tavoitteen mukainen. Konsernin liikevoitto oli 26,8 miljoonaa euroa (edellisenä vuonna 49,0) ja tulos 21,7 miljoonaa euroa (42,0).

Lievästi pudonneen liikevaihdon ohella tulosta heikensivät kohonneet tapaturmavakuutus- ja eläkekustannukset.

### Isoja ratakankkeita

Vaikka ratoiin suunnatut määrärahat eivät ole riittävät, vuonna 2002 saatiin kuitenkin paljon aikaiseksi. Merkittäviä edistysaskelia olivat Keravan ja Lahden välisen oikoradan ja Keravan kaupunkiradan rakennustyön aloitus sekä Leppävaaran kaupunkiradan valmistuminen. Myös muualla Suomessa ja varsinkin Savon radalla tehtiin mittavia perusparannustöitä.



#### Palvelut uudistuivat

Junaliikenteestä vastaava VR Osakeyhtiö toteutti useita uudistuksia. Niistä keskeisin oli henkilöliikenteen aikataulujen muuttaminen aikaisempaa paljon selkeämmiksi. Uudistuksen ansiosta myös junien vaihtoajat ovat järkevämmät kuin ennen. Samalla junatarjontaa lisättiin.

Pendolino-liikenne laajeni Ouluun ja Kuopioon. Puhelinpalvelua olennaisesti tehostava yhteyskeskus perustettiin Riihimäelle. Yhteyskeskuksen perustaminen ennakoitiin myös vuonna 2003 alkavaa Internet-lipunmyyntiä. VR tilasi lisää Pendolino-junia ja kaupunkijunia henkilöliikenteen palvelujen parantamiseksi.

Tavaraliikenteen kehittämisen keskeisenä tavoitteena on ollut muuttaa liikennepaikkaverkostoa ja kehittää kuljetusjärjestelmää muun muassa tehostamalla ratapihatoimintoja ja täsmentämällä aikatauluja.

#### Turvallisuus tärkein arvo

Kertomusvuoden aikana VR:lle määriteltiin uudet arvot. Tähän työhön koko henkilöstöllä oli mahdollisuus osallistua, ja näkemysensä esittikin yli tuhat VR-konsernin työntekijää.

VR:n toimintaa ohjaavat arvot ovat turvallisuus, tyytyväinen asiakas, yhdessä menestyminen ja vastuullisuus. Mielestäni niiden kanssa on jokaisen rautatieläisen helppo elää.

Turvallisuus on pitkään ollut VR:n tärkein arvo. Vakava suhtautuminen turvallisuuteen näkyy tuloksissa, sillä junaturvallisuuden taso Suomessa on muutamassa vuodessa noussut Euroopan parhaiden maiden tasolle. Myönteiseen kehitykseen ovat vaikuttaneet koulutuksen lisääminen, asenteiden muokkaaminen,

raportoinnin parantaminen sekä toisaalta turvalaitetekniikan kehittyminen ja junien automaattisen kulunvalvonnan laajeneminen.

#### Tulevaisuus avoin

VR:n huomina ei ole helppo. Jos ratarahoituksen määrää ei saada nostetuksi, nopeus- ja painorajoitukset lisääntyvät rataverkolla. Tällöin rautateiden kilpailukyky heikkenee, ja ainakin osaa suunnitelluista kalustoinvestoinneista on pakko tarkastella hyvin kriittisesti. Jos joukkoliikenteen osuutta halutaan lisätä ja yksityisautoilun kasvua hillitä, rataverkon kunnosta täytyy pitää huolta.

Rautateiden tavaraliikenteen kannalta suuri merkitys on sillä, jatkaako Venäjä omia satamiaan suosivaa hinnoittelupolitiikkaa. Jos Venäjällä kuljetukset omiin satamiin pysyvät edullisempina kuin muiden reittien käyttäminen, vaikutukset VR:n tulokseen ovat haitalliset.

Vuoden 2003 keväällä astuu voimaan uusi rautatielaki, jonka taustalla on EU:n suosima ajatus kilpailun avaamisesta. Tämä asia vaatii tiivistä seuranta ja VR:n kantojen esille tuomista. Vaikka kilpailun täydellinen avaaminen ei olisikaan aivan lähivuosien asia, VR toivoo edelleen malttia. Suomessa ei ole mitään syytä kiirehtiä asioiden edelle. On viisautta ensin odotella myönteisiä kansainvälisiä kokemuksia. Jos niitä tulee, Suomi voi tehdä omat päätöksensä.

Esitän lämpimän kiitoksen VR:n asiakkaille ja muille ystäville yhteistyöstä vuonna 2002. VR:ää kohtaan osoittamanne luottamus kannustaa meitä jatkamaan työtä joukkoliikenteen ja tavarankuljetusten hyväksi. Oma henkilökuunta kiitän ahkeruudesta.

**Henri Kuitunen**  
pääjohtaja  
VR-Yhtymä Oy







Myyntivirkailija Tanja Takanen palvelee VR:n ja Matkahuollon yhteisessä lipunmyynnissä Jyväskylän uudessa matkakeskuksessa.

## Henkilöliikenne Rautatieliikenne

- Uudet Pendolino-reitit Kuopioon ja Ouluun
- Valtakunnallinen puhelinpalvelu aloitti toimintansa
- Aikataulurakenne uudistui, matka-ajat lyhenivät

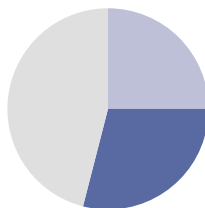
VR tarjoaa junamatkustajille monipuolisia palveluja kaukoliikenteessä ja pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä. Päivittäin on noin 260 kaukoliikenteen junavuoroa, joista kuusi Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä. Pääkaupunkiseudulla kulkee noin 850 lähijunaa vuorokaudessa. VR:n tavoitteena on parantaa asiakkaiden matkustusmukavuutta ja lyhentää matka-aikoja tärkeimpien asutuskeskusten välillä. Tavoitteena on myös rakentaa kilpailukyisiä matkaketjuja yhteistyössä muun joukkoliikenteen kanssa ja tehdä junasta houkutteleva vaihtoehto henkilöautolle.

Junan markkinaosuus kaikista Suomessa tehdyistä matkoista on noin 5 %. Julkisesta liikenteestä junan osuus on noin 30 %. Kuitenkin pitkällä yli 75 kilometrin väleillä jo 60 % julkisen liikenteen matkoista tehdään junalla. Lähes kaikki liikenteen kasvu Suomessa on pitkään kohdistunut yksityisautoiluun. Tilanne ei muuttunut olennaisesti vuonna 2002.

### Junamatkojen määrä kasvoi voimakkaasti pääkaupunkiseudulla

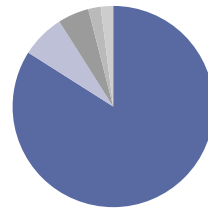
Junamatkustus kasvoi kertomusvuonna 5 %. Kaikkiaan matkoja tehtiin 57,7 miljoonaa, joista pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä 46,1 miljoonaa. Matkojen määrä on ollut suurempi vain 1940-luvun poikkeusoloissa. Liikevaihtoa kertyi 288,0 miljoonaa euroa, mikä on 2 % enemmän kuin edellisellä vuonna.

Eniten kasvoivat edelleen matkat pääkaupunkiseudulla Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten muodostamalla YTV-alueella, 10 % edelliseen vuoteen verrattuna. Sen sijaan VR:n Karjaalle ja Riihimäelle ulottuva vyöhykeliikenne supistui 6 %. Matkat kaukojunissa lisääntyivät vajaan prosentin verran. Matkojen tilastointi muuttui kesäkuussa 2001, joten luvut eivät ole täysin vertailukelpoisia keskenään.



Rautatieliikenteen osuus VR:n liikevaihdosta 2002

Henkilöliikenne	25 %
Tavaraliikenne	29 %



Henkilöliikenteen markkinaosuudet Suomessa 2001

Henkilöauto	84 %
Linja-auto	7 %
Juna	5 %
Lentokone	2 %
Muut	2 %



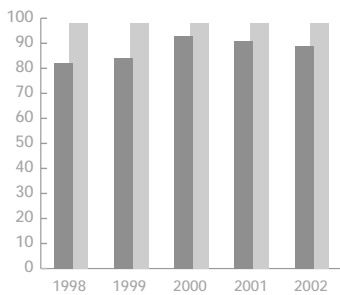
#### Oulun ja Kuopion Pendolino-lähdöt suosittuja

Uudet nopeat Pendolino-vuorot Ouluun ja Kuopioon saivat hyvän vastaanoton. Helsinki–Oulu-reitillä matkustajamäärät kasvoivat 10 % edelliseen vuoteen verrattuna. Erityisesti viikonlopon Pendolino-vuorot olivat suosittuja. Sunnuntai-iltapäivän lähtöön Oulusta lisättiin lokakuun lopussa toinen kuusivaunuinen junayksikkö suuren kysynnän vuoksi. Myös Helsinki–Kuopio-reitillä matkustajien määrä lisääntyi 3 % uuden kaluston ja nopeutuneiden aikataulujen myötä.

Venäjän liikenne jatkoi kasvuaan. Yhteensä Suomen ja Venäjän välillä tehtiin noin 266 000 junamatkaa, missä on kasvua 11 %. Kokonaismäärä oli lähellä vuoden 1990 ennätystä, 277 000 matkustajaa. Helsingin ja Pietarin välillä liikennöivässä Sibelius-junassa oli 95 000 matkustajaa. Se on paras tulos junan tähänastisten kymmenen liikennöintivuoden aikana.

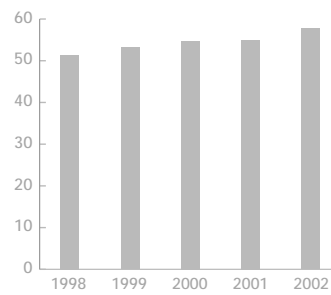
Venäläisten turistien matkailu Suomeen oli vilkkainta vuodenvaihteessa. Kaikkiaan Venäjän ja Suomen välillä tehtiin joulusesonkina 33 000 junamatkaa, mikä on 10 % vähemmän kuin edellisenä vuonna. Vakiovuorojen lisäksi Moskovasta saapui 13 ylimääräistä junavuoroa. Suomalaisten kiinnostus Venäjää kohtaan lisääntyi kertomusvuonna. Viipuri-, Pietari- ja Moskova-matkapakettien myynti kasvoi lähes kaksinkertaiseksi edelliseen vuoteen verrattuna.

Helsingin ja Moskovan väliä kulkevan venäläisen Tolsstoi-junan toisen luokan makuuvaunut vaihtuivat uusiin loppuvuonna. Junan ulkoveritys muuttui samalla sinivalkoiseksi. Vaunuissa on ilmastointi ja aikaisempaa tilavammat hytit. Junassa on nykyisin myös invavarustelu. Ensimmäisen luokan vaunut uusitaan vuoden 2003 aikana.

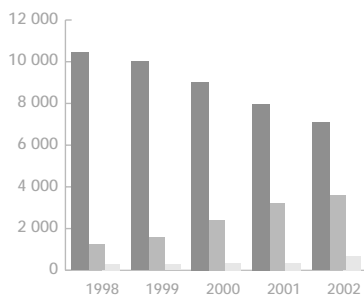


Junaliikenteen täsmällisyys  
1998–2002  
%

- Kaukoliikenne
- Lähiliikenne

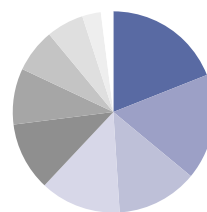


Junaliikenteen matkat  
1998–2002  
miljoonaa



Kaukoliikenteen matkat junatyypeittäin 1998–2002 miljoonaa

- Pikajuna (sis. taajamajunat)
- InterCity
- Pendolino



Henkilöliikenteen asiakaspalaute 2002

- Liikennöinti 19 %
- Kalusto 17 %
- VR:n palvelu junissa 13 %
- Avecran palvelu junissa 13 %
- Asemien lipunmyynti 11 %
- Liput, hinnat ja myyntijärjestelmä 9 %
- Internet-sivut ja verkkokauppa 7 %
- Asemien muut palvelut 6 %
- Puhelinpalvelu 3 %
- VR:n toiminta yleisesti 2 %

### Puhelinpalvelu uudelle tasolle

VR:n puhelinpalvelu parani huomattavasti kertomusvuoden alussa, kun uusi valtakunnallinen yhteyskeskus käynnistyi Riihimäellä. Keskus vastaa koko maan asiakasneuvonnasta ja varauspalvelusta.

Puhelinpalvelun tietojärjestelmät perustuvat uuteen teknologiaan, jota hyödynnetään Riihimäen lisäksi muillakin paikkakunnilla. Puhelinpalveluun osallistuu myyntivirkkailijoita 15 asemalla eri puolilla Suomea. Palvelunumerot ovat samat koko maassa, ja soitto on asiakkaalle paikallispuhelun hintainen. Palvelua saa joka päivä klo 7–22. Aikataulutietoa saa lisäksi vuorokauden ympäri automaattisesta neuvontapalvelusta, joka tunnistaa suomen- ja ruotsinkielisen puheen.

Puhelinpalveluun tulee normaalisti 2 000–4 000 puhelua arkisin. Ensimmäisen toimintavuoden tavoitteena oli, että 80 prosenttia soittajista saa vastauksen puolen minuutin kuluessa. Tavoite saavutettiin lukuun ottamatta kesä- ja heinäkuuta, jolloin puheluiden määrä nousi kaksinkertaiseksi.

Asiakaspalautteen ja tutkimusten mukaan asiakkaiden tyytyväisyys VR:n puhelinpalveluun on parantunut selvästi edellisestä vuodesta verrattuna.

### Uusi aikataulurakenne, sujuvammat vaihdot

Vuoden suurin muutos henkilöliikenteessä toteutui kesäkuun alussa, kun koko kaukoliikenne siirtyi uudentyypisiin, entistä säännöllisempiin aikatauluihin. Junat lähtevät tärkeimmiltä Etelä-Suomen asemilta tunnin välein tietyllä minuutilla. Muualla liikenne on harvempaa, mutta junat lähtevät yleensä vakio minuuteilla.

Uudistuksen myötä vaihtoyhteydet paranivat merkittävästi. Eri suunnista tulevat junat kohtaavat tärkeimmillä risteysasemilla, jolloin vaihto junasta toiseen käy nopeasti matkareitistä riippumatta.

Sujuvampien vaihtojen ansiosta matka-ajat lyhenivät tuntuvasti, parhaimmillaan kymmeniä minuutteja. Pääradalla

asiakkailla ovat vaihtoehtoina perinteinen juna ja nopea juna, koska InterCity-junan ja Pendolino-junan lähdöt ovat uudessa aikataulussa lähemmäs.

Matka-ajat lyhenivät pääradalla, kun aikatauluissa otettiin käyttöön 160 kilometrin tuntinopeus Keravan ja Tampereen välillä. Tämä lyhensi Pendolino-junien matka-aikaa noin 15 minuuttia Helsingin ja Tampereen välillä. Matka Helsingistä Jyväskylään nopeutui 30 minuuttia, Seinäjoelle ja Ouluun 25 minuuttia ja Kuopioon 15 minuuttia.

Kaukoliikenteen junavuorojen määrä kasvoi kesäkuun alussa 8 %, kun kaluston käyttöä tehostettiin. Yhteensä päivittäin on 263 kaukojunavuoroa. Pääkaupunkiseudun lähiliikenteeseen tuli lähes 150 uutta lähtöä, missä on kasvua yli 20 %. Kaikkiaan päivittäin on 850 lähijunavuoroa. Lähiliikenteen tuntuva kasvu johtui siitä, että liikenne Leppävaaran kaupunkiradalla käynnistyi täysimääräisesti keväällä. Pienemmällä asemilla ruuhka-ajan vuoroväli supistui kymmenen minuuttia ja isommissa asemilla noin viiteen minuuttiin. Lisäksi nopeat Y-junat alkoivat kulkea rantaradalla Karjaan ja Helsingin välillä.

### Kalustohankinnat jatkuivat

Kertomusvuonna päätettiin jälleen merkittävistä kalustohankinnoista. Sekä Pendolino-junista että matalalattiaisista kaupunkijunista tehtiin jatkotilaukset. Pendolinoja tilattiin kahdeksan ja kaupunkijunia 20 lisää. Kaikkiaan VR:llä on 18 Pendolinoa, kun kaikki uudet junat on toimitettu vuoden 2006 loppuun mennessä. Kaupunkijunien kokonaismääräksi tulee 30. Uusia kaupunkijunia on tarkoitus käyttää lähiliikenteen lisäksi pidemmällä matkoilla esimerkiksi Helsingin ja Tampereen välillä sekä uudella Keravan ja Lahden välisellä oikoradalla.

Aiemmin tilattujen 16 kiskobussin valmistus Tšekissä alkoi. Dieselläkäyttöiset kiskobussit tulevat vähäliikenteisille rataosille vuonna 2005. Uusien hankintojen lisäksi VR kunnostaa nykyisiä kalustoaan. Lähiliikenteen sähkömoottorijunista on uusittu puolet, ja uudemmat 50 junaa kunnostetaan tämän vuosikym-



menen aikana. Kertomusvuonna valmistui prototyyppi uusitus-  
ta junasta.

### Uusia palveluita

VR:n Internet-sivujen kävijämäärä kasvoi edelleen. Vuonna 2002 tehdyssä mittauksessa kävijöitä oli kuukauden aikana noin 280 000, kun luku oli edellisenä vuonna 160 000. Kesäkuussa asiakkaiden käyttöön tuli kaikki liikennepaikat, hintatiedot ja junien palvelut sisältävä matkahaku. Sen avulla on helppo etsiä sopivimmat aikataulut halutulle reitille ja päivälle.

Vuonna 2001 aloitetun lippu-uudistuksen toinen vaihe toteutui keväällä, jolloin myös vaihdollisten yhteyksien tiedot saatiin useimmiten yhdelle lipulle. Samalla liput muuttuivat selkeämmiksi ja lippuautomaattien käyttö helpommaksi. Asiakkaat ottivat uudistuksen myönteisesti vastaan.

Pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä otettiin käyttöön YTV:n matkakortti. Kortilla voi matkustaa kaikissa pääkaupunkiseudun joukkoliikennevälineissä. Junien eteisiin asennettiin kortinlukijat, ja lisäksi matkakorttiominaisuus ohjelmoitiin konduktöörin kannettaviin myyntilaitteisiin.

Kouvolan ja Jyväskylän matkakeskukset valmistuivat kertomusvuonna. Jyväskylän matkakeskus on ensimmäinen alusta alkaen joukkoliikenteen matkakeskukseksi suunniteltu ja rakennettu kokonaisuus. Samaan terminaaliin on yhdistetty busien, taksien ja junien palvelut. Myös informaatiojärjestelmät ja lipunmyynti ovat yhteiset. Jyväskylän matkakeskuksessa on monipuoliset palvelut kuten viihtyisät odotustilat sekä kahvila- ja ravintolapalvelut.

Kolarin ratapiha uusittiin perusteellisesti vuonna 2002. Matkustajajunia varten valmistui täyspitkä, korotettu laiturit. Autot lastataan ja puretaan kahden uuden lastaussillan avulla. VR lisäsi vuoden 2003 hiihtokauden junavuoroja Kolariin kasvavan kysynnän vuoksi.

### Asiakastytyväisyys kehittyi myönteisesti

VR sai 18 800 asiakaspalautetta, mikä on 6 % vähemmän kuin edellisenä vuonna. Kiitosten määrä kasvoi 30 %, ja valitusten määrä laski 20 %. Kaikkiaan kiitoksia oli 16 % ja valituksia runsas puolet kaikesta palautteesta. Loput palautteesta oli erilaisia kehitysehdotuksia ja korvausvaatimuksia.

Vuonna 2002 eniten palautteita tuli liikenneinnistä. VR sai aikaisempaa enemmän palautetta myös junaravintoloista ja Internet-sivuista. Asiakastytyväisyys kehittyi myönteisesti sekä palautteiden että tutkimusten perusteella. Erityisesti asiakkaat antoivat kiitosta henkilökunnan palvelualltiudelle.

### Tulevaisuuden näkymät

Erityisesti autokannan parantuminen ja moottoriteiden lisääntyminen edellyttävät junamatkustukselta jatkuvasti kehittyvää laatua ja hyvää hinta-laatusuhdetta. Henkilöliikenteen asiakaspalveluhenkilöstön kouluttaminen, kalustoinvestoinnit ja tietojärjestelmien kehittäminen jatkuvat vuonna 2003.

VR alkoi myydä junalippuja Internetissä maaliskuun 2003 alussa. Verkkokauppa sisältää yleisimmät kaukoliikenteen junaliput. Maksun voi suorittaa joko verkkopankeissa tai luottokortilla. Vuoden aikana rakennetaan myös ekstranet-pohjainen varausjärjestelmä helpottamaan jälleenmyyjien ja yritysasiakkaiden junalippujen hankintaa. Verkkokaupan tukitoiminnot ovat Riihimäellä sijaitsevassa puhelinpalvelussa.

Autovaunujen ja makuuvaunujen uusiminen tulee ajan-kohtaiseksi lähivuosina. Erilaisten ratkaisujen selvittely ja matkustajien tarpeiden kartoittaminen jatkuvat vuonna 2003. Nykyiset makuuvaunut poistuvat liikenteestä tämän vuosikymmenen aikana.

