



Sisältö

4	VR ja toimintaympäristö
6	VR-konserni
8	Pääjohtajan katsaus
10	Toiminta-ajatus, tavoitteet ja arvot
12	Vuosi 2004
16	Henkilöliikenne
18	Tavaraliikenne
22	Ratojen rakentaminen ja kunnossapito
24	Autoliikenne
26	Catering- ja ravintolatoiminta
28	Turvallisuus
30	Henkilöstö
32	Ympäristö
35	Tilinpäätös
36	Hallituksen toimintakertomus
42	Konsernin tuloslaskelma
43	Konsernin tase
44	Konsernin rahoituslaskelma
45	Emoyhtiön tuloslaskelma
46	Emoyhtiön tase
47	Emoyhtiön rahoituslaskelma
48	Tilinpäätöksen liitetiedot
60	Hallituksen esitys voittovarojen käyttämisestä
60	Tilintarkastuskertomus
61	Hallintoneuvoston lausunto
62	Hallinto ja johto
65	Tilastotietoja
66	Sanasto

Toimitus:

VR-Yhtymä Oy, viestintä
Viestintätoimisto Pohjoisranta

Valokuvat:

Leif Rosnell
Soile Laaksonen (sivut 8 ja 62–63)

Ulkoasu:

Teemu Ollikainen

Paino:

Libris Oy



Taloudellinen informaatio vuonna 2005



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



Vuosikertomus

2004

VR ja toimintaympäristö

VR-konserni on monipuolinen suomalainen kuljetusalan yritys. Se harjoittaa rautatieliikennettä ja sitä täydentävää autoliikennettä. Lisäksi konserni tarjoaa ratojen rakentamisen ja kunnossapidon palveluita. Yhteensä konsernissa on 23 yhtiötä. VR-konsernin liikevaihto vuonna 2004 oli 1 179 miljoonaa euroa ja henkilökunnan määrä 13 264.

Rautatieliikennettä harjoittaa VR Osakeyhtiö, joka on VR-konsernin suurin yritys. Autokuljetuksista vastaavat Oy Pohjolan Liikenne Ab:n tytäryhtiöt. Rautatieliikenteen osuus VR-konsernin liikevaihdosta on noin 55 % ja autoliikenteen noin 17 %.

Oy VR-Rata Ab on erikoistunut ratojen suunnitteluun, rakentamiseen ja kunnossapitoon. Sen osuus konsernin liikevaihdosta on noin 20 %.

VR-konserniin kuuluvat myös catering- ja ravintolatoimintaa harjoittava Avecra Oy ja telepalveluihin erikoistunut Corenet Oy. Konsernin emoyhtiö on VR-Yhtymä Oy, joka tarjoaa tytäryhtiöilleen kiinteistö-, talous- ja hallintopalveluita.

VR-Yhtymä Oy on Suomen valtion kokonaan omistama osakeyhtiö. Yhtiö perustettiin vuonna 1.7.1995 jatkamaan Valtionrautateiden toimintaa. Valtionrautatiet oli tuolloin ollut valtion uusimuotoisena liikelaitoksena neljä ja puoli vuotta, vuodesta

1990 alkaen. Sitä ennen Valtionrautatiet oli toiminut virastomuotoisena liikelaitoksena perustamisvuodestaan 1862 lähtien.

Suurin osa eli yli 60 % konsernin henkilöstöstä työskentelee junaliikenteen tehtävissä. Suurimpia ammattiryhmiä ovat veturinkuljettajat ja konduktöörit. Henkilöstön määrä on supistunut tasaisesti usean vuoden ajan. Henkilöstön keski-ikä on 46 vuotta.

Liikenne- ja viestintäministeriö

VR-konserni kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön toimialaan. Ministeriön edustaja käyttää yhtiökokouksessa valtio-omistajan äänivaltaa. Ministeriö vastaa myös rautateitä koskevasta lainsäädännöstä ja lupahallinnosta. Lisäksi se ostaa henkilöliikenteen palveluita VR:ltä. Vuonna 2004 ostojen määrä oli 36 miljoonaa euroa.

Ratahallintokeskus

Yhtiöittämissä jälkeen vuonna 1995 rautateillä siirrettiin samanlaiseen työnjakoon kuin muissakin liikennemuodoissa. Rataverkon hallinta sekä vastuu ratojen kunnosta ja kehittämisestä siirtyi uudelle virastolle, Ratahallintokeskukselle.

► AVAINLUKUJA	2004	2003	Muutos-%
Liikevaihto, M€	1 179	1 160	1,6
Liikevoitto, M€	63	53	18,4
% liikevaihdosta	5,3	4,6	
Tulos, M€	52	41	25,3
% liikevaihdosta	4,4	3,6	
Bruttoinvestoinnit, M€	180	151	18,8
Oman pääoman tuotto, %	4,5	3,6	
Sijoitetun pääoman tuotto, %	5,8	5,1	
Omavaraisuusaste, %	81,5	83,1	
Henkilöstö keskimäärin	13 264	13 746	-3,5

Virasto vastaa valtion budjetin mukaisesti ratojen perusparannuksesta, kehittämisestä ja kunnossapidosta sekä tilaa ratatyöt tarjouskilpailun perusteella alan urakoitsijoilta. Valtio käytti rataverkkoon vuonna 2004 noin 475 miljoonaa euroa.