Pendolino-vuoroja tulee lisää vuonna 2003, kun kaksi ensimmäistä junaa palaa muutostöiden jälkeen takaisin liikenteeseen. Kesäkuun alusta Pendolino-junien huippunopeus nousee 200 kilometriin tunnissa Keravan ja Tampereen välillä. Tällöin nopein matka-aika Helsingistä Tampereelle putoaa alle puoleltoista tunnin.

Uudet lähivuosina valmistuvat ratakankkeet parantavat junan kilpailukykyä. Kertomusvuoden lopulla käynnistyvät työt Keravan ja Lahden välisellä oikoradalla. Rataosa valmistuu vuonna 2006. Siitä tulee kokonaan kaksiraiteinen, automaattisella kulunvalvonnalla varustettu rata, jolla huippunopeus on 220 kilometriä tunnissa. Parhaimmillaan matka-aika Helsingistä Lahteen on tulevaisuudessa enää 44 minuuttia. Vuonna 2002 alkoi myös Tikkurilan ja Keravan välisen kaupunkiradan rakentaminen. Osuus valmistuu vuonna 2004, jolloin tiheä lähiliikenne voi jatkua Helsingistä Keravalle saakka. ■

*Uudet Oulun ja Kuopion Pendolino-vuorot saivat hyvän vastaanoton. Konduktööri Harri Kuntala huolehtii, että asiakkaat viihtyvät junassa.*





## Tavaraliikenne Rautatieliikenne

- Markkinaosuus vahvistui kotimaan liikenteessä
- Siperian konttiliikenne ja yhdistetyt kuljetukset Suomessa kasvoivat
- Raskaat 25 tonnin akselipainon kuljetukset käynnistyivät

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 Cargon tavoitteena on tarjota asiakkaille logistisia kokonaispalveluita. Kotimaan tavaraliikenteessä se pyrkii 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 14 %. 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 kertomusvuonna 41,7 miljoonaa tonnia tavaraa. Kuljetusmäärä säilyi edellisen vuoden ennätystasolla. Kuljetusten rakennemuutoksen takia liikevaihtoa kertyi kuitenkin 2 % vähemmän kuin edellisellä vuonna, yhteensä 330,1 miljoonaa euroa.

### Kotimaan kuljetukset pysyivät korkealla tasolla

VR Cargo jatkoi systemaattista yhteistyötä asiakkaidensa kanssa peruskuljettajan aseman saavuttamiseksi. VR Cargon

markkinaosuus pysyi ennallaan ja metsäteollisuuden kuljetuksissa se jopa kasvoi, vaikka kilpailutilanne autoliikenteen kanssa kiristyi.

Kertomusvuoden aikana kotimaan kuljetukset jakautuivat tasaisemmin kuin vuonna 2001, jolloin kuljetuksissa oli kovaa kasvua erityisesti alkuvuonna ja selkeää laskua kesän jälkeen. Yhteensä kotimaassa kuljetettiin ennätykselliset 24,7 miljoonaa tonnia tavaraa, mikä oli 3 % edellisvuotta enemmän. Erityisesti lisääntyivät kemiallisen metsäteollisuuden kuljetukset. Niissä oli kasvua 6 % edelliseen vuoteen verrattuna. Myös raakapuukuljetukset kasvoivat. Sen sijaan metalli- ja kemianteollisuuden kuljetukset supistuivat hieman.

### Transitokuljetukset vähenivät

Kansainvälisten kuljetusten määrä oli 17,0 miljoonaa tonnia vuonna 2002, mikä on lähes 41 % VR Cargon kaikista kuljetuksista. Pääosa kansainvälisistä kuljetuksista on idänliikennettä. Sen määrä oli kertomusvuonna 16,1 miljoonaa tonnia. Kuljetukset vähenivät 0,5 miljoonaa tonnia edelliseen vuoteen verrattuna, mikä johtui lähinnä Suomen kautta kulkevan transitoliikenteen vähenemisestä.

Idänliikenteen viennin ja tuonin kuljetusmäärät säilyivät lähes ennallaan Venäjän satamien vilkastumisesta huolimatta. Itämeren satamien kehittämisinvestoinnit valmistuivat

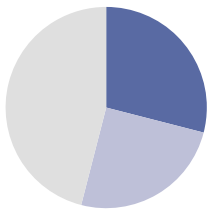


Konttiliikenne Suomen ja Kaukoidän välillä kasvoi edelleen tuntuvasti.

ennakoitua nopeammin. Lisäksi Venäjän rautateiden tariffijärjestelmä suosi edelleen maan omiin satamiin suuntautuvia kuljetuksia.

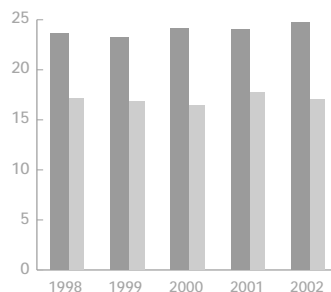
Idänliikenteen rakenne muuttui edelliseen vuoteen verrattuna. Kemianteollisuuden kuljetusmäärät kasvoivat hieman. Metsäteollisuuden raaka-ainekuljetukset lisääntyivät 5 %, kun taas metalliteollisuuden raaka-aineita kulki raiteilla 20 % edellisvuotta vähemmän.

Transitoliikenne Suomen satamien kautta pieneni 14 %, mikä on ennakoitua vähemmän. Venäjän metalliteollisuuden transitokuljetukset länteen supistuivat huomattavasti, mutta niitä korvasivat edellisvuodesta jatkuneet lannoitekuljetukset ja loppuvuonna alkaneet viljakuljetukset. Transitokuljetusten määrä oli 3,5 miljoonaa tonnia, kun se oli edellisenä vuonna 4,0 miljoonaa tonnia.



Rautatieliikenteen osuus VR:n liikevaihdosta 2002

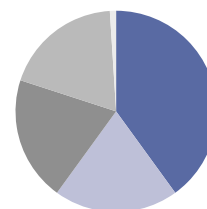
Tavaraliikenne	29 %
Henkilöliikenne	25 %



VR Cargon kuljetukset 1998–2002

miljoonaa tonnia

Kotimainen	
Kansainvälinen	



Kuljetukset tuoteryhmittäin 2002

Mekaaninen metsäteollisuus	40 %
Kemiallinen metsäteollisuus	20 %
Kemianteollisuus	20 %
Metalliteollisuus	19 %
Muu	1 %

Idänliikenteessä yksityisvaunujen käyttö lisääntyi. Teknisesti kehittyneemmän kaluston myötä parani myös rajaliikenteen sujuvuus. Yksityisvaunujen määrä kasvoi noin 10 % edelliseen vuoteen verrattuna ja on nyt noin 40 % kaikista venäläisistä vaunuista. Yhteistyö Venäjän rautateiden ja yksityisten kalustoyhtiöiden kanssa jatkui kaluston saannin varmistamiseksi.

### Siperian konttiliikenne kasvoi yhä

Konttiliikenne Suomen ja Kaukoidän välillä kasvoi edelleen nopeasti. Kasvua oli sekä Suomesta lähtevien että Suomeen saapuvien konttien määrissä. Vuonna 2002 liikenne kasvoi 6 %, kun se oli edellisenä vuonna kasvanut 20 %. Yhteensä Siperian radan kautta kulkevien konttien määrä oli 52 000 TEU. TEU on konttiliikenteen mittayksikkö, joka tarkoittaa yhtä 20 jalan konttia.

Siperian reitin suosion syynä ovat kuljetusten säännöllisyys, nopeus ja varma laatu. Kuljetusajat ovat tarkasti tiedossa hyvin toimivien informaatiojärjestelmien ansiosta. Kuljetus Tyynenmeren rannikolta Suomeen kestää 12 vuorokautta. Itään päin mennessä aika on 14 vuorokautta.

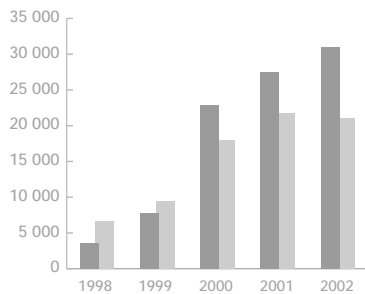
Suomeen tuotiin konttijunilla kulutustavaraa Koreasta, Japanista ja Kiinasta. Merkittävä osa kuljetuksista oli korealaisista kulutuselektroniikkaa. Myös Kiinan liikenne lähti vuonna 2002 voimakkaaseen kasvuun. Valtaosa tuontikonteista välivarastoitettiin Kaakkois-Suomen terminaaleihin, joista tavara jaeltiin Venäjän kulutusmarkkinoille. Myös vientikuljetukset itään päin lisääntyivät edelleen Siperian radalla. Niiden osuus liikenteestä on noin 40 %. Tärkeimmät kohdemaat ovat Korea, Kiina ja Japani.

### Yhdistetyillä kuljetuksilla kysyntää

Yhdistettyjen kuljetusten määrä kotimaassa kasvoi edelliseen vuoteen verrattuna 11 %. Rekkajunia kulkee öisin molempiin suuntiin väleillä Oulu–Helsinki, Kemi–Helsinki sekä Kemi–Oulu–Tampere–Turku. VR Cargo kuljetti junissa noin 6 000 ajoneuvoyhdistelmää, 11 000 traileria ja 8 000 vaihtokoria. Määrä vastaa 51 000 TEU:a. Rautateilla kuljetettiin edellisten lisäksi myös merikontteja, joiden kuljetukset kasvoivat 3,5 %. Konttikuljetuksia oli kertomusvuonna yhteensä 153 300 TEU.

Yhdistettyjen kuljetusten kasvua on rajoittanut se, että kuljetuksiin sopiva vaunukalusto ja Oulun terminaali ovat nykyisin täydessä käytössä. Oulun Oritkariin vuonna 2004 valmistuva uusi terminaali helpottaa tilannetta huomattavasti. Oritkarissa voidaan käsitellä kaksinkertainen määrä kuljetuksia nykyiseen verrattuna. Lisäksi junien lastaus ja purku nopeutuvat selvästi, kun ne keskitetään yhteen paikkaan. Myös viivettä aiheuttava vaunujen siirtely ratapihalla vähenee, sillä kokonaiset junat voivat ajaa suoraan terminaaliin ja myös lähteä sieltä. Terminaali on Oulun kaupungin, VR Osakeyhtiön ja Ratahallintokeskuksen yhteishanke.

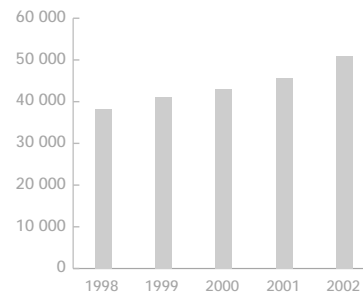
Kertomusvuonna valmistuivat prototyyppit uudesta yhdistettyjen kuljetusten vaunusta. Vuoden 2003 aikana liikenteeseen tulee 20 tällaista vaunua. Aikaisempaa pidemmällä ja matalammalla vaunulla voidaan kuljettaa ns. moduuli-mittaisia ajoneuvoyhdistelmiä, joiden pituus on 25,25 metriä. Myös maantieliikenteessä nykyisin sallitut 4,2 metriä korkeat yksiköt mahtuvat uusiin vaunuihin.



Kaukoidän konttiliikenne 1998–2002

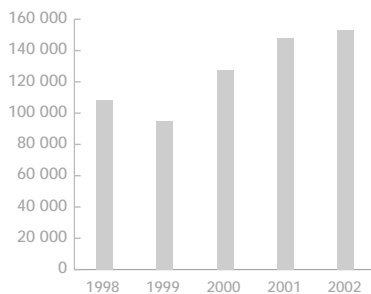
TEU = 20 jalan kontti

■ Tuonti  
■ Vienti



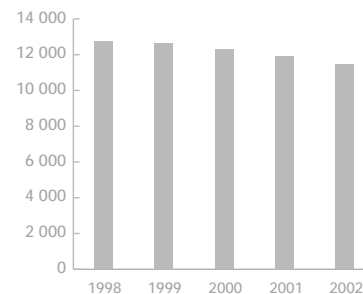
Yhdistetyt kuljetukset 1998–2002

TEU = 20 jalan kontti



Merikonttien kuljetukset 1998–2002

TEU = 20 jalan kontti



Tavaravaunujen määrä 1998–2002

### Verkkopalveluista lisää tehoa logistiikkaan

Verkkopalveluja kehitettiin yhteistyössä asiakkaiden kanssa. Työn tuloksena käynnistyi useita palvelukokonaisuuksia. Internet-pohjaisten ekstranet-verkkojen tavoitteena on nopeuttaa ja tehostaa prosesseja sekä poistaa päällekkäistä työtä. Asiakas voi tarkistaa ekstranetista helposti kaikki kuljetuksiinsa liittyvät ohjeet. Verkossa on myös mahdollisuus kuljetusdokumenttien laatimiseen ja lähettämiseen, kuljetuskapasiteetin tilaamiseen ja lähetysten seurantaan.

Ekstranet-verkkojen kautta sähköisten yhteyksien eduista pääsevät hyötymään myös pienemmät yritykset. Tavoitteena on saada 90 % asiakkaiden rahtikirjoista sähköisinä. Verkot rakennetaan jo useita vuosia käytetyn EDI (electronic data interchange) -sanomavälityksen rinnalle. Nykyisin noin 80 % rahtikirjoista ja 14 % laskuista välitetään EDI-muodossa VR:n ja suurten teollisuusyritysten kesken.

### Akselipaino 25 tonniin Kirkniemi–Hanko-välillä

Vuoden lopulla Kirkniemen tehtaiden paperinkuljetuksissa siirryttiin raskaisiin 25 tonnin akselipainon juniin. Kirkniemen ja Hangon välinen rataosa on Suomessa ensimmäinen, jolla radan suurin sallittu akselipaino on 25 tonnia. Tähän saakka suomalaisen vaunukaluston akselipaino on ollut enimmillään 22,5 tonnia.

Korkeampi akselipaino parantaa kuljetusketjun kilpailukykyä. Uuteen vaunuun voidaan lastata kymmenen tonnia enemmän tavaraa kuin aikaisemmin. Junat ovat lyhyempiä, mikä tehostaa vaunujen kuormausta ja purkua. Helmikuussa 2003 akselipaino nousi Porin Mäntyluodon ja Harjavallan välisellä osuudella. VR Cargo valmistautuu tuleviin rataverkon kantavuuden korotuksiin varustamalla kaikki uudet vaunut 25 tonnin akselipainon mukaisilla teleillä.

### Uusia vaunutyyppejä

VR Cargo jatkoi vaunukaluston uusimista yhteistyössä teollisuusyritysten kanssa. Kertomusvuonna liikenteeseen tuli 40 uutta Simn-t-vaunua, jotka on tarkoitettu paperiteollisuuden kuljetuksiin. Lisäksi vuoden 2003 loppuun mennessä tulee vielä 100 uutta vaunua.

Porin Mäntyluodon ja Harjavallan väliseen rikasteliikenteeseen tuli 25 uudentyyppistä vaunua. Niissä voidaan kuljet-

taa lähes 70 tonnia, kun entisten vaunujen kapasiteetti oli 50 tonnia. Sahatavarakuljetuksiin valmistui neliakselinen prototyyppi. Sen kapasiteetti on lähes 2,5-kertainen nykyisiin vaunuihin verrattuna.

Automaattinen lastaus- ja purkausjärjestelmä valmistui Kajaanin paperitehtaan ja Rauman sataman välisiin kuljetuksiin. Paperirullat siirtyvät tehtaan varastosta automaattisesti rautatievaunuihin, joista rullat myös puretaan automaattisesti Rauman satamassa. Paperiteollisuuden kanssa kehitetty järjestelmä käsittelee kerralla puolet vaunun kuormasta. Kokeilu alkaa 20 vaunulla vuonna 2003, ja sitä on tarkoitus laajentaa myöhemmin. Automatisointi tehostaa kuljetusketjua ja vähentää huomattavasti paperirullien käsittelystä aiheutuvia vaurioita.

### Tulevaisuuden näkymät

VR Cargon vuonna 2001 alkanut kehityshanke toiminnan tehostamiseksi jatkuu yhteistyössä asiakkaiden kanssa. Kolmi-vuotisen hankkeen tavoitteena on parantaa rautatiekuljetusten kilpailukykyä ja säilyttää VR Cargon vahva asema kuljetusmarkkinoilla.

Kehittämiskohteina ovat liikennepaikkaverkosto, kuljetusjärjestelmä, palveluverkosto, ratapihatyö sekä asiakaspalvelu- ja myyntiorganisaatio. Kuormaustarvikkeita keskittämällä päästään junien tehokkaampaan käyttöön. Myös junien täyttöstettä pyritään nostamaan.

VR Cargon tavoitteena on lisätä kuljetuksia tehtaalta suoraan asiakkaan käyttämään satamaan. Kasvava osa teollisuuden tuotteista ja raaka-aineista kuljetetaan tällaisina asiakasjunina, jolloin junan kaikki vaunut lastataan samalla tehtaalla ja viedään samaan satamaan.

Tavaraliikenteen vaunumäärä vähenee edelleen, mikä edellyttää kuljetusten entistä tehokkaampaa ohjausta. Lähtöleivaisuudessa vuotuinen investointitaso nousee huomattavasti nykyisestä, koska investointien pääpaino siirtyy kaluston modernisoinnista uusien vaunujen hankintaan.

Keskeinen haaste tavaraliikenteessä on laajentaa palvelutarjontaa kohti logistista kokonaispalvelua. Se edellyttää yhteistyön kehittämistä VR-konsernin muiden tavaraliikennettä harjoittavien yhtiöiden kanssa. ■

*Vaihtotyönjohtaja Harri Lehmusmetsä varmistaa, että tavarajunat lähtevät ajallaan Kouvolan ratapihalta.*





## Ratojen rakentaminen ja kunnossapito

- Helsinki–Tampere-välin monivuotinen urakka valmistumassa
- Suurin työmaa Savon radalla Kouvolan ja Mikkelin välillä
- Suunnitteluosaaminen keskitettiin omaan tulosityksikköön

Oy VR-Rata Ab on erikoistunut radanpidon suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapitopalveluihin. Sen asiakkaina ovat valtio, kunnat, satamat ja rautatiepalveluja käyttävät yritykset sekä muut radanpidon pääurakoijat.

VR-Rata tarjoaa asiakkailleen kokonaispalvelua, johon sisältyvät suunnittelu, toteutus ja kunnossapito. Asiakkaan on mahdollista tehdä sopimus myös yksittäisistä palveluista kuten suunnittelusta tai sen osa-alueesta. Yhtiön vahvuuksia ovat tekninen osaaminen ja rautatiejärjestelmän kokonaisuuden hallinta. Tavoitteena on olla myös tulevaisuudessa Suomen johtava radanpidon yritys.

VR-Radan suurin asiakas on liikenne- ja viestintäministeriön alainen Ratahallintokeskus, joka vastaa valtion rataverkosta. Valtio on käyttänyt rataverkkoon viime vuosina noin 350 miljoonaa euroa vuodessa. Lisäksi teollisuusyritykset ja muut asiakkaat ovat käyttäneet ratatöihin vuosittain 20–30 miljoonaa euroa.

Kasvava osuus valtion ratarahoista suuntautuu uusiin hankkeisiin kuten Lahden oikorataan, Vuosaaren satamarataan ja Keravan kaupunkirataan. Vastaavasti vanhan rataverkon kunnostamiseen eli VR-Radan ydinliiketoimintaan on käytetty aikaisempaa vähemmän budjettivaroja. Tämän vuoksi VR-Radan liikevaihto ja myös henkilöstön määrä ovat laskeneet.

Koko rautatiealan kehitystä Suomessa ja muualla EU-alueella on leimannut markkinoiden avautuminen ja sen myötä kilpailun lisääntyminen. VR-Rata on sopeutunut muuttuvaan liiketoimintaympäristöön mitoittamalla henkilökunnan määrän työkannan mukaiseksi.

Ratojen rakentamisen ja kunnossapidon liikevaihto vuonna 2002 oli 231,8 miljoonaa euroa. Liikevaihto säilyi edellisen vuoden tasolla. Ratahallintokeskuksen tilaamien töiden osuus liikevaihdosta oli yli 90 %. VR-Radan markkinaosuus Ratahallintokeskuksen kaikista tilauksista oli yli 60 %.



Ratatyökoneet ovat pitkälle automatisoituja, koska työssä vaaditaan tarkkuutta ja nopeutta. Kuvassa raiteentukemiskone ja sen miehistöön kuuluvat rataesimies Jukka Makkonen ja ratatyökoneen käyttäjä Jukka Latva.

Yhtiön oma tuotanto painottui rautatieteknistä osaamista edellyttäviin töihin. Ostettujen palveluiden ja materiaalihankintojen osuus liikevaihdosta oli 31 %. Kertomusvuoden lopussa tilauskanta oli 120 miljoonaa euroa.

#### Merkittävimmät työt Savossa ja Helsinki-Tampere-välillä

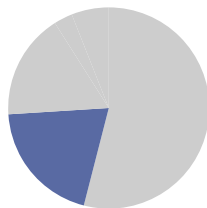
VR-Radan suurin työmaa kertomusvuonna oli Savon radan perusparannus Kouvolan ja Mikkelin välillä. Siellä uusittiin radan tukisepelikerros, pölkyt ja kiskot noin 80 kilometrin matkalla. Rakennusvaihe kesti noin kolme kuukautta ja työllisti parhaimmillaan 300 henkilöä sekä yhtiön tärkeimmät työkoneet.

Useita vuosia jatkuneet perusparannustyöt Helsingin ja Tampereen välisellä rataosuudella valmistuivat kertomusvuoden

lopulla. Pendolino-junien huippunopeus tällä välillä nousee 200 kilometriin tunnissa kesällä 2003.

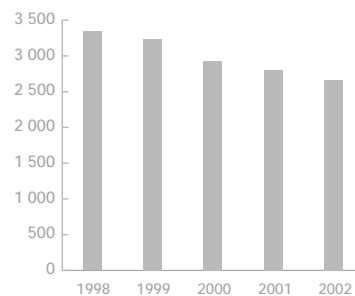
Vuonna 2002 VR-Rata vaihtoi ratapölkkyjä yhteensä 300 kilometrin ja kiskoja vajaan 200 kilometrin matkalla. Yhtiön omien tuotantoyksiköiden käyttöaste pysyi edellisen vuoden hyvällä tasolla.

Kiskohitsaamo Kaipiaisissa käsitteli noin 25 000 tonnia kiskoja, josta uusia raskaita kiskoja oli yli puolet ja kunnostettuja kiskoja kolmannes. Vaihdetuotannossa Pieksämäellä ja Kaipiaisissa valmistettiin 170 erityyppistä vaihdetta ja kunnostettiin 60 vaihdetta. Haapamäen kyllästämön kokonaistuotanto oli noin 24 000 kuutiota puutavaraa, josta ratapölkkyjä oli kaksi kolmannesta.



Ratojen rakentamisen ja kunnossapidon osuus VR:n liikevaihdosta 2002

■ Ratojen rakentaminen ja kunnossapito 20 %



Henkilöstön määrä 1998-2002

### Kulunvalvonnan asennukset jatkuivat

Ratahallintokeskus tilasi kertomusvuonna junien automaattisen kulunvalvonnan viimeisen vaiheen työt. Nykyisin järjestelmä kattaa pääosan henkilöliikenteestä, ja vuoteen 2005 mennessä sen piiriin tulevat myös vähäliikenteiset radat. Työt alkoivat turvalaitejärjestelmän suunnittelulla ja rakentamisella Pieksämäki–Siilinjärvi–Joensuu-rataosilla.

VR-Rata voitti merkittävän tarjouskilpailun Keravan ja Lahden välisen oikoradan sähköistämisestä. Sähköistyksen suunnittelu alkoi kertomusvuonna, ja rakennustyöt käynnistyvät vuonna 2004. Urakka valmistuu vuonna 2006.

VR-Radan suunnitteluosaston johtama kansainvälinen konsortio voitti vuoden alkupuolella EU-rahoitteisen tarjouskilpailun Virossa. Suunnittelutyö koskee Viron ja Venäjän välistä rautatieraja-asemaa ja siihen liittyvää ratapihaa. Työ valmistuu vuoden 2003 kesään mennessä. Virossa jatkui myös kuusivuotinen sepelinpuhdistusurakka nyt kolmatta vuotta. Virossa toimii VR-Radan tytäryhtiö, VR-Track AS.

Sillanrakennukseen ja siirtotekniikkaan erikoistuneen Megasiirto Oy -nimisen tytäryhtiön toiminta kasvoi tavoitteiden mukaisesti. Yhtiöstä on kehittymässä alan keskisuuri yritys. VR-Rata hankki yhtiön osake-enemmistön vuonna 2001.

Investoinnit vuonna 2002 olivat yhteensä 8,2 miljoonaa euroa. Investoinneilla korvattiin vanhaa käytöstä poistuvaa kalustoa, ja niistä pääosa kohdistui raiteilla liikkuviin työkoneisiin ja vaunuihin. Pieksämäen konepajalta valmistuivat viimeiset viisi ratauorma-autoa 25 auton sarjasta. Kertomusvuonna kaikkiin ratauorma-autoihin saatiin asennetuiksi kulunvalvontalaitteet.

### Suunnitteluosaamista vahvistettiin

Yhtiön suunnittelutoiminta päätettiin keskittää Oy VR-Rata Ab Rautatiesuunnittelu -nimiseksi liiketoimintayksiköksi vuoden 2003 alussa. Tavoitteena oli itsenäinen yksikkö, joka voi tehdä asiakkaille rakentamisesta erillisiä suunnittelutoimeksiantoja.

Kertomusvuonna käynnistettiin suunnittelujärjestelmien kehittämishanke. Siinä geometriaan, geotekniikkaan, sähkö-rataan ja turvalaitteisiin liittyvät suunnitteluohjelmistot uusitaan ja sovitetaan yhteen. Hanke valmistuu kevään 2003 aikana.

VR-Radalla on laatu järjestelmät kaikilla keskeisillä liiketoiminnan aloilla. Lisäksi yhtiöllä on turvallisuuden hallintajärjestelmä rakentamisessa ja kunnossapidossa. Kertomusvuoden aikana myös ympäristötyö eteni, kun Itä- ja Länsi-Suomen ratakeskuksien ympäristöjärjestelmät sertifioitiin. Tavoitteena on saada ympäristösertifikaatti kaikille liiketoiminta-alueille vuonna 2003.

### Asiakastytyväisyys hyvällä tasolla

Asiakassuhteiden parantaminen ja nopea reagointi asiakaspalautteeseen on edelleen koko yhtiön kehitystavoitteena. Asiakastytyväisyys on parantunut tasaisesti ja noussut viime vuosina hyvälle tasolle. Vuonna 2002 asiakkaat antoivat parhaat arviot VR-Radan rakentamistoiminnalle. Eniten oli kehittynyt suunnittelutoiminta.

Kansainvälinen rautatiejärjestö UIC julkaisi vuonna 2002





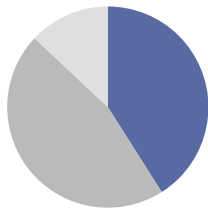
tutkimuksen, jossa vertailtiin muun muassa eri maiden radanpidon kustannustehokkuutta ja rataverkon käytettävyyttä. Kunnossapidossa Suomi oli Euroopan maista kustannustehokkain. Ratalaitteiden vioista johtuvia myöhästymisiä oli Suomessa keskimääräistä vähemmän.

### Tulevaisuuden näkymät

Rataverkon parannustöiden painopiste on siirtynyt Itä- ja Pohjois-Suomeen. Eri puolilla Suomea käynnistyy lähivuosina suuria ratakankkeita. Etelä-Suomessa merkittäviä työmaita

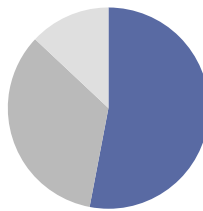
ovat Tikkurilan ja Keravan välinen kaupunkirata sekä Vuosaaren satamarata. Pääradan tason nostaminen jatkuu Tampereelta eteenpäin Seinäjoelle ja Ouluun. Lisäksi kehitetään yhteyksiä Lahdesta Vainikkalaan ja Imatralle.

VR-Rata keskittyy myös tulevaisuudessa rautatieteknistä osaamista, erikoiskalustoa ja junaturvallisuuden tuntemusta vaativiin töihin. Lisäksi yhtiö osallistuu rautatieympäristössä tehtäviin maan- ja sillanrakennustöihin. Rataverkon kunnossapidon markkinat ovat muuttumassa, mikä edellyttää yhtiöltä lisää joustavuutta ja sopeutumiskykyä. ■



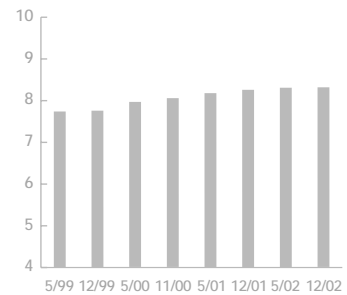
Liikevaihto 2002

■ Kunnossapito	41 %
■ Rakentaminen	46 %
■ Suunnittelu-, materiaali- ja muut palvelut	13 %



Työtunnit 2002

■ Kunnossapito	53 %
■ Rakentaminen	34 %
■ Suunnittelu-, materiaali- ja muut palvelut	13 %



Asiakastyytyväisyys 1999-2002

yleisarvosana, asteikko 4-10

VR-Radan suurin työmaa vuonna 2002 oli Savon radalla. Ratakoneet työskentelivät öisin, jotta junat pääsivät kulkemaan normaalisti päiväsaikaan.



# Autoliikenne

- Liikevaihto edellisen vuoden tasolla
- Säiliöliikenteessä uusia sopimuksia
- Transpointilla aikaisempaa monipuolisemmat palvelut

VR-konsernin junaliikennettä täydentävät autokuljetukset, joita hoitavat Oy Pohjolan Liikenne Ab:n tytäryhtiöt. Tavara-liikennettä hoitavat Transpoint Oy Ab, sen tytäryhtiö Combitrans Oy ja säiliöliikenteeseen erikoistunut Oy Transuotila Ab Baltiassa toimivine tytäryhtiöineen. Linja-autoliikenteestä vastaavat Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab ja sen tytäryhtiö Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab. Kaikkien yhtiöiden tavoitteena on olla tehokas ja kannattava edelläkävijä omalla toimialallaan.



Combitrans kuljettaa osa- ja kokokuormia maanteillä. Kuljettaja Esa Uski saa ohjeita varastopäivämestari Petri Raskilalta.

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.

Pohjolan Liikenne -yhtiöiden markkinaosuus Suomen linja-autoliikenteestä on yli 5 % ja pääkaupunkiseudun sopimusliikenteestä 4 %. Asema kuljetusmarkkinoilla säilyi ennallaan vuonna 2002. Yhtiöillä oli vuonna 2002 käytössään 186 omaa ja 750 alihankkijoiden kuorma-autoa sekä 69 säiliöautoyhdistelmää. Linja-autojen määrä oli 313.

## Henkilöliikenteen kuljetukset supistuivat

Autoliikenteen liikevaihto oli 195,7 miljoonaa euroa vuonna 2002. Liikevaihto pysyi edellisen vuoden tasolla. Liikevaihdosta tavaraliikenteen osuus oli 144,5 miljoonaa euroa eli 74 %, henkilöliikenteen osuus 35,3 miljoonaa euroa eli 18 % ja säiliöliikenteen osuus 15,9 miljoonaa euroa eli 8 %.

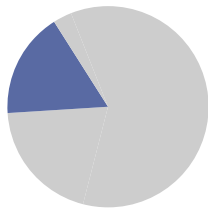
Tavaraliikenteen kuljetusmäärät pysyivät edellisen vuoden

tasolla ja olivat kaikkiaan 8,2 miljoonaa tonnia. Kuljetusten määrä kappaletavaraliikenteessä supistui 5 %, koska Transpoint luopui yksisuuntaisesta liikenteestä. Osa- ja kokokuormakuljetukset pienenevät 1 % rakennusaineteollisuuden hiljenemisen takia. Säiliökuljetukset kasvoivat 14 %. Säiliöliikenteen kasvu johtui vanhojen kuljetussopimusten laajenemisesta ja uusista kuljetussopimuksista.

Henkilöliikenteessä kuljetettiin 14,7 miljoonaa matkustajaa. Määrä oli 4 % edellisvuotta vähemmän. Pääsyy matkustajamäärän laskuun oli sopimusrakenteen muuttuminen. Lisäksi pitkä ja lämmin kesä vähensi kaupunki- ja lähiliikennematkusta.

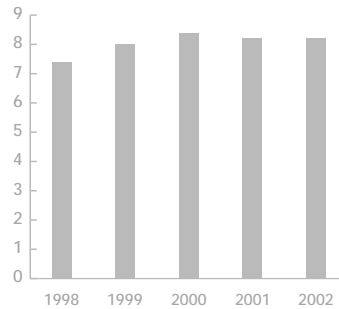
## Vahvuutena henkilökunnan ammattitaito

Transpointin ja Combitransin asiakastyytyvyisyys parani. Niiden asiakkailtaan tutkimuksessa saamat yleisarvosanat nousivat edellisestä vuodesta. Transpointin vahvimpina puolina asiakkaat näkivät edelleen kuljettajien toiminnan ja myyntihenkilöstön ammattitaidon. Keskeisimmät kehityskohteet olivat ongelmatilanteiden ja asiakkaiden reklamaatioiden hoito.



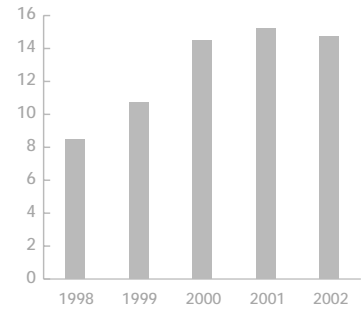
Autoliikenteen osuus VR:n liikevaihdosta 2002

Autoliikenne 17 %



Kuljetusmäärät auto-liikenteessä 1998–2002

miljoonaa tonnia



Bussimatkat 1998–2002

miljoonaa



Combitransin vahvuksia olivat asiakaspalvelu sekä myynti ja markkinointi. Viestintä ja ongelmatilanteiden hoito olivat parantuneet merkittävästi.

Pohjolan Kaupunkiliikenteen asiakastyytyväisyys oli edelleen erittäin hyvää tasoa. Asiakkaat arvostavat erityisesti kuljettajien ammattitaitoa sekä linja-autojen hyvää kuntoa ja siisteyttä.

#### Palveluvalikoima laajeni

Transpointin palveluvalikoimaa kehitettiin aikaisempaa monipuolisemmaksi vuonna 2002. Perinteisen kappaletavaliikenteen palveluita täydennettiin vaativien lämpösäädelyjen ja teknisiä erikoisratkaisuja vaativien tuoteryhmien kuljetuksilla. Jakelua kehitettiin niin, että se ulottuu entistä useammin asiakkaiden myynti- ja tuotantotiloihin asti. Transpoint tarjosi asiakkailleen myös vaihtoehtoisia malleja sähköiseen laskutukseen.

Transuotilan asiakaskunta laajeni, kun uuden huoltoasemaketjun kuljetukset siirtyivät yhtiölle vuoden 2002 lopulla. Transuotila vastaa ketjun kokonaispalvelusta säiliöiden täyden-

nstarpeen määrittelystä alkaen. Yhteistyössä hyödynnetään monipuolisesti nykyaikaista tietotekniikkaa.

Henkilöliikenteen Internet-sivuille aikaisemmin perustettua verkkolehteä alettiin hyödyntää palvelujen markkinoinnissa. Ensimmäisenä kokeiluna oli matkojen myynti Kotkan asuntopuoleille. Tulokset olivat rohkaisevia.

#### Tulevaisuuden näkymät

Tavaraliikenteen näkymät ovat yleisen taloudellisen tilanteen tavoin epäselvät. Elpymistä ei ole odotettavissa vielä alkavana vuonna. Palvelun kehittämisessä korostuvat asiakkaan ja kuljetusyrityksen välisen tiedonsiirron sujuvuus ja toimitusketjun hallinta.

Säiliöliikenteessä suuri haaste ovat nopeista hinnanmuutoksista johtuvat vaihtelut nestemäisten polttoaineiden kysynnässä. Kustannustehokkuus on edelleen painopisteenä kaikissa Pohjolan Liikenne -yhtiöissä. ■

# Ravintolatoiminta

- Helsingin Asemaravintola uudistui
- Asiakaspalaute kehittyi hyvään suuntaan
- Kustannusten sopeuttaminen jatkui

Avecra Oy harjoittaa kahvila-, ravintola- ja kioskitoimintaa kaukoliikenteen junissa sekä suurimmilla rautatieasemilla. Avecran palveluita on päivittäin noin 130 junassa. Asemilla on 20 palvelupistettä. Yhtiön tavoitteena on korkea laatu, tehokkuus, tyytyväiset asiakkaat sekä motivoitunut ja sitoutunut henkilökunta.

Ravintolaelinkeinon kehitykselle on ollut viime vuosina tyypillistä asiakaspaikkojen tuntuva kasvu. Paikkojen määrä on lisääntynyt nopeammin kuin palveluiden kysyntä. Toinen yleinen suuntaus on ollut ravintoloiden ruokamyynnin kasvu juomien myyntiin verrattuna.



*Kokki Johanna Rajala huolehtii, että Helsingin aseman uudistuneessa Asemaravintolassa on aina runsaat ja tuoreet valikoimat.*

Avecran markkinaosuus on viime vuosina laskenut, koska kannattamattomia toimipaikkoja on suljettu ja myyty. Ravintolatoiminnan liikevaihto vuonna 2002 oli 27,7 miljoonaa euroa, mikä on 6 % vähemmän kuin edellisellä vuonna.

## Helsingin aseman perinteikäs ravintola uusiutui

Kehitystyö Helsingin rautatieasemalla jatkui. Joulukuussa 2002 siellä avattiin uudistettu Asemaravintola, joka toimi aikaisemmin Ravintola Elielin nimellä. Tavoitteena uudistuksessa oli viihtyisä kahvila-ravintola junamatkustajille ja muille Helsingin keskustassa asioiville. Ravintolasali uusittiin Eliel Saarisen hengessä yhteistyössä Museoviraston kanssa. Myös palvelua parannettiin. Erityistä huomiota kiinnitettiin valikoiman runsauteen ja tuoreuteen sekä lounasvaihtoehtoihin.

Helsingin asemalla aiemmin avattujen palvelupisteiden toimintaa hiottiin edelleen kertomusvuonna. Tavoitteena oli

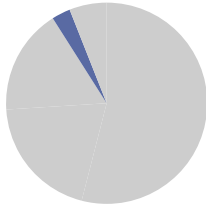
parantaa kustannustehokkuutta sekä tuotteiden ja palveluiden laatua.

Vuoden 2002 aikana lopetettiin tai myytiin Tampereen rautatieasemalla sijainneen ravintola Semaforin lisäksi Hämeenlinnan, Lahden, Jyväskylän ja Kouvolan asemaravintolat.

Kärrymyynnin osuus junien ravintolapalveluista lisääntyi, koska kaksikerroksisten InterCity2-junien määrä kasvoi edelleen. Junissa ei ole ravintolavaunua vaan tarjoilu perustuu kärrymyyntiin. Muutos vähensi yhtiön myyntiä junissa 2 %. IC2-junien henkilökunnalle luotiin oma tavoitepalkkiojärjestelmä aktivoimaan henkilökohtaista myyntityötä.

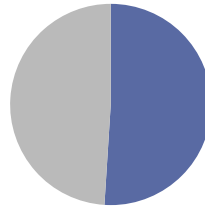
## Asiakailta hyvää palautetta henkilökunnasta

Avecran asiakastytyväisyyttä mitataan oman asiakaspalautejärjestelmän lisäksi Mystery Shopper -palvelututkimuksilla. Niissä tutkijat asioivat eri palvelupisteissä ja arvioivat palvelua.



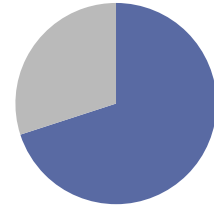
Ravintolatoiminnan osuus  
VR:n liikevaihdosta 2002

Ravintolatoiminta 3 %



Liikevaihto 2002

Ravintolat junissa 55 %  
Ravintolat asemilla 45 %



Henkilöstö 2002

Ravintolat junissa 70 %  
Ravintolat asemilla 30 %



Junien palveluista vastaavan A-Cateringin asiakastyytyväisyys kehittyi vuoden 2002 aikana myönteisesti. Kiitosten osuus saadusta palautteesta nousi 52 prosenttiin. Asiakkaat arvostivat erityisesti henkilökunnan palvelua, joka oli ollut keskeinen kehityskohde.

Asiakkaat olivat tyytyväisiä myös asemaravintoloiden palveluun. Ravintoloiden saamasta palautteesta 47 % oli myönteistä, ja suurin osa siitä koski henkilökunnan palveluhenkisyttä ja ammattitaitoa.

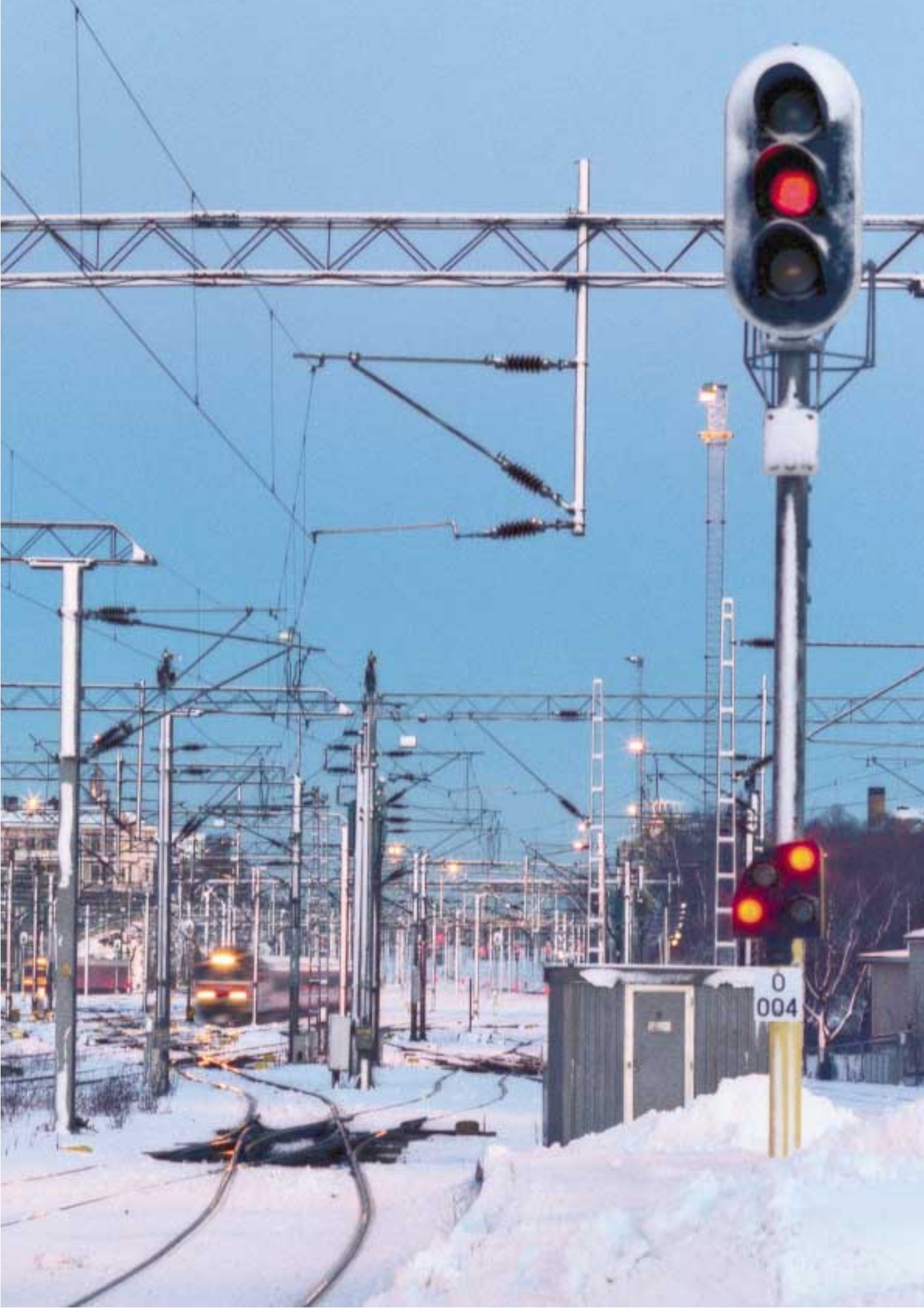
Kaikkiaan Avecra sai kertomusvuonna yli 3 700 asiakaspalautetta. Suurin osa palautteesta koski asiakaspalvelua. Tavoitteena on kasvattaa asiakaspalautteen määrää kolminkertaiseksi.

Aiemmin aloitettua kustannusten sopeuttamista jatkettiin. Osana sitä alkoi vuokratyövoiman käyttö junissa. Helsingin Ilmalassa sijaitsevien materiaalihallinnon ja logistiikkatoimintojen kehittämisohjelma käynnistyi syksyllä 2002.

#### Tulevaisuuden näkymät

Ravintolaelinkeinon tila säilynee entisen kaltaisena. Kilpailu pysyy kireänä, koska anniskeluravintoloita ja -kahviloita on etenkin Helsingissä kysyntään nähden runsaasti. Avecran merkittävin kehityskohde vuonna 2003 on Helsingin rautatieaseman läntiseen siipeen syksyllä avattava kahvila. ■





# Henkilöstö

- Uudet arvot henkilöstöstrategian perustaksi
- Henkilöstöpolitiikka tarkentui yhteisiksi pelisäännöiksi
- Huomiota työkykyyn ja hyvinvointiin

VR kehittää vahvasti henkilöstöjohtamistaan ja toimintatapaan. Meneillään on suuria kehittämishankkeita, joiden avulla varaudutaan tulevaisuuden haasteisiin. Niitä ovat henkilöstön vaihtuvuuden tuntuva kasvu lähivuosina sekä työhyvinvoinnin ja osaamisen varmistaminen. Tulevaisuutta rakennetaan yhdessä henkilöstön kanssa.

VR-konsernin henkilöstöjohtaminen perustuu vuonna 2001 uudistettuun henkilöstöstrategiaan. Se nivoutuu yhteen VR:n arvojen ja liiketoimintastrategioiden kanssa.

seen. Keskustelut voidaan käydä myös ryhmissä. Kehityskeskustelut toimivat VR:llä jo yleisesti, mutta niiden käytäntöjä parannetaan jatkuvasti. VR:n eri yksiköissä toimivat sisäiset valmentajat avustavat esimiehiä keskustelukäytäntöjen luomisessa ja ryhmäkeskustelujen toteuttamisessa.

## Osaaminen arvossa

VR kouluttaa rautatiealan ammattitehtäviin tarvitsemansa henkilöstön itse omassa koulutuskeskuksessaan. Peruskoulutuksen



## Uudet arvot käytäntöön

VR-konsernin uudet arvot vahvistettiin kertomusvuonna. Arvot ovat turvallisuus, tyytyväinen asiakas, yhdessä menestyminen ja vastuullisuus. Koko henkilöstöllä oli mahdollisuus osallistua arvojen määrittelyyn. Yhdessä menestyminen ja vastuullisuus ovat henkilöstöstrategian ja johtamisen peruslähtökohtia. VR:n kaiken toiminnan tavoitteena on kannattava liiketoiminta ja asiakkaiden odotukset täyttävä palvelu.

Syksyllä 2002 uusia arvoja ryhdyttiin juurruttamaan käytäntöön. Tavoitteena on, että jokaiselle VR:läiselle syntyy käsitys arvojen merkityksestä omassa työssä.

## Henkilöstöpelisäännöt valmistuivat yhteistyössä

Henkilöstöstrategia täsmentyi kertomusvuonna käytännön pelisäännöiksi eli uusiksi henkilöstöpolitiikan linjauksiksi. Ne syntyivät yhteistyössä henkilöstön edustajien kanssa.

VR:n johtamisen tärkeimpiä välineitä on kehityskeskustelu. Esimiehen ja työntekijän välisessä keskustelussa asetetaan tavoitteet työlle, seurataan aikaansaannoksia ja etsitään tapoja ryhmän toiminnan ja henkilökohtaisen osaamisen kehittämi-

määrä pysyi edellisen vuoden tasolla. Koulutuskeskuksen teoriaopetusta täydentää työpaikoilla annettava työnopastus.

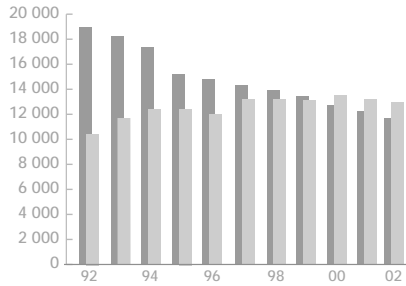
Vuonna 2002 VR Koulutuskeskus koulutti muun muassa konduktöörejä, veturinkuljettajia ja vaihtotyönjohtajia ratapihatyöhön. Veturinkuljettajiksi koulutettavia valittiin ensimmäisen kerran kahteenkymmeneen vuoteen myös VR-konsernin ulkopuolelta. Edellisenä vuonna alkaneelta kurssilta valmistui 20 uutta kuljettajaa.

Verkko-oppimisen käyttö koulutuksessa laajeni. Esimerkiksi ratapihahenkilöstön peruspätevyden voi hankkia verkko-opiskelun ja sitä tukevan työnopastuksen avulla ilman luokkamuotoista opiskelua. Vuonna 2002 yksi koulutuksen kehittämisalueista oli VR:n sähköisen liiketoiminnan edellyttämä osaaminen.

## Yhteistyötä työkyvyn parantamiseksi

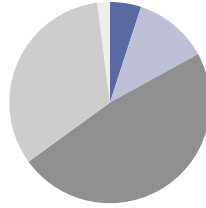
VR:llä otettiin käyttöön uusi työkyvyn edistämishohjelma. Sen myötä työkyvyn seurantaan ja siihen liittyvien ongelmien rataisuun saatiin uusia käytännön keinoja. Myös yhteistyö työpaikojen, työterveyshuollon ja VR:n eläkesätiön välillä tehostui.





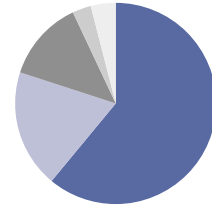
Henkilöstö- ja kuljetusmäärät rautateillä 1992–2002

■ Henkilöstö  
■ Tonni- ja henkilökilometrit, miljoonaa



Henkilöstön ikärakenne 2002

■ 20–29 v. 5 %  
■ 30–39 v. 12 %  
■ 40–49 v. 48 %  
■ 50–59 v. 33 %  
■ 60– v. 2 %



Henkilöstö toimialoittain

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



Työkykyyn ja hyvinvointiin kiinnitetään VR:llä paljon huomiota. Kuvassa henkilöstöä hiihtoretellä Vuokatien maisemissa.

Vuoden 2002 alussa tihennettiin henkilöstön määräaikaista terveystarkastuksia. Huomiota kiinnitettiin erityisesti ikääntyviin ja junaturvallisuustehtävissä työskenteleviin henkilöihin. VR:lle tehdyn laajan psykofyysisen toimintakykytutkimuksen tietoja hyödynnettiin työterveyshuollossa ja junaturvallisuuden parantamisessa. Työterveyshuollon toiminnot kilpailutettiin useilla paikkakunnilla, ja VR sai uusia palvelutuottajia.

#### Tavoitteellista henkilöstösuunnittelua

Henkilöstösuunnittelun menetelmiä ja välineitä kehitettiin kertomusvuonna. Konsernin suurimmissa yhtiöissä otettiin käyttöön uusi johdon raportointijärjestelmä sekä koulutuksen suunnittelu ja hallinnan tietojärjestelmä. Henkilöstöjohtamiselle määriteltiin strategiset mittarit, joiden avulla seurataan henkilöstöstrategian tavoitteiden toteutumista VR-konsernissa.

VR:n henkilöstömäärä vähentyi edellisestä vuodesta 3 %. Konsernin palveluksessa oli vuonna 2002 keskimäärin 14 400 henkilöä, joista valtaosa eli 8 800 junaliikenteen tehtävissä. Radan rakentamisessa ja kunnossapidossa työskenteli 2 700 henkilöä. Uutta henkilöstöä palkataan pääasiassa veturinkul-

jettajan ja lähiliikenteen konduktöörin tehtäviin. Rekrytointi jatkuu VR:ssä vielä jonkin aikaa suhteellisen vähäisenä, mutta suunnittelussa otetaan jo huomioon rekrytoinnin tuntuva kasvu muutaman vuoden kuluttua.

#### Tulevaisuuden näkymät

Vuonna 2003 esimiesten haasteellisenä tehtävänä on muuttaa arvot ja henkilöstöpoliittiset käytännöt toimintatavoiksi. Kehityskeskusteluja laajennetaan niiden ulkopuolella vielä oleviin henkilöstöryhmiin. Myös osaamisen johtamiseen kiinnitetään huomiota. Tavoitteena on, että koko konsernin henkilöstön kehittäminen kytketään entistä tiiviimmin liiketoiminnan päämääriin.

Rekrytoinnin toimintamallit täsmennetään ja henkilöstöraportoinnin välineitä kehitetään edelleen. Syksyllä 2003 toteutetaan koko VR-konsernin kattava henkilöstötutkimus. Edellisen kerran tutkimus tehtiin vuonna 2000. Tutkimuksen avulla saadaan tietoa VR:n henkilöstöjohtamisen tilasta ja suuntaa johtamisen jatkuvalla kehittämiselle.

# Turvallisuus

- Turvallisuus edelleen VR:n perusarvo
- Junaliikenteessä ei sattunut vakavia onnettomuuksia
- Uuden radioverkon rakentaminen käynnistyi

Turvallisuus on ollut pitkään VR-konsernin perusarvo. Turvallisuuden merkitys VR:n toiminnassa korostui myös vuoden 2002 aikana käydyssä arvokeskustelussa. VR:n tavoite on olla turvallinen ja luotettava matkustajien ja tavarankuljettajien. Turvallisuusohjelman ydinkohdat ovat henkilöstön säännöllinen koulutus sekä oikeiden työtapojen oppiminen ja noudattaminen.

Turvallisuusohjelmassa määritellään VR:n turvallisuustyön käytännön tavoitteet ja tärkeät kehityshankkeet. Työhön liittyvät periaatteet, organisointi ja vastuut on kirjattu turvalli-

tiryhmistä tunnustuksena merkittävästä turvallisuustyöstä. Lisäksi vuoden aikana palkittiin useita työntekijöitä valppaudesta ja vastuuntuntoisesta toiminnasta.

Kertomusvuonna käynnistyi uusi koulutusohjelma, jossa esimiehiä ja asiantuntijoita valmennetaan riskien arviointiin ja ennalta ehkäisemiseen. Yhteistyökumppanina koulutuksessa on Valtion tekninen tutkimuskeskus.

Turvallisuuden kannalta keskeinen hanke on ollut junien automaattisen kulunvalvonnan rakentaminen. Edellisenä vuonna kulunvalvonnan piiriin saatiin päätaverkko. Kerto-



suuspolitiikkaan, joka uusittiin edellisenä vuonna. Turvallisuuspolitiikka kattaa kaikki yritysturvallisuuden osa-alueet.

Kertomusvuonna vältyttiin vakavilta junaliikenteen onnettomuuksilta, mikä on turvallisuustyön perustavoite. Junaliikenteessä ei tapahtunut yhteentörmäyksiä eikä muitakaan sellaisia onnettomuuksia, jotka olisivat johtaneet kuolemantapauksiin tai vakaviin loukkaantumisiin. Vuoden vakavin onnettomuus tapahtui huhtikuussa Suoniemellä, jossa tavarajuna törmäsi liikennepaikan sivuraiteella päätepuskuriin ja suistui osittain kiskoilta. Junan veturi vaurioitui, ja maahan valui muuntajaöljyä veturin sähkölaitteista. Onnettomuus ei aiheuttanut henkilövahinkoja.

## Huomiota käytännön työhön

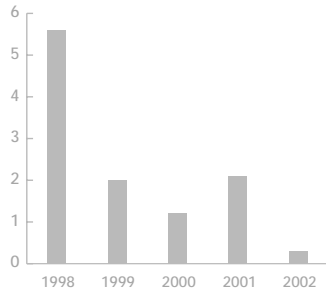
Turvallisuusohjelman painopiste on siirtymässä suurista investoinneista käytännön työtehtäviin. Keskeistä ohjelmassa on henkilöstön jatkuva kouluttaminen ja valmentaminen sekä kannustaminen turvallisuustyössä. Vuonna 1998 käynnistynyt liikennehenkilöstön täydennyskoulutus jatkui kertomusvuonna. Vuoden alussa palkittiin kymmenen työntekijää eri ammat-

musvuonna asennustyöt alkoivat vähäliikenteisillä rataosilla. Kulunvalvontajärjestelmä valvoo nopeusrajoitusten noudattamista ja pysäyttää junan tarvittaessa. Kokonaisuudesta vastaa Ratahallintokeskus. Järjestelmän asentaa rataverkolle Oy VR-Rata Ab. VR Osakeyhtiö on asentanut kulunvalvontalaitteet vetureihin ja ratatyökoneisiin.

## Tasoristeysonnettomuudet vähenivät

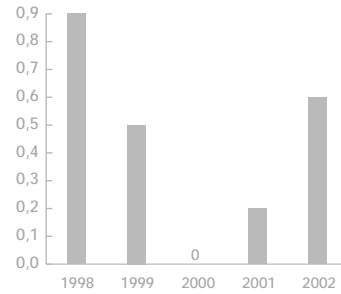
Tasoristeysten määrä väheni vuonna 2002 selvästi edelliseen vuoteen verrattuna. Kaikkiaan tasoristeyksissä sattui 42 tasoristeysonnettomuutta, kun niitä oli edellisenä vuonna 60. Kertomusvuonna onnettomuuksissa kuoli neljä ja loukkaantui yhdeksän henkilöä. Edellisenä vuonna kuolleita oli 12 ja loukkaantuneita 25.

Autoilijoiden ja muiden tiellä liikkuvien asenteisiin pyrittiin vaikuttamaan tasoristeyskampanjalla erityisesti Turun ja Rauman ympäristössä, missä onnettomuudet olivat lisääntyneet. Kampanjan toteuttivat yhdessä liikenne- ja viestintäministeriö, Ratahallintokeskus, Liikenneturva, Tiehallinto, poliisi ja VR.



**Kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet matkustajat 1998–2002**

miljardia henkilökilometriä kohti



**Törmäykset junaliikenteessä 1998–2002**

10 miljoonaa junakilometriä kohti



*Liikenteenohjaaja Jussi Oikia varmistaa Helsingin liikenteenohjauskeskuksessa, että junaliikenne sujuu turvallisesti.*

Kertomusvuonna ilmeni useita tapauksia, joissa raiteille oli asetettu esteitä. Seurauksena oli vakavia uhkatilanteita ja vaurioita junakalustolle. Ilkivalta oli yhtenä teemana VR:n, Ratahallintokeskuksen ja poliisin koululaiskampanjassa, joka jatkui jo seitsemättä vuotta. Vuonna 2002 työn painopiste oli Pohjois-Suomessa ja Tampereen ympäristökunnissa. Kaikkiaan kampanja tavoitti noin 8 000 koululaista vuonna 2002.

#### Uuden radioverkon rakentaminen käynnistyi

Eurooppalaiseen standardiin perustuvan GSM-R-radioverkon rakentaminen alkoi. Vuoden lopulla Ratahallintokeskus valitsi rakennuttajakonsultiksi VR-konserniin kuuluvan Corenet Oy:n. Tavoitteena on aloittaa järjestelmän koekäyttö vuoden 2003 aikana ja saada koko rataverkon kattava järjestelmä valmiiksi vuonna 2006.

Uusi radiojärjestelmä vähentää häiriöitä rautateiden viestiyhteyksissä ja nopeuttaa yhteydenpitoa liikenteenohjauksen ja junan välillä. VR varustaa liikkuvan kalustonsa uusilla radiolaitteilla.

#### Tulevaisuuden näkymät

Liikenneturvallisuushenkilöstön ammattitaidon kehittäminen ja ylläpitäminen säilyy yhtenä tärkeänä keinona turvallisuuden varmistamisessa. Lisäksi turvallisuustyössä painottuvat jatkuva turvallisuustilanteen arviointi riskien ennalta ehkäisemiseksi sekä turvallisuusjohtamisen edelleen kehittäminen. Myös tehokas sisäinen valvonta kuuluu olennaisena osana turvallisuuden ylläpitämiseen.

Kulunvalvonnan rakentamisen kolmas vaihe jatkuu. Vuoteen 2006 mennessä kaikki henkilöliikenteen rataosat tulevat järjestelmän piiriin. Uusia liikenteenohjaus- ja turvalaitteita valmistuu muun muassa väleillä Lappeenranta–Parikkala ja Pieksämäki–Varkaus–Joensuu.

Uusien turvalaitteiden tavoitteena on parantaa junaliikenteen turvallisuutta ja liikenteenohjauksen tehokkuutta. Erityisesti järjestelmien käyttöönottoaiheessa on kuitenkin ollut laitehäiriöitä. Lähitulevaisuuden merkittävä haaste on varmistaa liikenteenohjaus- ja turvalaitteiden mahdollisimman häiriötön toiminta ja vikojen nopea korjaaminen. ■

# Ympäristö

- Energiankäyttö tehokasta
- Melun merkitys ympäristöhaittana kasvanut
- Uusia ympäristösertifikaatteja

Vastuu ympäristöstä ja ympäristön kannalta turvallinen toiminta ovat keskeisiä asioita VR:n uusissa arvoissa. Ympäristöystävällisyys nähdään yhtenä VR:n menestystekijänä.

Ympäristötoiminnan perusteet on määritelty konsernin ympäristöpolitiikassa. Konserniyhtiöt noudattavat yhteistä ympäristöjärjestelmää ja laativat vuosittain omat ympäristöohjelmansa. Ympäristöorganisaation muodostavat konsernin ympäristöpäällikkö, eri yhtiöiden ympäristökoordinaattorit sekä toimipaikkakohtaiset ympäristövastaavat.

Ympäristön kannalta merkittävää VR:n toiminnassa ovat energiankulutus ja siitä aiheutuvat päästöt, vaarallisten aineiden kuljetusten ja polttoaineiden käsittelyn maaperäriskit, liikenteen ja ratatöiden melu ja värinä, raaka-aineiden, materiaalien ja kemikaalien kulutus sekä yhdyskunta- ja ongelmajätteet. Tavoitteena on vähentää toiminnasta aiheutuvia haittoja ja päästöjä sekä tehostaa energian ja materiaalien käyttöä.

## Huomiota energiankulutukseen

Hiilidioksidi-, typenoksidi- ja rikkidioksidipäästöjen lähteinä ovat dieselkaluston ja sähköntuotannon fossiiliset polttoaineet. Sähköjunan energiankulutus ja päästöt suoritetta kohti ovat pienemmät kuin dieseljunan. Hiilidioksidipäästöistä 30 % aiheutuu sähkövetoisesta liikenteestä, vaikka sen osuus kokonaliikenteestä on 77 %.

Rautatieliikenteen energiankulutus suoritetta eli tonni- ja henkilökilometriä kohti kasvoi hieman ja oli 0,29 MJ. Tavoitteena on vähentää energiankulutusta vuoteen 2012 mennessä alle 0,23 MJ:een suoritetyksikköä kohti. Tämä edellyttää sähköliikenteen lisäämistä, junien kokoamiseen liittyvien vaihtotöiden tehostamista, junien täyttöasteen nostamista ja kaluston uusimista.

Kiinteistöjen energiankulutusta pienennettiin peruskorjausten ja nykyaikaisen kiinteistötekniikan avulla. Transpoint jatkoi taloudellisen ajon valmennusta polttoainekulutuksen vähentämiseksi. Valmennukseen osallistui 239 kuljettajaa.

Rautatieliikenteen melun merkitys on kasvanut etenkin radanvarsien ja asemansuutujen uusien asuntokohteiden takia. Melua pyritään torjumaan pitämällä kalusto hyvässä kunnossa ja uusimalla sitä sekä muuttamalla työtapoja esimerkiksi rata-pihoilla.

## Ympäristösertifiointi laajeni

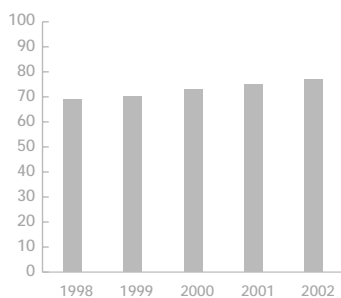
Vuonna 2002 VR Osakeyhtiön kunnossapitopalvelut, VR-Radan Itä- ja Länsi-Suomen ratakeskukset sekä Pohjolan Kaupunkiliikenne saivat ISO 14001 -ympäristösertifikaatin. Aikaisemmin on jo sertifioitu VR Osakeyhtiön henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut, VR-Radan Haapamäen kyllästämon ja Hyvinkään sähköasennuskeskuksen toiminnot sekä Transpointin ja Combitransin tavaraliikennepalvelut.

Auditointien tulosten perusteella sisäisiä toimintaohjeita täsmennettiin ja henkilöstön koulutusta ympäristöasioissa lisättiin.

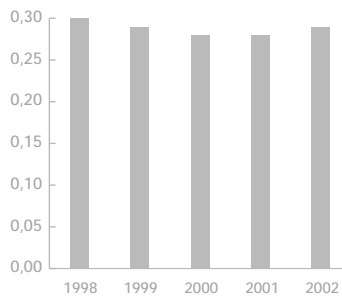
## Työ maaperäriskien pienentämiseksi jatkui

Maaperään ja pohjavesiin kohdistuvia riskejä on pienennetty järjestelmällisesti usean vuoden ajan. Tankkauspaikkoja on uusittu ja pilaantuneita kohteita kunnostettu.

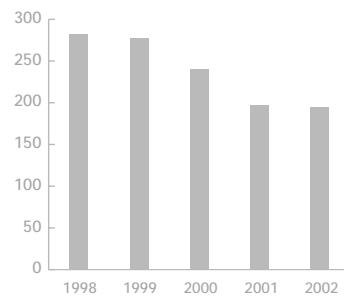
Uusimisen yhteydessä maanalaiset öljysäiliöt korvataan maanpäällisillä, laitteistot uusitaan ja mahdollisesti pilaantuneet maat poistetaan. Vuonna 2002 uusittiin Kemin, Jyväskylän ja Vainikkalan tankkauspaikat.



Sähköliikenteen osuus junakilometreistä 1998–2002  
%



Rautatieliikenteen energiankulutus suoritetta kohti 1998–2002  
MJ/(tonnikilometri + henkilökilometri)



Rautatieliikenteen hiilidioksidipäästöt 1998–2002  
1 000 tonnia

Pilaantuneiden maiden tutkimisen ja kunnostamisen kustannukset olivat 720 000 euroa vuonna 2002. Suurimmat kunnostuskohteet tankkauspaikkojen ohella olivat Seinäjoen ratapiha ja Vaasan Vaskiluodon öljyvarastoalue. Tutkimuksia tehtiin Pieksämäen konepajan öljysäiliöalueella ja Mikkelin ratapihalla.

#### Vaarallisten aineiden kuljetuksissa ei haitallisia päästöjä

Vaarallisia aineita kuljetettiin vuoden aikana rautateillä 6,1 miljoonaa tonnia ja maanteillä 0,1 miljoonaa tonnia, mikä oli 5 % enemmän kuin edellisvuonna. Vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksissa ei esiintynyt terveydelle tai ympäristölle haitallisia päästöjä vuonna 2002. Toukokuussa lähiliikennejuna törmäsi radalle asetettuun esteeseen Helsingin Malmilla, minkä takia arviolta 600 litraa muuntajaöljyä pääsi vuotamaan radalle.

Ympäristöperusteisia veroja ja maksuja maksettiin yhteensä 5,0 miljoonaa euroa. Sähkön lisävero maksettiin 513 000 euroa ja nestemäisten polttoaineiden lisävero 4,4 miljoonaa euroa. Kaatopaikkajätteestä maksettiin jätevero 100 000 euroa. Verot ja maksut on laskettu toteutuneiden energiankulutuksen ja jätemäärien mukaan. Ratamaksun suuruus oli 53 miljoonaa euroa. Maksu määräytyy osittain liikenteen ulkoisten kustannusten perusteella.

#### Yhteistyötä ympäristöasioissa

Riihimäen ja Hämeenlinnan seudulla käynnistettiin yhdessä alueen kuntien, Ratahallintokeskuksen ja Fortum Oyj:n kanssa

hanke, jolla kerätään radan varren asukkailta palautetta rautatieliikenteen ympäristövaikutuksista. Kyselytutkimus valmistuu kevään 2003 aikana.

Yhteistyö Ratahallintokeskuksen kanssa oli tiivistä. VR osallistui liikenne- ja viestintäministeriön koordinoimaan liikennealan ympäristöyhteistyöhön sekä kansainvälisiin rautatiejärjestöjen hankkeisiin. Keskeiset rautateitä koskevat ympäristösäädöshankkeet EU:ssa olivat meludirektiivi sekä valmisteilla olevat päästö- ja ympäristövastuudirektiivit.

VR julkaisi kolmannen ympäristöraporttinsa, joka kattoi vuodet 2000 ja 2001. Seuraava ympäristöraportti julkaistaan vuonna 2004.

#### Tulevaisuuden näkymät

Lähi vuosien tärkeimmät tavoitteet liittyvät energiankäytön tehostamiseen ja sähkövetoisen junaliikenteen lisäämiseen. Tavoitteena on, että 80 % liikenteestä kulkee sähköllä vuonna 2012.

Matkaketjujen sujuvuutta pyritään parantamaan niin, että juna ja koko joukkoliikenne menestyvät kilpailussa henkilöauton kanssa. Keskeisiä keinoja ovat matkakeskushankkeiden toteuttaminen ja asemien liityntäliikenteen olosuhteiden parantaminen. Ympäristöjohtamisjärjestelmien ulkoiset arviointit ja sertifiointit jatkuvat. ■

*Sähköjuna on ympäristöystävällinen. Se kuluttaa niukasti energiaa ja aiheuttaa vain vähän päästöjä.*





Hallitus



## Hallinto ja johto

### Hallitus

#### 1. Martin Granholm, puheenjohtaja

s. 1946

Dipl.ins., tekn. tri h.c.

Varatoimitusjohtaja, UPM-Kymmene Oyj

VR-Yhtymä Oy:n hallituksen puheenjohtaja vuodesta 1995

Hallituksen puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja:

Liikkeenjohdon Instituutin Säätiö, Saksalais-suomalainen kauppakamari (vpj.), Suomalais-amerikkalainen kauppakamari (vpj.) ja Stiftelsen för Åbo Akademi (vpj.)

Hallituksen jäsen: Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen, Keskuskauppakamari, ICC:n Suomen osasto, Taloudellinen tiedotustoimisto, Pohjola-Yhtymä Vakuutus Oy, Pohjolan Asiakaspalvelu ja Vahinkovakuutusyhtiö Pohjola

#### 2. 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, ECR-Finland Oy ja Inex Partners Oy (vpj.)

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

Hallintoneuvoston jäsen: Luottokunta ja Varma-Sampo Oy

#### 3. Kalevi Alestalo

s. 1947

Valtiot.kand.

Finanssineuvos, liikenne- ja viestintäministeriö

VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen vuodesta 1998

#### 4. Eija Malmivirta

s. 1941

Dipl.ins.

Johtaja

VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen vuodesta 1995

Hallituksen jäsen: Kemira Oyj, Huoltovarmuuskeskus ja Suomen Kansallisteatterin Osakeyhtiö

#### 5. 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: European Petroleum Industry Association (EUROPIA) ja Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto

#### 6. Raimo Tainamo

s. 1948

Konduktööri, VR Osakeyhtiö

VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen vuodesta 2002

Rautatieläisten liiton pääluottamusmies ja valtuuston puheenjohtaja

1



2



3



Johtoryhmä

4



5



6



7



Johtoryhmä

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

5. Tapio Simos  
s. 1950  
Ekonomi  
Toimitusjohtaja, VR Osakeyhtiö  
Johtoryhmän jäsen vuodesta 2002

2. Juhani Kopperi  
s. 1940  
Oikeust.kand.  
Varatoimitusjohtaja, VR-Yhtymä Oy  
Johtoryhmän jäsen vuodesta 1995

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

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

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

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

## Hallintoneuvosto

Kansanedustaja Tapio Karjalainen, puheenjohtaja  
Kansanedustaja Raija Vahasalo, varapuheenjohtaja  
Kansanedustaja Eero Akaan-Penttilä  
Kunnanjohtaja Marcus Henricson  
Kansanedustaja Leea Hiltunen  
Kansanedustaja Anne Huotari  
Projektipäällikkö Arto Isomäki  
Hankintajohtaja Alf Jakas  
Kansanedustaja Ulla Juurola  
Veturinkuljettaja Eero Kippola  
Myynti- ja markkinointijohtaja Marina Krause-Holmström  
Kansanedustaja Paula Lehtomäki

Koulutuskoordinaattori Alpo Mäkinen  
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 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 osakeyhtiö. 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. Heti perustamisensa jälkeen yhtiö perusti tytäryhtiökseen VR Osakeyhtiön harjoittamaan henkilö- ja tavaraliikennettä sekä Oy VR-Rata Ab:n harjoittamaan ratojen kunnossapito- ja rakentamistoimintaa.

### Yhtiökokous

Yhtiön tilikausi on kalenterivuosi. Varsinainen yhtiökokous pidetään vuosittain hallituksen määräämänä päivänä kuuden kuukauden kuluessa tilikauden päättymisestä.

Yhtiökokouksessa äänivaltaa käyttää valtion puolesta liikenne- ja viestintäministeriön edustaja.

### Hallintoneuvosto

VR-Yhtymä Oy:n hallintoneuvostoon kuuluu vähintään 15 ja enintään 24 valtioneuvoston valitsemaa jäsentä. Tällä hetkellä jäseniä on 24. Hallintoneuvoston jäsenen toimikausi on kolme vuotta. Vuosittain kolmannes jäsenistä on erovuorossa.

Hallintoneuvoston tehtävänä on 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. Hallintoneuvosto kokoontui kertomusvuonna kuusi kertaa.

### Hallitus

VR-Yhtymä Oy:n hallitus koostuu puheenjohtajasta sekä vähintään neljästä ja enintään kahdeksasta jäsenestä, jotka yhtiökokous valitsee tilikaudeksi. Tällä hetkellä hallituksessa on puheenjohtaja ja viisi jäsentä, jotka kaikki ovat VR:n johdon ulkopuolelta.

Hallituksen tehtävänä on huolehtia yhtiön hallinnosta, nimittää ja erottaa toimitusjohtaja ja varatoimitusjohtaja ja määritellä heidän palkkauksensa, valmistella yhtiökokouksessa ja hallintoneuvostossa käsiteltävät asiat ja huolehtia päätösten toimeenpanosta sekä huolehtia muista osakeyhtiölain mukaan hallitukselle kuuluvista hallintotehtävistä, jos niitä ei ole erikseen määritelty hallintoneuvoston tai toimitusjohtajan vastuulle. Hallitus kokoontui kertomusvuonna 12 kertaa.

### Toimitusjohtaja ja johtoryhmä

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

Konsernin johtoryhmän muodostavat pääjohtaja, VR-Yhtymä Oy:n talousjohtaja, hallintojohtaja ja kehitysjohtaja sekä VR Osakeyhtiön ja Oy VR-Rata Ab:n toimitusjohtajat. Johtoryhmä käsittelee VR:n toimintaa koskevia strategisia tai muuten merkittäviä asioita. Johtoryhmä kokoontuu yleensä kerran viikossa, ja sen puheenjohtajana toimii pääjohtaja.

### Tarkastustoiminta

Yhtiössä on vähintään kaksi ja enintään viisi tilintarkastajaa. Nykyisin tilintarkastajia on kaksi.

Pääjohtajan alaisuuteen kuuluu sisäisen tarkastuksen yksikkö, jossa työskentelee neljä henkilöä. Valtiontilintarkastajilla on oikeus tehdä tarkastuksia VR:llä.



# Tilinpäätös

Hallituksen toimintakertomus.....	44
Konsernin tuloslaskelma.....	48
Konsernin tase .....	49
Konsernin rahoituslaskelma.....	50
Emoyhtiön tuloslaskelma.....	51
Emoyhtiön tase .....	52
Emoyhtiön rahoituslaskelma.....	53
Tilinpäätöksen liitetiedot.....	54
Hallituksen esitys voittovarojen käyttämisestä .....	66
Tilintarkastuskertomus .....	66
Hallintoneuvoston lausunto.....	67
Tilastotietoja .....	68
Sanasto.....	69

# Hallituksen toimintakertomus

## Markkinatilanne ja toimintaympäristö

Vuoden 2002 aikana taloudelliset suhdannenäkymät vaihtelivat. Jo edellisvuoden puolivälissä alkaneen matalasuhdanteen uskottiin hellittävän vuoden 2002 puolivälin tienoilla ja nousun alkavan. Vuoden toisella neljänneksellä näin näyttikin käyvän, mutta alkusyksyn tilanne oli kuitenkin odotettua vaisempi. Merkittävää parannusta ei tullut odotuksista huolimatta vuoden lopullakaan, eivätkä teollisuuden tuotanto- ja vientiodotukset toteutuneet.

Maamme metsäteollisuuden volyyymi-indeksi nousi ennakkotiedon mukaan runsaat 4 % ja metalliteollisuuden indeksi yli 3 %, mutta kemianteollisuuden indeksi laski yli prosentin. Näillä teollisuudenhaaroilla on ratkaiseva merkitys VR:n tavaraliikenteelle.

Yleisten suhdanteiden ohella VR:lle on tärkeää se, mitä Venäjän kanssa hoidettavassa tavaraliikenteessä tapahtuu. Kotimaisen suhdanteiden ja tuontikuljetustarpeiden ohella siihen vaikuttavat Venäjän omat kauppapoliittiset toimet. Varsinkin Suomen kautta kolmansiin maihin suuntautuva transitoliikenne on sellaista, jonka määriä ei voida luotettavasti ennakoita eikä niihin VR:n omilla toimilla voida paljon vaikuttaa. Venäjä investoi voimakkaasti Itämeren satamiinsa ja maan rautateiden tariffijärjestelmä suosii merkittävästi omiin satamiin suuntautuvia kuljetuksia. Tämä luonnollisesti heijastui VR:n tavarakuljetuksiin.

Tavaraliikenteen kuljetusrakenteen muutos yhdessä yleisen suhdanne- ja kilpailutilanteen kanssa vaikutti siihen, että tavaraliikenteen reaali hinnat laskivat edellisvuodesta.

Henkilöliikenteen määrissä tapahtuvat muutokset ovat hyvin hitaita, eivätkä ne tavaraliikenteen tapaan noudattele yleisiä suhdannevaihteita. Henkilöliikenteen määriin vaikuttavat erityisesti väestön sosioekonomiset ja demografiset muutokset, jotka pitkällä aikavälillä eivät ole edistäneet perinteistä junamatkustamista.

VR odotti hyvään vauhtiin päässeeseen kaluston uusimisohjelman ja eräiden muiden palvelutasoa parantavien uudistusten alkavan näkyä henkilöliikenteen määrissä, vaikka ratojen kunnon vuoksi aikatauluja ei vielä kukaan pystytty mainittavasti nopeuttamaan. Kaukojunaaliikenteen matkustajamäärissä alkoikin tapahtua elpymistä, joka vuoden jälkimmäisellä puoliskolla oli alkuvuotta hieman suurempaa. Kasvu jäi koko vuoden osalta kuitenkin odotettua hieman pienemmäksi. Sen sijaan pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä matkamäärä lisääntyi tuntuvasi uusien junavuorojen ansiosta.

## Konsernin liikevaihto, tulos ja rahoitusasema

Konsernin liikevaihto oli 1 139,9 miljoonaa euroa. Edellisen vuoden liikevaihto oli 1 150,9 miljoonaa euroa. Liikevaihto kasvoi henkilöliikenteessä, mutta laski tavaraliikenteessä. Valtion radanpitoon myytyjen töiden liikevaihto laski. Liikevaihtoa pienensi myös konserniin kuuluneen aravarahoitteen asunto-osaakeyhtiön Avarra-Asunnot Oy:n myyminen. Toimintakuluja nostivat eläkesäätiön lisärahoitustarve ja poistojen kasvu. Materiaalikuluisia, ulkopuolisissa palveluissa sekä liike-toiminnan muissa kuluissa ei ollut kasvua.

Liikevoitto oli 26,8 miljoonaa euroa (49,0 M€) ja tilikauden voitto 21,7 miljoonaa euroa (42,0 M€).

Konsernin rahoitusasema säilyi koko tilikauden hyvänä. Nettokorkoja kertyi 10,6 miljoonaa euroa (12,3 M€). Pitkäaikaista lainaa konsernin ulkopuolelta ei otettu.

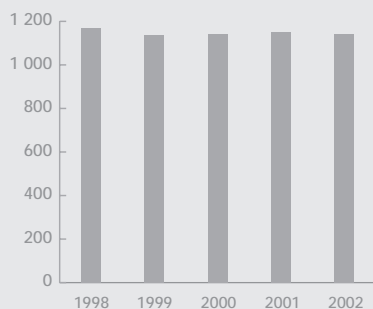
## Rautatieliikenteen määrät

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

VR Cargon kuljetusmäärä pysyi edellisen vuoden tasolla 41,7 miljoonassa tonnissa. Tästä kotimaisen liikenteen osuus oli 24,7 miljoonaa tonnia ja kansainvälisen liikenteen osuus 17,0 miljoonaa tonnia. Kotimainen liikenne lisääntyi vajaat 3 %, kun taas kansainvälinen liikenne väheni 4 %. Kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan sellaista liikennettä, joka kulkee rajan yli junalla. Tästä valtaosa on Suomen ja Venäjän välistä liikennettä tai transitoliikennettä Suomen kautta kolmansiin maihin.

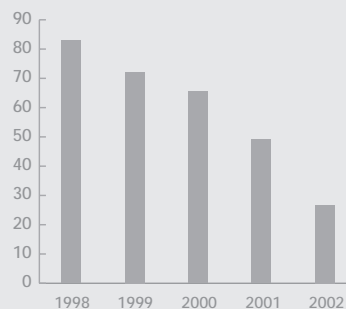
Kotimaisessa liikenteessä suurimman tavararyhmän eli metsäteollisuuden kuljetukset lisääntyivät vajaat 6 %. Metalliteollisuuden kuljetusmäärä laski noin 3 % ja kemianteollisuuden kuljetusmäärä noin 5 %. Mainitut tavararyhmät ovat metsäteollisuuden jälkeen seuraaviksi suurimmat tavararyhmät.

Suomen ja Venäjän välinen liikenne, jonka määrä oli 12,6 miljoonaa tonnia, pysyi edellisvuoden tasolla. Yli puolet tästä liikenteestä oli raakapuun tuontia, runsas neljännes kemianteollisuuden tuotteita ja loput lähes kokonaan metalliteollisuuden tuotteita. Metsä- ja kemianteollisuuden kuljetukset kasvoivat, mutta metalliteollisuuden kuljetukset vähenivät Venäjän rautateiden tariffipolitiikan vuoksi. Suomen ja Venäjän väliseksi liikenteeksi luetaan tässä myös Kaukoidän (lähinnä Korea,



Liikevaihto 1998–2002

M€



Liikevoitto 1998–2002

M€

Japani ja Kiina) ja Suomen välinen liikenne, joka on pääasiassa konttiliikennettä. Tämä kasvoi 6 % ja oli yhteensä 52 000 TEU (1 TEU = 20 jalan konttia vastaava arvo).

Transitoliikenne Suomen kautta kolmansiin maihin oli 3,5 miljoonaa tonnia. Suurimmalta osaltaan tämä oli Venäjän teollisuusraaka-aineiden vientiä Länsi-Eurooppaan. Liikennemäärä väheni vajaat 14 %. Transitoliikenteestä 88 % oli kemianteollisuuden tuotteita, pääasiassa öljytuotteiden ja lannoitteiden kuljetuksia Venäjältä läntiseen Eurooppaan. Nämä kuljetukset kasvoivat noin puoli prosenttia, mutta metalliteollisuuden tuotteet vähenivät alle puoleen edellisvuodesta.

Junakuljetukset Suomen ja läntisten Euroopan maiden välillä vähenivät 15 % vajaan 0,9 miljoonaan tonniin. Näistä kuljetuksista lähes 80 % kulki junalautoilla Saksaan ja Ruotsiin. Loppuosa suuntautui käytännöllisesti katsoen kokonaan Tornion ja Haaparannan kautta.

VR Cargon konsolidoidun liikevaihto oli 332,2 miljoonaa euroa (337,7 M€). Kuljetusten keskimatka lyheni vajaat 2 % ja oli 232 kilometriä.

Henkilöliikenteessä matkojen määrä oli 57,7 miljoonaa, jossa on kasvua 5 %. Valtaosa kasvusta tuli pääkaupunkiseudun lähiliikenteestä, jossa matkamäärä kasvoi 6 % ja oli 46,1 miljoonaa matkaa. Lähiliikennematkojen määrä nousi YTV-alueella lähes 10 %. YTV-alueen vuorotarjonta lisääntyi kesäkuun alusta lukien 704 arkipäivän vuorosta 850 vuoroon, kun liikenne Lep-pävaaran kaupunkiradalla käynnistyi täysimääräisesti.

Kaukoliikenteen matkamäärä lisääntyi vajaan prosentin 11,6 miljoonaan matkaan. Kaukoliikenne käsittää matkan pituudesta riippumatta kaikki muut kuin pääkaupunkiseudun lähiliikenteen junissa tehdyt matkat.

Vuoden jälkimmäisellä puoliskolla kaukoliikenteen kasvu oli hieman alkuvuotta suurempaa. Pendolino-vuorot Ouluun ja Kuopioon lisäsivät matkustajamääriä näillä reiteillä. Suomen ja Venäjän välisessä henkilöliikenteessä tehtiin 266 000 matkaa, missä oli kasvua 11 %. Erityisesti sesonkiaikoina matkustus oli vilkasta ylimääräisine junineen.

Henkilöliikenteen konsolidoidun liikevaihto oli 288,7 miljoonaa euroa (282,2 M€).

### Konsernin autoliikenne

Konsernin maantieliikennettä hoitaa Oy Pohjolan Liikenne Ab tytäryhtiöineen. Transport Oy Ab kuljettaa kappaletavaraa ja

Combitrans Oy osa- ja kokokuormia. Oy Transuotila Ab kuljettaa nestemäisiä polttoaineita. Kaikkiaan Pohjolan Liikenne -yhtiöiden tavarankuljetusmäärä oli 8,2 miljoonaa tonnia, joka oli edellisen vuoden tasoa. Polttonesteiden kuljetukset lisääntyivät 14 % ja kiinteän tavaran kuljetukset vähenivät 2 %. Omien kuorma-autojen lukumäärä oli 255. Alihankkijoiden autoja oli ajoissa keskimäärin 750.

Pohjolan Liikenne -yhtiöiden henkilöliikennettä harjoittaa kaksi yhtiötä. Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab hoitaa linja- ja tilausliikennettä lähinnä eteläisessä ja itäisessä osassa maata. Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab hoitaa sopimusliikennettä pääkaupunkiseudulla ja Turussa. Matkustajamäärä oli yhteensä 14,7 miljoonaa. Matkojen määrä pieneni noin 4 % pääasiassa sopimusliikenteen muutoksista johtuen. Linja-autojen lukumäärä oli vuoden lopussa 313.

Kaikkiaan Pohjolan Liikenne -yhtiöiden liikevaihto oli 196,7 miljoonaa euroa (196,4 M€). Tästä tavaraliikenteen osuus oli 82 % ja henkilöliikenteen osuus 18 %.

### Rataverkon rakentaminen ja kunnossapito

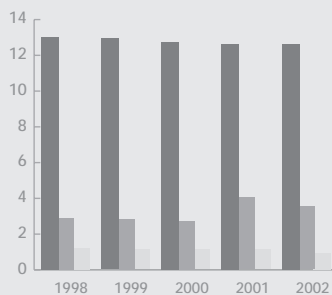
VR-konsernin yhtiöistä Oy VR-Rata Ab tarjoaa radanpidon suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapitopalveluja valtiolle, kunnille ja rautatiepalveluja käyttäville yrityksille. Suurin asiakas on liikenne- ja viestintäministeriön alainen Ratahallintokeskus, joka hallinnoi valtion rataverkkoa.

Oy VR-Rata Ab:n liikevaihto oli 239,8 miljoonaa euroa (243,6 M€). Tästä Ratahallintokeskuksen tilaamat työt olivat hieman yli 90 %. Yhtiö hoitaa käytännöllisesti katsoen koko rataverkon normaalin kunnossapidon. Yhtiön osuus Ratahallintokeskuksen kaikista tilauksista on yli 60 %.

Yhtiön suurin työmaa kertomusvuonna oli Savon radan peruskorjaus Kouvolan ja Mikkelin välillä, jossa uusittiin tukisepelikerros, pölkkyt ja kiskot noin 80 kilometrin matkalla. Useita vuosia jatkuneet perusparannus- ja kehittämistyöt Helsingin ja Tampereen välisellä rataosuudella valmistuivat vuoden lopulla.

Kiskoja vaihdettiin kaikkiaan vajaan 200 kilometrin matkalla ja ratapölkkyjä 300 kilometrin matkalla.

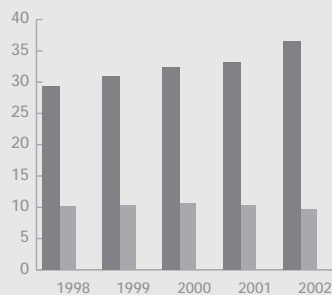
Junaturvallisuuteen liittyvän kulunvalvontajärjestelmän viimeinen vaihe käynnistyi kertomusvuonna. Sen tarkoituksena on ulottaa järjestelmä koskemaan myös vähäliikenteisiä ratoja. Työt alkoivat Pieksämäki-Siilinjärvi-Joensuu-kolmiossa.



VR Cargon kansainväliset kuljetukset 1998-2002

miljoonaa tonnia

- Itäinen liikenne
- Transitoliikenne
- Läntinen liikenne



Matkat pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä 1998-2002

miljoonaa

- YTV-alue
- Muu

Yhtiö voitti Kerava–Lahti-oikoradan sähköistämistä koskevan tarjouskilpailun. Työn suunnittelu alkoi kertomusvuonna ja rakentaminen ajoittuu vuosille 2004–2006.

Toiminta Virossa jatkui edelleen kuusivuotisen sepelinpuhdistusurakan mukaisesti. Yhtiön johtama kansainvälinen konsortio voitti vuoden alkupuolella Viron ja Venäjän välisen raja-aseman suunnittelukilpailun, ja työ valmistuu alkaneen vuoden kesään mennessä.

Kertomusvuoden lopussa Oy VR-Rata Ab:n tilauskanta oli 120 miljoonaa euroa.

### Investoinnit

Konsernin investointimenot olivat 143,9 miljoonaa euroa (177,7 M€), josta VR Osakeyhtiön raideliikennekaluston osuus oli 98,4 miljoonaa euroa.

Merkittävimmät yksittäiset kohteet olivat Pendolino-kalusto 29,5 miljoonaa euroa sekä Sr2 -veturit 28,2 miljoonaa euroa.

Kesäkuussa tilattiin Alstom Ferroviarialta 8 Pendolino-junaa, joiden toimitukset tapahtuvat vuosina 2004–2006. Junat ovat samaa tyyppiä kuin aikaisemmin tilatut 10 junaa, joista on toimitettu 9. Kesäkuussa tilattiin samoin Alstom Ferroviarialta 20 Sm4-tyyppistä kaupunkijunaa, jotka ovat jatkoa jo vuosikymmenen vaihteessa saadulle 10 junan sarjalle. Nämä junat toimitetaan vuosina 2004–2005. Sr2-sarjan sähkövetureita saatiin vuoden aikana lisää 9, joten kaikkiaan 46 veturin sarjasta oli vuoden loppuun mennessä toimitettu 38. Kaksikerroksisia InterCity-vaunuja toimitettiin vuoden aikana loput 10 vaunua tilasta 92 vaunun sarjasta.

Oy VR-Rata Ab:n investoinnit olivat 8,2 miljoonaa euroa (12,8 M€). Pääosa investoinneista kohdistui raiteilla liikkuviin työkoneisiin ja vaunuihin, ja niillä korvattiin vanhaa käytöstä poistuvaa kalustoa.

Pohjolan Liikenne -konsernin investoinnit olivat 9,2 miljoonaa euroa (8,9 M€). Investoinnit olivat lähinnä autokaluston uusimisia.

### Tuotekehitys ja palvelut

Henkilöliikenteessä vuonna 2001 aloitetun lippu-uudistuksen toinen vaihe toteutui keväällä, jolloin myös vaihtomatkat saatiin yhdelle lipulle. Lippu muuttui selkeälukuisemmaksi ja automaattien käyttö helpommaksi.

Kaukoliikenteessä siirryttiin kesäkuun alussa uudentyyppiin aikataulurakenteeseen. Siinä junat lähtevät Etelä-Suomen tärkeimmiltä asemilta tunnin välein samoilla minuuttikemillä. Myös muualla, jossa liikenne on harvempaa, junat lähtevät yleensä samoilla vakiominuuteilla. Uudistuksella saavutettiin

paremmat vaihtoyhteydet tärkeimmillä risteysasemilla, ja erityisesti paljon junaa käyttävien kannalta aikataulujen muistaminen on helpompaa. Samassa yhteydessä myös junatarjontaa lisättiin 17 vuorolla.

Pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä otettiin käyttöön YTV:n matkakortti, jolla voi matkustaa kaikissa YTV:n joukkoliikennevälineissä.

Kouvolan ja Jyväskylän matkakeskukset valmistuivat kertomusvuonna. Jyväskylän matkakeskus on ensimmäinen alusta alkaen joukkoliikenteen matkakeskukseksi suunniteltu kokonaisuus, jossa mm. bussien, taksien ja junien informaatiojärjestelmät ja lipunmyynti ovat yhteiset.

Asiakasneuvonnan ja lippuvarausten puhelinpalvelu keskitettiin vuoden alussa Riihimäelle. Samaan teknologiaan nojautuen tähän palveluun osallistuu virkailijoita 15 asemalta eri puolilta Suomea. Palvelunumerot ovat samat koko maassa ja soitto on asiakkaalle paikallispuhelin hintainen.

Vuoden aikana valmisteltiin kaukoliikenteen junien osalta Internet-lipunmyynnin käyttöönottoa, joka toteutettiin maaliskuun 2003 alussa. Maksutapoina ovat pankkien ja Luottokunnan verkkopalvelut. Lipun toimitustapoina ovat nouto asemilta ja lippuautomaateista tai postitus.

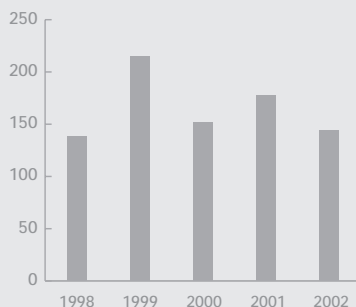
Tavaraliikenteessä parannettiin VR:n ja asiakkaan välisiä Internet-pohjaisia tietoyhteyksiä ja järjestelmän piiriin otettiin uusia asiakkaita. Asiakas voi tarkistaa järjestelmän avulla kuljetuksiinsa liittyvät ohjeet, laatia kuljetusdokumentteja, tilata kuljetuskapasiteettia sekä seurata lähetystään.

Kertomusvuoden aikana valmistuivat prototyypit uudesta yhdistettyjen kuljetusten vaunusta. Vuonna 2003 liikenteeseen tulee 20 tällaista vaunua. Mäntyluodon ja Harjavallan väliseen rikateliikenteeseen tuli 25 uudentyypistä vaunua, joiden kantavuus on lähes 70 tonnia. Sahatavarakuljetuksiin valmistui neliakselisen vaunun prototyyppi. Sen kapasiteetti on lähes 2,5-kertainen nykyisiin vaunuihin verrattuna. Kajaanin ja Rauman välisissä kuljetuksissa kehitettiin paperiteollisuuden kanssa paperirullien automaattinen kuormaus- ja purkausjärjestelmä, joka käsittelee kerralla puolet vaunun kuormasta. Järjestelmä otetaan käyttöön alkaneena vuonna.

### Konsernisuhteet ja organisaatiojärjestelyt

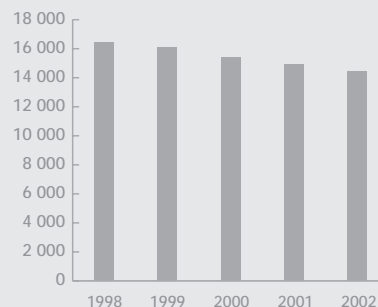
VR-konserniin kuulunut aravaraohitteinen Avarra-Asunnot Oy myytiin VVO-yhtymä Oyj:lle. Kauppaan sisältyi 1 961 asuntoa 26 paikkakunnalla. Omistusoikeus siirtyi ostajalle 1.3.2002.

Maaliskuussa VR-konserniin kuuluvan Railtelia Oy:n nimi muutettiin Corenet Oy:ksi. Nimenmuutoksen taustalla oli lähinnä yhtiön vähemmistöosakkuuden siirtyminen Telia Finland Oy:ltä Song Networks Oy:lle.



Investoinnit 1998–2002

M€



Henkilöstö keskimäärin 1998–2002

## Turvallisuus ja ympäristö

Turvallisuus on ollut pitkään VR-konsernin perusarvo, ja sen merkitys VR:n toiminnassa korostui myös vuoden 2002 aikana käydyssä arvokeskustelussa. VR:n tavoite on olla turvallinen ja luotettava matkustajien ja tavarankuljettajien. Työ turvallisuuden ja täsmällisyyden parantamiseksi on jatkuvaa. Pääpaino turvallisuusohjelmassa vuosina 2002–2004 on henkilöstön säännöllinen koulutus, oikeiden työtapojen oppiminen ja noudattaminen.

Turvallisuusohjelmassa määritellään VR:n turvallisuustyön käytännön tavoitteet ja tärkeät kehityshankkeet. Työhön liittyvät periaatteet, organisointi ja vastuut on kirjattu turvallisuuspolitiikkaan. Turvallisuuspolitiikka kattaa kaikki yritysturvallisuuden osa-alueet.

Kertomusvuonna saavutettiin turvallisuustyön perustavoite eli vakavien onnettomuuksien välttäminen. Junaliikenteessä ei tapahtunut yhteentörmäyksiä eikä kuolemantapauksiin tai vakaviin loukkaantumisiin johtaneita onnettomuuksia. Vuoden vakavin onnettomuus tapahtui huhtikuussa Suoniemellä, jossa tavarajuna törmäsi sivuraiteella päätepuskuriin ja suistui osittain kiskoilta. Junan veturi vaurioitui.

Tasoristeysonnettomuudet vähenivät. Niitä tapahtui 42 (60) kappaletta, joissa kuoli 4 (12) ja loukkaantui 9 (25) henkilöä.

VR:n merkittävimmät ympäristönäkökohdat ovat päästöt, vaarallisten aineiden kuljetusten ja polttoaineiden käsittelyn maaperäriskit, liikenteen ja ratatöiden melu sekä yhdyskuntaja ongelmajätteet.

Melun merkitys ympäristöhaittana on yleisesti kasvanut. Rautatieliikenteessä melua torjutaan pitämällä kalusto hyvässä kunnossa ja uusimalla sitä uusien vaatimusten mukaisesti sekä muuttamalla työtapoja ratapihoilla.

Maaperätutkimuksia ja kunnostuksia tehtiin Seinäjoen rata-alueella ja Vaskiluodon öljyvarastoalueella. Näiden lisäksi oli joitakin pienempiä kohteita. Kemin, Jyväskylän ja Vainikkalan tankkauspaikat uusittiin. Maaperätutkimukset ja kunnostukset ovat vuosittain jatkuvaa kunnostusluontoista toimintaa, eikä merkittäviä ympäristövaurioita ole tiedossa.

Keväällä julkaistiin VR:n kolmas ympäristöraportti, joka kattoi vuodet 2000 ja 2001. Kertomusvuonna VR Osakeyhtiön kunnossapitopalvelut, Oy VR-Rata Ab:n Itä- ja Länsi-Suomen ratakeskukset ja Pohjolan Kaupunkiliikenne Oy Ab saivat ISO 14001 -ympäristösertifikaatin.

## Henkilöstö ja hallinto

Konsernin henkilömäärä on vähentynyt jo pitkään verraten tasaisesti muutaman prosentin vuosivauhtia. Tämä on johtunut teknologian mahdollistamasta rationalisoinnista sekä

tavaraliikennevirtojen keskittämisestä. Vähennykset ovat toteutuneet pääosin ns. luonnollisena poistumana. Kertomusvuonna henkilökunnan määrä väheni 3,4 %. Keskimäärin palveluksessa oli 14 401 henkilöä. Henkilöstö väheni eniten VR Osakeyhtiössä ja Oy VR-Rata Ab:ssä.

Laajan valmistelun jälkeen VR-konsernille vahvistettiin uudet arvot, jotka ovat turvallisuus, tyytyväinen asiakas, yhdessä menestyminen ja vastuullisuus. Arvoja ryhdyttiin systemaattisesti juurruttamaan käytäntöön syksyllä. Henkilöstöstrategia täsmentyi kertomusvuonna uusiksi henkilöstöpolitiikan linjauksiksi.

Uusi työkyvyn edistämishjelma otettiin käyttöön sekä tihennettiin henkilöstön määräaikaista terveystarkastuksia. Erityisesti kiinnitettiin huomiota ikääntyvien henkilöiden sekä junaturvallisuustehtävissä toimivien terveydentilaan.

VR-Yhtymä Oy:n hallitukseen ovat kuuluneet Martin Granholm puheenjohtajana sekä jäsenenä Kalevi Alestalo, Eija Malmivirta, Antti Remes ja Veli-Matti Ropponen sekä Raimo Tainamo 2.5.2002 alkaen. 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

Tammikuun luottamusindikaattorin mukaan teollisuuden tuotanto-odotukset ovat lähikuukausille heikot. Tilauskanta laski tammikuussa eikä talouden elpymisestä voitane puhua ainakaan alkuvuodesta. Ensimmäisellä vuosineljänneksellä teollisuustuotannon odotetaan supistuvan edellisen vuoden viimeiseen neljännekseen verrattuna.

Tavaraliikenteen tonnimäärän ja liikevaihdon arvioidaan kasvavan vuositasona noin 2 %. Henkilöliikenteen matkamäärien arvioidaan kasvavan runsaan prosentin ja liikevaihdon noin 4 %. Henkilöliikenteen taksoja korotettiin inflaatiota vastaavasti helmikuun alusta lukien. Radanpidon töiden määrään vaikuttaa ratamäärärahojen kehitys sekä Oy VR-Rata Ab:n kyky kilpailla urakoista. Raha- ja arvopaperimarkkinoiden kehitys näyttää epävarmalta, mikä seikka vaikuttaa erityisesti VR Eläkesäätiön tuotto-odotuksiin.

# Konsernin tuloslaskelma

(1 000 €)	Liite	1.1.–31.12.2002	1.1.–31.12.2001
<b>Liikevaihto</b>	1	<b>1 139 936</b>	<b>1 150 873</b>
Valmiiden ja keskeneräisten tuotteiden varastojen muutos		- 2 016	-1 351
Valmistus omaan käyttöön		33 084	28 738
Osuus osakkuusyritysten voitoista		184	223
Liiketoiminnan muut tuotot	2	8 814	11 783
Materiaalit ja palvelut	3	310 481	314 223
Henkilöstökulut	4	581 801	569 833
Poistot	5	114 419	109 526
Liiketoiminnan muut kulut		146 520	147 636
<b>Kulut yhteensä</b>		<b>1 153 221</b>	<b>1 141 219</b>
<b>Liikevoitto</b>		<b>26 781</b>	<b>49 047</b>
Rahoitustuotot ja -kulut	6	10 602	12 258
<b>Voitto ennen satunnaisia eriä ja veroja</b>		<b>37 383</b>	<b>61 306</b>
<b>Satunnaiset kulut</b>	7	<b>- 2 510</b>	<b>0</b>
Välittömät verot	9	- 10 994	- 17 685
Vähemmistön osuus		- 2 223	- 1 647
<b>Tilikauden voitto</b>		<b>21 656</b>	<b>41 974</b>

# Konsernin tase

(1 000 €)	Liite	31.12.2002	31.12.2001
<b>Vastaavaa</b>			
<b>Pysyvät vastaavat</b>			
Aineettomat hyödykkeet	10	10 234	7 886
Konserniliikearvo		8 674	11 519
Aineelliset hyödykkeet	10	997 999	1 038 629
Sijoitukset	11		
Osuudet saman konsernin yrityksissä		60	327
Osuudet omistusyhteisyriyksissä		5 914	4 554
Muut sijoitukset		77 974	78 210
<b>Pysyvät vastaavat yhteensä</b>		<b>1 100 855</b>	<b>1 141 125</b>
<b>Vaihtuvat vastaavat</b>			
Vaihto-omaisuus	12	52 458	55 403
Pitkäaikaiset saamiset	13	516	2 068
Lyhytaikaiset saamiset	13	97 899	107 838
Rahoitusarvopaperit	14	182 998	192 983
Rahat ja pankkisaamiset		15 128	15 679
<b>Vaihtuvat vastaavat yhteensä</b>		<b>348 999</b>	<b>373 970</b>
<b>Vastaavaa yhteensä</b>		<b>1 449 855</b>	<b>1 515 095</b>
<b>Vastattavaa</b>			
<b>Oma pääoma</b>			
	15		
Osakepääoma		370 013	370 013
Vararahasto		525 758	525 755
Muut rahastot		339	339
Edellisten tilikausien voitto		272 729	248 837
Tilikauden voitto		21 656	41 974
<b>Oma pääoma yhteensä</b>		<b>1 190 496</b>	<b>1 186 919</b>
<b>Vähemmistöosuudet</b>		<b>9 655</b>	<b>9 228</b>
<b>Pakolliset varaukset</b>	17	<b>1 338</b>	<b>1 547</b>
<b>Vieras pääoma</b>			
	18		
Laskennallinen verovelka		47 992	55 363
Pitkäaikainen vieras pääoma		3 613	55 784
Lyhytaikainen vieras pääoma		196 761	206 254
<b>Vieras pääoma yhteensä</b>		<b>248 366</b>	<b>317 401</b>
<b>Vastattavaa yhteensä</b>		<b>1 449 855</b>	<b>1 515 095</b>





# Emoyhtiön tuloslaskelma

(1 000 €)	Liite	1.1.–31.12.2002	1.1.–31.12.2001
<b>Liikevaihto</b>	1	<b>47 818</b>	46 960
Liiketoiminnan muut tuotot	2	2 495	1 116
Materiaalit ja palvelut	3	12 187	12 007
Henkilöstökulut	4	12 816	12 462
Poistot	5	10 848	11 432
Liiketoiminnan muut kulut		9 859	9 295
<b>Kulut yhteensä</b>		<b>45 710</b>	45 196
<b>Liikevoitto</b>		<b>4 603</b>	2 879
Rahoitustuotot ja -kulut	6	24 651	24 958
<b>Voitto ennen satunnaisia eriä</b>		<b>29 254</b>	27 837
Satunnaiset erät	7	16 000	26 910
<b>Voitto ennen veroja</b>		<b>45 254</b>	54 747
Poistoeron muutos	8	36	231
Välittömät verot	9	- 12 964	- 15 761
<b>Tilikauden voitto</b>		<b>32 326</b>	39 218

# Emoyhtiön tase

(1 000 €)	Liite	31.12.2002	31.12.2001
<b>Vastaavaa</b>			
<b>Pysyvät vastaavat</b>			
Aineettomat hyödykkeet	10	1 122	1 242
Aineelliset hyödykkeet	10	216 584	213 849
Sijoitukset	11		
Osuudet ja saamiset saman konsernin yrityksissä		537 374	467 028
Muut sijoitukset		79 123	77 414
<b>Pysyvät vastaavat yhteensä</b>		<b>834 203</b>	<b>759 532</b>
<b>Vaihtuvat vastaavat</b>			
Pitkäaikaiset saamiset		0	1 682
Lyhytaikaiset saamiset	13	79 893	94 710
Rahoitusarvopaperit	14	182 998	192 983
Rahat ja pankkisaamiset		11 820	10 664
<b>Vaihtuvat vastaavat yhteensä</b>		<b>274 712</b>	<b>300 039</b>
<b>Vastaavaa yhteensä</b>		<b>1 108 915</b>	<b>1 059 571</b>
<b>Vastattavaa</b>			
<b>Oma pääoma</b>			
Osakepääoma	15	370 013	370 013
Vararahasto		525 754	525 754
Edellisten tilikausien voitto		64 727	42 329
Tilikauden voitto		32 326	39 218
<b>Oma pääoma yhteensä</b>		<b>992 820</b>	<b>977 314</b>
Tilinpäätössiirtojen kertymä	16	861	897
<b>Vieras pääoma</b>			
Pitkäaikainen vieras pääoma	18	160	154
Lyhytaikainen vieras pääoma		115 074	81 206
<b>Vieras pääoma yhteensä</b>		<b>115 234</b>	<b>81 360</b>
<b>Vastattavaa yhteensä</b>		<b>1 108 915</b>	<b>1 059 571</b>

# Emoyhtiön rahoituslaskelma

(1 000 €)	1.1.–31.12.2002	1.1.–31.12.2001
<b>Liiketoiminnan rahavirta</b>		
Liikevoitto	4 603	2 879
Suunnitelman mukaiset poistot	10 848	11 432
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	- 2 227	- 1 012
<b>Rahavirta ennen käyttöpääoman muutosta</b>	<b>13 224</b>	<b>13 299</b>
Lyhytaikaisten saamisten muutos	5 090	- 11 591
Lyhytaikaisten velkojen muutos	643	12 082
<b>Käyttöpääoman muutos</b>	<b>5 733</b>	<b>491</b>
Maksetut korot	- 3 102	- 2 311
Saadut osingot	2 365	1 379
Saadut korot liiketoiminnasta	24 421	25 326
Maksetut verot	- 14 234	- 12 158
<b>Rahoituserien ja verojen rahavirta</b>	<b>9 451</b>	<b>12 236</b>
<b>Liiketoiminnan rahavirta yhteensä</b>	<b>28 408</b>	<b>26 026</b>
<b>Investointien rahavirta</b>		
Käyttöomaisuuden ostot	- 13 559	- 8 168
Myydyt tytäryhtiöt	18 072	0
Muun käyttöomaisuuden myynnit	2 349	2 299
Muiden pitkäaikaisten sijoitusten muutos	- 2 380	- 3 244
<b>Investointien rahavirta yhteensä</b>	<b>4 483</b>	<b>- 9 113</b>
<b>Kassavirta ennen rahoitusta</b>	<b>32 890</b>	<b>16 913</b>
<b>Rahoituksen rahavirta</b>		
Pitkäaikaisten saamisten lisäys	- 142 084	- 52 306
Pitkäaikaisten saamisten vähennys	54 804	32 982
Saadut konserniavustukset	26 910	11 773
Maksetut osingot	- 16 820	- 20 183
Konsernitilille siirrettyjen varojen muutos	35 470	- 21 114
<b>Rahoituksen rahavirta yhteensä</b>	<b>- 41 719</b>	<b>- 48 849</b>
<b>Rahavarojen muutos</b>	<b>- 8 829</b>	<b>- 31 935</b>
<b>Rahavarat 1.1.</b>	<b>203 647</b>	<b>235 583</b>
<b>Rahavarat 31.12.</b>	<b>194 818</b>	<b>203 647</b>

# Tilinpäätöksen liitetiedot

## Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet

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

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

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

## Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet

**Sisäinen osakkeenomistus** Konsernitilinpäätös on laadittu hankintamenomenetelmällä. Eliminoinnissa muodostunut konsernilikearvo poistetaan 5 vuodessa.

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

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

**Osakkuusyrietykset** Osakkuusyrietykset on yhdistetty pääomaosuusmenetelmällä. Konsernin omistuosuuden mukainen osuus osakkuusyhtiöiden tilikauden tuloksesta on esitetty omana eräänään.

**Tilinpäätöksen vertailukelpoisuus** Rahoitusomaisuusarvopereista yli 12 kk:n kuluttua erääntyvät on esitetty pysyvissä vastaavissa kohdassa sijoitukset. Vastaava muutos on tehty edellisen vuoden vertailulukuihin. Muita olennaisia muutoksia

tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa ei ole tapahtunut 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 hankintamenoön. Omana työnä on valmistettu käyttöomaisuutta 33,1 miljoonan euron arvosta (28,7 M€) ja siihen on aktivoitu myös valmistukseen liittyviä kiinteitä kuluja 3,0 miljoonaa euroa (2,5 M€).

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

Rahoitusomaisuusarvopaperit on arvostettu hankintamenoön. 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

1 Liikevaihto toimialoittain (1000€)	Konserni		Emoyhtiö	
	2002	2001	2002	2001
Rautatieliikenne				
Tavaraliikenne	330 079	335 337		
Henkilöliikenne	287 962	281 622		
Autoliikenne				
Tavaraliikenne	160 378	160 382		
Henkilöliikenne	35 345	35 012		
Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	231 786	235 920		
Ravintolatoiminta	27 687	29 446		
Muut palvelut	66 699	73 155	47 818	46 960
<b>Yhteensä</b>	<b>1 139 936</b>	<b>1 150 873</b>	<b>47 818</b>	<b>46 960</b>

Ratojen rakentamisen pitkäaikaiset projektit tuloutetaan valmistusasteen perusteella. Valmistusaste on laskettu toteutuneiden menojen ja kokonaiskustannusarvion perusteella. Osatuloutettu määrä on 69,1 miljoonaa euroa (72,1 M€).

2 Liiketoiminnan muut tuotot (1000€)	Konserni		Emoyhtiö	
	2002	2001	2002	2001
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	3 345	2 473	2 297	1 013
Muut	5 469	9 310	198	103
<b>Yhteensä</b>	<b>8 814</b>	<b>11 783</b>	<b>2 495</b>	<b>1 116</b>

Konsernin muiden tuottojen merkittävimmät erät muodostuvat vahingonkorvauksista (2,3 M€). Emoyhtiön käyttöomaisuuden myyntivoitto muodostuu maa-alueen myynnistä.

3 Materiaalit ja palvelut (1000€)	Konserni		Emoyhtiö	
	2002	2001	2002	2001
Aineet ja tarvikkeet (tavarat)				
Ostot tilikauden aikana	136 882	131 722	5 406	5 107
Varaston muutos	1 017	4 542	0	0
Ulkopuolisilta ostetut palvelut	172 581	177 959	6 781	6 901
<b>Yhteensä</b>	<b>310 481</b>	<b>314 223</b>	<b>12 187</b>	<b>12 007</b>

4 Henkilöstön määrä ja henkilöstökulut	2002	2001
Konsernin palveluksessa oleva henkilökunta jakautui tilikaudella keskimäärin yhtiöittäin seuraavasti:		
VR-Yhtymä Oy	288	299
VR Osakeyhtiö	8 758	9 117
Oy VR-Rata Ab	2 665	2 808
Pohjolan Liikenne -konserni	1 943	1 889
Avecra Oy	433	489
IT Solicom Oy	114	98
Corenet Oy	200	197
Muut	0	16
<b>Yhteensä</b>	<b>14 401</b>	<b>14 913</b>

Henkilöstökulut (1000€)	Konserni		Emoyhtiö	
	2002	2001	2002	2001
Palkat ja palkkiot	434 206	436 861	9 915	9 866
Eläkekulut	106 419	93 132	1 929	1 635
Muut henkilösivukulut	41 176	39 840	972	961
<b>Henkilöstökulut tuloslaskelman mukaan</b>	<b>581 801</b>	<b>569 833</b>	<b>12 816</b>	<b>12 462</b>
<b>Johdon palkat ja palkkiot (1 000€)</b>				
	2002	2001		
Toimitusjohtajat	967	1 010		
Hallitusten jäsenet	164	164		
Hallintoneuvosto	93	75		
<b>Yhteensä</b>	<b>1 223</b>	<b>1 249</b>		

Josta emoyhtiön johto ja hallintoelimet 0,43 miljoonaa euroa (0,40 M€). Hallituksen jäsenten ja toimitusjohtajien kanssa ei ole tehty muusta henkilökunnasta poikkeavia eläkesitoumuksia.

5 Poistot (1000€)	Konserni		Emoyhtiö	
	2002	2001	2002	2001
Suunnitelman mukaiset poistot				
Aineettomat hyödykkeet	4 760	3 980	192	148
Rakennukset ja rakennelmat	10 212	11 464	8 033	8 271
Vetokalusto ja vaunusto	68 321	58 946	0	0
Muut koneet ja kalusto	28 697	32 812	2 255	2 689
Muut aineelliset hyödykkeet	2 327	2 264	367	324
Konserniliikearvon poisto	101	59		
<b>Yhteensä</b>	<b>114 419</b>	<b>109 526</b>	<b>10 848</b>	<b>11 432</b>

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

#### Suunnitelman mukaiset poistoajat ja -tavat ovat:

Aineettomat oikeudet	5 vuotta	tasapoisto
Muut pitkävaikutteiset menot	3–10 vuotta	tasapoisto
Rakennukset	4–7 %	menojäännöspoisto
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)	20–25 %	menojäännöspoisto
Muut koneet ja kalusto (muut yhtiöt)	5–15 vuotta	tasapoisto
Muut aineelliset hyödykkeet	5–30 vuotta	tasapoisto

6 Rahoitustuotot ja -kulut (1000€)	Konserni		Emoyhtiö	
	2002	2001	2002	2001
<b>Osinkotuotot</b>				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	3 322	1 919
Omistusyhteisyrityksiltä	710	598	0	0
Muilta	24	34	9	24
<b>Osinkotuotot yhteensä</b>	<b>734</b>	<b>632</b>	<b>3 331</b>	<b>1 942</b>
<b>Korkotuotot pitkäaikaisista sijoituksista</b>				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	13 614	10 680
Muilta	4	0	0	0
<b>Muut korko- ja rahoitustuotot</b>				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	4	28
Omistusyhteisyrityksiltä	188	48	188	48
Muilta	11 058	14 880	10 616	14 570
<b>Korkokulut ja muut rahoituskulut</b>				
Saman konsernin yrityksille	0	0	3 062	2 279
Muille	1 382	3 301	40	31
<b>Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä</b>	<b>10 602</b>	<b>12 258</b>	<b>24 650</b>	<b>24 958</b>

## 7 Satunnaiset erät

Satunnaiset erät emoyhtiöllä ovat saatuja konserniavustuksia.

Konsernin satunnaisissa erissä on yrityskaupan yhteydessä syntynyt vapaaehtoisten varausten purkautumisen vaikutus konsernin myyntitulokseen. Yrityskaupassa luovuttiin kokonaan aravarahoitteisesta asuntokannasta.

8 Tilinpäätössiirrot (1000€)	Emoyhtiö	
	2002	2001
Suunnitelman mukaisten ja verotuksessa tehtyjen poistojen erotus		
Poistoeron muutos (lis. +, väh. -)		
Aineettomat hyödykkeet	-1	-30
Rakennukset ja rakennelmat	45	330
Koneet ja kalusto	128	361
Muut aineelliset hyödykkeet	-136	-430
<b>Yhteensä</b>	<b>36</b>	<b>231</b>

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

9 Välittömät verot (1000€)	Konserni		Emoyhtiö	
	2002	2001	2002	2001
Tuloverot satunnaisista eristä	- 728	0	4 640	7 804
Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	17 604	21 050	8 324	7 957
Laskennallisen verovelan muutos	- 5 882	- 3 365	0	0
<b>Yhteensä</b>	<b>10 994</b>	<b>17 685</b>	<b>12 964</b>	<b>15 761</b>

## 10 Pysyvät vastaavat (1000€)

## Konserni 2002

	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet						
	Aineettomat oikeudet	Liikearvo	Konserni-liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Rakennukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener. työt	Yhteensä	Kaikki yhteensä
Hankintameno 1.1.2002	9 978	28 542	506	39 026	63 562	309 469	1 144 127	21 510	63 924	1 602 591	1 641 617
Lisäykset	4 367	0	0	4 367	3	12 228	145 323	1 271	95 219	254 044	258 411
Vähennykset	- 13	0	0	- 13	- 993	- 70 430	- 5 946	- 215	- 114 917	- 192 501	- 192 514
Siirrot erien välillä	0	0	0	0	0	4	- 1 361	1 357	0	0	0
Hankintameno 31.12.2002	14 332	28 542	506	43 379	62 572	251 271	1 282 143	23 923	44 226	1 664 134	1 707 513
Kertyneet poistot 1.1.2002	2 092	17 469	59	19 620	0	83 131	469 659	11 837	0	564 627	584 247
Vähennysten kertyneet poistot	9	0	0	9	0	3 463	4 348	- 426	0	7 385	7 394
Tiilikauden poisto	2 015	2 744	101	4 860	0	10 213	97 019	2 328	0	109 560	114 420
Kertyneet poistot 31.12.2002	4 098	20 213	160	24 471	0	89 881	562 330	14 591	0	666 802	691 273
Arvonkorotukset	0	0	0	0	8	656	0	0	0	664	664
Kirjanpitoarvo 31.12.2002	10 234	8 329	346	18 907	62 581	162 044	719 815	9 333	44 226	997 998	1 016 906

## Konserni 2001

	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet						
	Aineettomat oikeudet	Liikearvo	Konserni-liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Rakennukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener. työt	Yhteensä	Kaikki yhteensä
Hankintameno 1.1.2001	5 562	27 351	0	32 914	64 198	301 066	970 961	20 699	87 935	1 444 859	1 477 772
Lisäykset	4 418	1 191	506	6 114	174	11 085	183 534	758	136 030	331 579	337 694
Vähennykset	- 2	0	0	- 2	- 811	- 2 682	- 10 368	0	- 159 986	- 173 847	- 173 849
Siirrot erien välillä	0	0	0	0	0	0	0	54	- 54	0	0
Hankintameno 31.12.2001	9 978	28 542	506	39 026	63 562	309 469	1 144 127	21 510	63 924	1 602 591	1 641 617
Kertyneet poistot 1.1.2001	887	14 741	0	15 628	0	73 100	383 921	9 744	0	466 765	482 393
Vähennysten kertyneet poistot	47	0	0	47	0	1 433	6 020	170	0	7 623	7 670
Tiilikauden poisto	1 252	2 729	59	4 040	0	11 464	91 758	2 264	0	105 486	109 526
Kertyneet poistot 31.12.2001	2 092	17 470	59	19 621	0	83 131	469 659	11 838	0	564 628	584 249
Arvonkorotukset	0	0	0	0	8	656	0	0	0	664	664
Kirjanpitoarvo 31.12.2001	7 886	11 072	447	19 405	63 570	226 994	674 468	9 672	63 924	1 038 628	1 058 033

## Emoyhtiö 2002

	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet						
	Aineettomat oikeudet	Liikearvo	Konserni-liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Rakennukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener. työt	Yhteensä	Kaikki yhteensä
Hankintameno 1.1.2002	1 406				61 708	202 541	34 341	6 997	2 624	309 617	
Lisäykset	73				3	8 031	1 519	778	13 465	23 869	
Vähennykset	0				- 95	- 507	- 10	0	- 10 310	- 10 922	
Hankintameno 31.12.2002	1 479				61 616	210 065	35 850	7 775	5 779	322 564	
Kertyneet poistot 1.1.2002	165				0	68 261	24 644	1 457	0	94 527	
Vähennysten kertyneet poistot	0				0	507	9	0	0	516	
Tiilikauden poisto	192				0	8 033	2 255	367	0	10 847	
Kertyneet poistot 31.12.2002	357				0	75 787	26 890	1 824	0	104 858	
Kirjanpitoarvo 31.12.2002	1 122				61 616	134 278	8 960	5 951	5 779	217 706	

## Emoyhtiö 2001

	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet						
	Aineettomat oikeudet	Liikearvo	Konserni-liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Rakennukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener. työt	Yhteensä	Kaikki yhteensä
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	
Tiilikauden 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	



**11 Sijoitukset (1000€)**

	Osakkeet			Saamiset				Kaikki yhteensä
	Konserni- yritykset	Omistusyhteys- yritykset	Muut yritykset	Konserni- yritykset	Omistusyhteys- yritykset	Muut yritykset		
<b>Konserni 2002</b>								
Hankintameno 1.1.2002	327	4 554	3 448	0	3 575	71 187	83 092	
Lisäykset	0	1 177	0	0	0	10 199	11 376	
Vähennykset	- 267	0	- 1 972	0	- 644	- 7 819	- 10 702	
Konsernin sisäinen erä	0	183	0	0	0	0	183	
Hankintameno 31.12.2002	60	5 914	1 476	0	2 931	73 567	83 949	
<b>Konserni 2001</b>								
Hankintameno 1.1.2001	259	4 325	3 471	0	3 608	67 944	79 606	
Lisäykset	68	0	3	0	0	23 084	23 155	
Vähennykset	0	0	- 25	0	- 33	- 19 840	- 19 898	
Konsernin sisäinen erä	0	229	0	0	0	0	229	
Hankintameno 31.12.2001	327	4 554	3 448	0	3 575	71 187	83 092	
<b>Emoyhtiö 2002</b>								
Hankintameno 1.1.2002	306 598	423	2 229	160 430	3 575	71 187	544 442	
Lisäykset	0	1 177	0	141 984	0	10 199	153 360	
Vähennykset	- 18 072	0	- 1 205	- 53 566	- 644	- 7 819	- 81 306	
Hankintameno 31.12.2002	288 526	1 600	1 024	248 848	2 931	73 567	616 496	
<b>Emoyhtiö 2001</b>								
Hankintameno 1.1.2001	306 598	423	2 229	147 072	3 608	67 944	527 874	
Lisäykset	0	0	0	52 306	0	23 084	75 390	
Vähennykset	0	0	0	- 38 948	- 33	- 19 840	- 58 821	
Hankintameno 31.12.2001	306 598	423	2 229	160 430	3 575	71 188	544 443	

Emoyhtiön saamiset omistusyhteisyrittäjiltä muodostuvat annetusta osakeyhtiölain mukaisesta pääomalinasta sekä osakaslainasta.

Sijoitukset sisältävät yritysten ja valtion joukkovelkakirjalainoja

	Konserni		Emoyhtiö	
	2002	2001	2002	2001
Jälleenhankintahinta	77 013	71 513	77 013	71 513
Kirjanpitoarvo	73 567	71 187	73 567	71 187
Erotus	3 446	326	3 446	326

## Konsernin ja emoyhtiön omistamat osakkeet

Konserniyritykset	Konsernin omistusosuus-%	Emoyhtiön omistusosuus-%
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
Corenet Oy, Helsinki	60	60
Avarra Oy, Helsinki	100	100
Oulun Keskusliikenneasemakiinteistö Oy, Oulu	57,3	57,3
Kokkolan Tavaraterminaali Oy, Kokkola	53,4	53,4
Kiinteistö Oy Vinttikoiria, Kotka	100	0
<b>Osakkuusyrietykset</b>		
Oy Railtrans Ltd, Helsinki	50	0
Oy Railcarriers Ab, Helsinki	33,3	0
Searail EELG, 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
Kiinteistö Oy Kupittaaan Kolmio, Turku	32,5	32,5

12 Vaihto-omaisuus (1 000 €)	Konserni	
	2002	2001
Aineet ja tarvikkeet	49 715	50 695
Keskeneräiset tuotteet	2 608	4 662
Ennakkomaksut	135	46
<b>Yhteensä</b>	<b>52 458</b>	<b>55 403</b>

	Konserni		Emoyhtiö	
	2002	2001	2002	2001
<b>13 Saamiset (1 000€)</b>				
<b>Pitkäaikaiset saamiset muilta yrityksiltä</b>				
Muut pitkäaikaiset saamiset	516	2 068	0	1 682
<b>Lyhytaikaiset saamiset</b>				
Saamiset samaan konserniin kuuluilta yrityksiltä				
Myyntisaamiset	0	0	3 229	6 332
Lainasaamiset	0	0	52 339	50 999
Siirtosaamiset	0	0	16 040	26 962
Saamiset omistusyhteisyryksiltä				
Myyntisaamiset	749	680	0	0
Saamiset muilta yrityksiltä				
Myyntisaamiset	74 611	82 538	1 102	497
Lainasaamiset	38	156	0	153
Muut saamiset	4 529	5 609	2 901	3 399
Siirtosaamiset	17 972	18 855	4 282	6 368
<b>Lyhytaikaiset saamiset yhteensä</b>	<b>97 899</b>	<b>107 838</b>	<b>79 893</b>	<b>94 710</b>

#### Siirtosaamisiin liittyvät olennaisimmat erät

Konsernin siirtosaamisten merkittävimmät erät ovat korkosaatavat 4,2 miljoonaa euroa ja korvaussaatavat Kansaneläkelaitokselta 2,4 miljoonaa euroa. Emoyhtiön siirtosaamisissa on 16,0 miljoonaa euroa (26,9 M€) konserniavustussaamaisia.

	Konserni		Emoyhtiö	
	2002	2001	2002	2001
<b>14 Rahoitusarvopaperit (1 000€)</b>				
Jälleenhankintahinta	183 078	193 267	183 078	193 267
Kirjanpitoarvo	182 998	192 983	182 998	192 983
<b>Erotus</b>	<b>80</b>	<b>284</b>	<b>80</b>	<b>284</b>

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

	Konserni		Emoyhtiö	
	2002	2001	2002	2001
<b>15 Oma pääoma (1 000€)</b>				
Osakepääoma 1.1.	370 013	370 013	370 013	370 013
Osakepääoma 31.12.	370 013	370 013	370 013	370 013
Arvonkorotusrahasto 1.1.	339	336	0	0
Arvonkorotusrahaston muutos	0	3	0	0
Arvonkorotusrahasto 31.12.	339	339	0	0
Vararahasto 1.1.	525 755	525 755	525 754	525 754
Tilikauden lisäys	3	0	0	0
Vararahasto 31.12.	525 758	525 755	525 754	525 754
Voitto edellisiltä tilikausilta 1.1.	290 811	268 889	81 547	62 511
Osingonjako	- 16 820	- 20 183	- 16 820	- 20 183
Muutokset konsernirakenteissa	- 1 262	130		
Voitto edellisiltä tilikausilta 31.12.	272 729	248 837	64 727	42 329
Tilikauden voitto	21 656	41 974	32 326	39 218
<b>Oma pääoma yhteensä</b>	<b>1 190 496</b>	<b>1 186 919</b>	<b>992 820</b>	<b>977 314</b>

Konsernin omaa pääomaa on vähentänyt tilivuoden aikana konsernista rakennemuutoksessa poistunut vuoden 1997 konsernitilinpäätöksen omaan pääomaan viety tilinpäätössiirtojen kertymä laskennallisella verovelalla vähennettynä.

Laskelma jakokelpoisista varoista (1000€)	Konserni		Emoyhtiö	
	2002	2001	2002	2001
Voitto edellisiltä tilikausilta	272 729	248 837	64 727	42 329
Tilikauden voitto	21 656	41 974	32 326	39 218
Yhteensä	294 385	290 811	97 053	81 547
Kertyneestä poistoerosta ja vapaaehtoisista varauksista omaan pääomaan merkitty osuus	- 117 122	- 135 087		
<b>Jakokelpoiset varat yhteensä</b>	<b>177 263</b>	<b>155 724</b>	<b>97 053</b>	<b>81 547</b>

## 16 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Tilinpäätössiirtojen kertymä emoyhtiössä muodostuu kertyneestä poistoerosta.

17 Varaukset (1000€)	Konserni		Emoyhtiö	
	2002	2001	2002	2001
<b>Vapaaehtoiset varaukset</b>				
Asuintalovaraus	324	3 118	-	-

Vapaaehtoiset varaukset on konsernitilinpäätöksessä jaettu tilikauden tulokseen ja laskennalliseen verovelkaan.

### Pakolliset varaukset

Pakolliset varaukset 1,3 miljoonaa euroa (1,5 M€) muodostuvat pitkäaikaisten rakentamisprojektien todennäköisistä takuukorjausten kuluista.

Vapaaehtoisten varausten ja poistoeron vaikutus taseeseen	Konserni	
	2002	2001
Vapaaehtoiset varaukset	324	3 118
Poistoero	165 165	187 788
	<b>165 489</b>	<b>190 905</b>
Siirto omaan pääomaan	117 122	135 087
Laskennallinen verovelka	47 992	55 363
Vähemmistöosuus	375	456
	<b>165 489</b>	<b>190 905</b>
<b>Vapaaehtoisten varausten ja poistoeron vaikutus tuloslaskelmaan</b>		
Vapaaehtoisten varausten muutos	0	188
Poistoeron muutos	- 20 283	- 11 793
	<b>- 20 283</b>	<b>- 11 605</b>
Tilikauden tulokseen vaikuttava muutos	- 14 319	- 8 121
Laskennallisen verovelan muutos	- 5 882	- 3 365
Vähemmistöosuuteen vaikuttava muutos	- 82	- 119
	<b>- 20 283</b>	<b>- 11 605</b>

18 Vieras pääoma (1000€)	Konserni		Emoyhtiö	
	2002	2001	2002	2001
<b>Pitkäaikainen vieras pääoma</b>				
Lainat rahoituslaitoksilta	2 523	50 183	0	0
Eläkelainat	0	4 730	0	0
Saadut ennakot	1 089	871	160	154
<b>Pitkäaikainen vieras pääoma yhteensä</b>	<b>3 612</b>	<b>55 784</b>	<b>160</b>	<b>154</b>
<b>Velat, jotka erääntyvät myöhemmin kuin viiden vuoden kuluttua</b>				
Lainat rahoituslaitoksilta	1 326	42 002	0	0
Eläkelainat	0	3 330	0	0
<b>Yhteensä</b>	<b>1 326</b>	<b>45 332</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Lyhytaikainen vieras pääoma</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>
Lainat rahoituslaitoksilta	90	1 608	0	0
Eläkelainat	0	388	0	0
Saadut ennakot	1 735	1 421	308	225
Ostovelat	45 593	46 721	2 800	2 837
Velat samaan konserniin kuuluville yrityksille				
Saadut ennakot	257	0	5	4
Ostovelat	0	0	3 643	1 864
Muut velat	0	0	104 407	68 937
Siirtovelat	0	0	0	831
Velat omistusyhteisyriksille				
Siirtovelat	54	210	0	0
Ostovelat	0	0	0	0
Velat muille yrityksille				
Muut velat	41 258	42 077	242	675
Siirtovelat	107 775	113 830	3 669	5 834
<b>Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä</b>	<b>196 761</b>	<b>206 254</b>	<b>115 074</b>	<b>81 206</b>

Siirtovelkojen suurimmat erät ovat lomapalkkavelka 86 miljoonaa euroa ja eläkemenojen jaksotus 4,3 miljoonaa euroa.

19 Vastuusitoumukset (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2002	2001	2002	2001
Velat, joiden vakuudeksi annettu kiinnityksiä				
Eläkelainat	0	4 946	0	0
Rahalaitoslainat	2 595	51 516	0	0
Annetut kiinnitykset	5 774	106 896	0	0
Velat, joiden vakuudeksi annettu osakkeita				
Rahalaitoslainat	0	191	0	0
Osakkeiden kirjanpitoarvo	0	601	0	0
Annetut pantit	0	1 683	0	1 683
Muut vastuusitoumukset	101 752	94 706	101 752	94 194
<b>Annetut vastuusitoumukset yhteensä</b>	<b>107 525</b>	<b>203 886</b>	<b>101 752</b>	<b>95 877</b>
Kenen puolesta annetut vastuut				
Omasta puolesta	68 825	165 186	0	0
Konserniyritysten puolesta	–	–	63 052	57 177
Muiden puolesta	38 700	38 700	38 700	38 700
	<b>107 525</b>	<b>203 886</b>	<b>101 752</b>	<b>95 877</b>

Konserni on tehnyt käyttöomaisuushankintoihin liittyviä sitoumuksia 294 miljoonaa euroa vuosille 2003–2007. Konsernin tytäryhtiö (VR Osakeyhtiö) on osakkaana 1/3:n osuudella Searail EEIG -yhtymässä, minkä tappiosta 0,1 miljoonaa euroa (0,6 M€) kyseinen tytäryhtiö on vastuussa yhteisvastuullisesti yhtymän muiden osakkaiden kanssa.

20 Johdannais sopimukset (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2002	2001	2002	2001
Valuuttatermiinit				
Kohde-etuuden arvo	18 936	42 404	0	0

Sitovien hankintasopimusten maksueriä on suojattu valuuttatermiineillä, joista viimeiset erääntyvät vuoden 2003 aikana.

Valuuttatermiinien käypä arvo tilinpäätöspäivänä oli 0,74 miljoonaa euroa (1,48 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.

21 Konsernin tunnusluvut		2002	2001	2000	1999	1998
<b>Toiminnan laajuus</b>						
Liikevaihto	M€	1 140	1 151	1 143	1 139	1 168
Tase	M€	1 450	1 515	1 499	1 460	1 461
Bruttoinvestoinnit	M€	144	178	152	215	138
– suhteessa liikevaihtoon	%	12,6	15,4	13,3	18,9	11,8
Henkilöstö keskimäärin		14 401	14 913	15 405	16 075	16 439
<b>Kannattavuus</b>						
Liikevoitto	M€	27	49	65	72	83
– suhteessa liikevaihtoon	%	2,3	4,3	5,7	6,3	7,1
Tulos	M€	22	42	52	67	65
Sijoitetun pääoman tuotto (ROI)	%	3,2	5,2	6,5	7,2	8,7
Oman pääoman tuotto (ROE)	%	2,2	3,7	4,5	5,3	6,1
<b>Vakavaraisuus</b>						
Omavaraisuusaste	%	82,9	79,1	78,5	79,0	78,5
<b>Maksuvalmius</b>						
Quick Ratio		1,5	1,5	1,7	1,6	2,1

#### Tunnuslukujen laskentaperiaatteet

Sijoitettu pääoma = Taseen loppusumma – korottomat velat

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

Oman pääoman tuotto (ROE) =  $\frac{\text{Tulos ennen satunnaiseriä} - \text{tuloverot ja laskennallisen verovelan muutos}}{\text{Oma pääoma} + \text{vähemmistöosuus (kauden keskiarvo)}} \cdot 100$

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

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

# Hallituksen esitys voittovarojen käyttämisestä

Konsernin voitonjakokelpoiset varat olivat	177,3 miljoonaa euroa.
Emoyhtiön voitonjakokelpoiset varat olivat	97,1 miljoonaa euroa,
josta tilikauden voitto	32,3 miljoonaa euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että voitonjakokelpoiset varat käytetään seuraavasti:

osinkona jaetaan	30 000 000 euroa,
jätetään omaan pääomaan	67 052 797 euroa.

Helsingissä 7. päivänä maaliskuuta 2003

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

## Tilintarkastuskertomus

### VR-Yhtymä Oy:n yhtiökokoukselle

Olemme tarkastaneet VR-Yhtymä Oy:n kirjanpidon, tilinpäätöksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1.–31.12.2002. 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 kirjanpitolaisten ja tilinpäätöksen laatimista koskevien muiden säännösten ja määräysten mukaisesti. Tilinpäätös antaa kirjanpitolaista tarkoitettulla 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 10. päivänä maaliskuuta 2003

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.–31.12.2002 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 Eero Akaan-Penttilä, Leea Hiltunen, Marina Krause-Holmström, Paula Lehtomäki, Mika Nykänen, Katariina Poskiparta ja Harri Rumpunen.

Helsingissä 12. päivänä maaliskuuta 2003

Tapio Karjalainen	Raija Vahasalo	Eero Akaan-Penttilä
Marcus Henricson	Leea Hiltunen	Anne Huotari
Arto Isomäki	Alf Jakas	Ulla Juurola
Eero Kippola	Marina Krause-Holmström	Paula Lehtomäki
Alpo Mäkinen	Olli Männikkö	Pekka Nousiainen
Mika Nykänen	Lauri Oinonen	Jouko Oittinen
Osku Pajamäki	Katariina Poskiparta	Erkki Rantala
Timo Rautajoki	Harri Rumpunen	Marjatta Vehkaoja

# Tilastotietoja

	2002	2001	Muutos-% <sup>1)</sup>	2000	1999	1998
<b>Tavaraliikenne</b>						
<b>Kuljetusmäärät, 1000 tonnia</b>						
Junaliikenne	41 679	41 678	0,0	40 501	39 979	40 740
Kotimainen	24 695	23 993	2,9	24 072	23 212	23 613
Kansainvälinen	16 984	17 685	- 4,0	16 429	16 767	17 127
Itäinen	12 632	12 631	0,0	12 703	12 912	12 986
Transito	3 461	4 006	- 13,6	2 671	2 809	2 948
Läntinen	891	1 048	- 15,0	1 055	1 046	1 193
Autoliikenne	8 169	8 168	0,0	8 399	7 993	7 384
<b>Yhteensä</b>	<b>49 848</b>	<b>49 846</b>	<b>0,0</b>	<b>48 900</b>	<b>47 972</b>	<b>48 124</b>
<b>Junaliikenteen tonnikilometrit, miljoonaa</b>						
Kotimainen	6 695	6 588	1,6	6 802	6 380	6 313
Kansainvälinen	2 969	3 269	- 9,2	3 305	3 373	3 572
Itäinen	2 173	2 170	0,1	2 473	2 525	2 571
Transito	516	772	- 33,2	473	485	578
Läntinen	280	327	- 14,4	359	363	423
<b>Yhteensä</b>	<b>9 664</b>	<b>9 857</b>	<b>- 2,0</b>	<b>10 107</b>	<b>9 753</b>	<b>9 885</b>
<b>Henkilöliikenne</b>						
<b>Matkat, 1000</b>						
Junaliikenne	57 695	54 987	4,9	54 783	53 209	51 370
Kaukoliikenne	11 643	11 561	0,7	11 783	11 851	11 985
Kotimainen	11 377	11 321	0,5	11 577	11 674	11 770
Kansainvälinen	266	240	10,8	206	177	215
Lähiliikenne	46 052	43 426	6,0	43 000	41 358	39 385
YTV-alue	36 443	33 166	9,9	32 300	31 000	29 300
Muu	9 609	10 260	- 6,3	10 700	10 358	10 085
Autoliikenne	14 653	15 248	- 3,9	14 456	10 747	8 472
<b>Yhteensä</b>	<b>72 348</b>	<b>70 235</b>	<b>3,0</b>	<b>69 239</b>	<b>63 956</b>	<b>59 842</b>
<b>Junaliikenteen henkilökilometrit, miljoonaa</b>						
Kaukoliikenne	2 623	2 596	1,0	2 707	2 748	2 737
Kotimainen	2 555	2 531	0,9	2 648	2 697	2 674
Kansainvälinen	68	65	4,6	60	51	63
Lähiliikenne	682	686	- 0,6	697	666	640
YTV-alue	346	316	9,5	308	295	279
Muu	336	370	- 9,2	390	371	361
<b>Yhteensä</b>	<b>3 305</b>	<b>3 282</b>	<b>0,7</b>	<b>3 405</b>	<b>3 414</b>	<b>3 377</b>
<b>VR-konsernin henkilökunta</b>	<b>14 401</b>	<b>14 913</b>	<b>- 3,4</b>	<b>15 405</b>	<b>16 075</b>	<b>16 439</b>
<b>Junaliikenteen energiankäyttö, %</b>						
Sähkö	76,6	75,4	-	72,9	69,9	68,8
Dieselpolttoneste	23,4	24,6	-	27,1	30,1	31,2

1) Muutos-% viittaa muutokseen vuodesta 2001 vuoteen 2002

# Sanasto

**Automaattinen lastaus- ja purkausjärjestelmä** Järjestelmä koostuu haarukkalastaimesta ja kuljetinlaitteista. Lastain kulkee kiskoilla vaunujen vieressä. Junavaunujen erityisen lattiarakenteen ansiosta kerralla pystytään käsittelemään puoli vaunua.

**EDI-sanomavälitys** Electronic data interchange. Sähköistä määrämuotoista sanomanvälitystä suur yritysten kesken.

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

**Henkilökilometri** Henkilöliikenteen suoritusyksikkö, 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 asiointimatkustajille. Myös perheiden, liikuntaesteisten, 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.

**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.

**Kaupunkijuna** Pääkaupunkiseudun lähiliikenteen uusin juna, jossa on matala lattia, väljät tilat ja ilmastointi. Junia on tarkoitus käyttää tulevaisuudessa myös pidemmällä matkoilla esimerkiksi Helsinki–Tampere-välillä sekä Kerava–Lahti-oikoradalla. Kaupunkijunan huippunopeus on 160 km/h.

**Kaupunkirata** Pääkaupunkiseudulla vain lähiliikennettä palveleva rata, jolla junat kulkevat tihein välein. Ensimmäinen kaupunkirata valmistui Helsingistä Vantaan Hiekkaharjuun vuonna 1995 ja seuraava Helsingistä Espoon Leppävaaraan vuonna 2001. Hiekkaharju–Kerava-väli valmistuu vuonna 2004.

**Kappaletavaraliikenne** Eri kokoisten, yleensä pakattujen kollien kuljettamista lähettäjältä vastaanottajalle pääasiassa autoilla.

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

**Kiskobussi** Dieselläkäyttöinen kiskobussi on suunniteltu vähäliikenteisille, sähköistämättömille rataosille. Kiskobussit tulevat Suomeen vuonna 2005. Niiden huippunopeus on 120 km/h.

**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 matkustuskapasiteetti 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 nostaa akselipainoja.

**Raiteentukemiskone** Raiteentukemiskone asettaa ja tukee kiskot tarkasti oikeaan paikkaan. Koneen hydrauliset hakut siirtävät sepeliä pölkkyjen alle ja tukevat ne paikalleen. Tukemiskonetta tarvitaan uuden radan rakentamisen ja raiteenvaihdon lisäksi kunnossapidossa, kun esimerkiksi painunutta rataa oikaistaan.

**Ratahallintokeskus** Liikenne- ja viestintäministeriön alainen virasto, joka huolehtii rataverkon ylläpitämisestä ja kehittämisestä sekä rautatieliikenteen turvallisuudesta ja muista radanpitoon liittyvistä viranomaistehtävistä. [www.rhk.fi](http://www.rhk.fi)

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

**Simn-t-vaunu** Siirtokatevaunu paperirullien kuljettamiseen. Vaunun katteet siirretään päällekkäin siten, että puoli vaunua voidaan kuormata kerralla.

**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 suoritusyksikkö, joka tarkoittaa yhtä tonnia tavaraa kerrottuna yhden kilometrin kuljetusmatkalla.

**Traileri** Puoliperävaunu, joka kulkee ilman vetoautoa juna- tai laivamatkan ajan ja jatkaa sen jälkeen vetoauton perässä kohti määränpäättä.

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

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

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

**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.