Ratahallintokeskus vastaa myös liikenteenohjauksesta ja ostaa ohjauspalvelut VR Osakeyhtiöltä. Myös junaliikenteen turvallisuusnormit ovat viraston vastuulla. Turvallisuus- ja hallintotehtävät siirtyvät kuitenkin uudelle turvallisuusviranomaiselle vuonna 2006. Ratahallintokeskuksen päätehtäväksi jää uuden viraston perustamisen jälkeen valtion rataverkon hallinta. Tehtävien eriyttäminen perustuu EU-lainsäädäntöön.

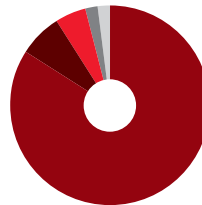
Markkinaosuudet

VR:n tavaraliikenteessä tärkeimmät asiakkaat ovat suomalaiset perusteollisuuden yritykset. Noin 60 % kaikista kuljetuksista on metsäteollisuuden raaka-aineita ja tuotteita. Huomattava osuus kuljetuksista, noin 40 %, on Venäjän-liikennettä. Junan osuus kaikista Suomen tavaraliikenteestä on ollut pitkään noin 25 %. Luku on korkea verrattuna EU-maiden keskiarvoon, joka on 13 %. Tieliikenteen osuus kuljetuksista Suomessa on 68 %.

Junamatkoista suurin osa tehdään lähiliikenteessä pääkaupunkiseudulla. Lähiliikennealue ulottuu pääradalla Helsingistä Riihimäelle ja rantaradalla Karjaalle asti. Junaliikenteen Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten alueella ostaa Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV).

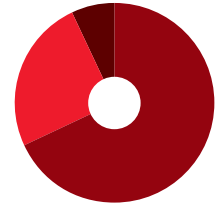
Kun matkan pituus otetaan huomioon, suurin osa henkilökilometreistä kertyy kuitenkin kaukoliikenteestä. Siinä tärkeitä asiakasryhmiä ovat liikematkustajat, työmatkustajat, perheet, opiskelijat ja eläkeläiset. Junaliikenteen osuus kaikista matkustuksesta Suomessa on 5 %, kun se on EU:ssa keskimäärin 6 %. Suurin markkinaosuus Suomessa on henkilöautolla, 84 %. Julkisesta liikenteestä junan osuus on 32 %.

VR-Radan suurin asiakas on Ratahallintokeskus. Se on viime vuosina lisännyt kilpailuttamista ratatöissä ja kunnossapidossa. VR-Radan osuus kaikista valtion tilaamista töistä on alle 50 %.



HENKILÖLIIKENTEEN MARKKINAOSUUDET SUOMESSA 2003

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



TAVARALIIKENTEEN MARKKINAOSUUDET SUOMESSA 2003

● Tieliikenne	68 %
● Rautatieliikenne	25 %
● Vesiliikenne	7 %

VR:N, LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN JA RATAHALLINTOKESKUKSEN TEHTÄVÄT

VR-KONSERNI

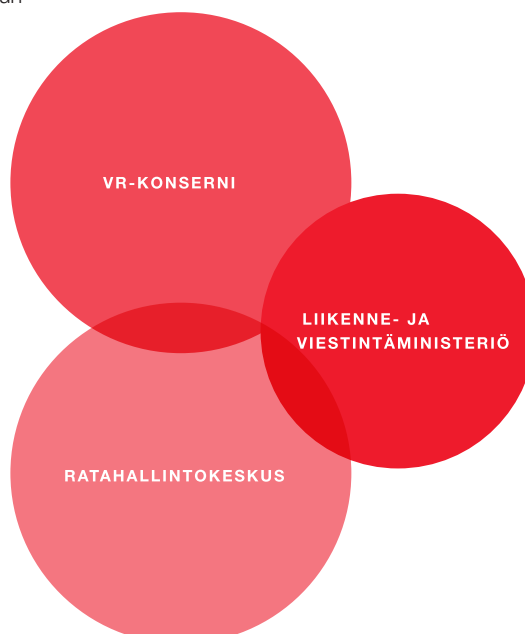
- Rautatieliikenne
- Ratojen rakentaminen ja kunnossapito
- Autoliikenne
- Catering- ja ravintolatoiminta
- Telepalvelut

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

- Rautatielainsäädäntö ja lupahallinto
- Henkilöliikenteen palveluiden osto

RATAHALLINTOKESKUS

- Rataverkon hallinta sekä vastuu ratojen kunnosta ja kehittämisestä
- Ratojen ja kaluston tekniset normit ja valvonta
- Ratatöiden ja liikenteenohjauksen tilaaminen
- Junaliikenteen turvallisuusnormit
- Rataverkon käyttö



VR-konserni



Rautatieliikenne

- Konsernin suurin yhtiö, VR Osakeyhtiö, on johtava tavara- ja henkilöliikenteen kuljettaja Suomessa.
- Junilla kuljetetaan yli 42 miljoonaa tonnia tavaraa vuodessa. Pääosa VR Cargon kuljetuksista on Suomen metsä-, kemian- ja metalliteollisuuden raaka-aineita ja tuotteita.
- Henkilöliikenteessä tehdään vuodessa yli 60 miljoonaa matkaa. Vuorokaudessa on keskimäärin 260 kaukojunavuoroa ja 850 lähijunavuoroa. Suomen ja Venäjän välillä on päivittäin kuusi junavuoroa.
- Rautatieliikenteen liikevaihto on 652,6 miljoonaa euroa. Tavaraliikenteen osuus siitä on 348,2 miljoonaa ja henkilöliikenteen 304,4 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 8 113.

Ratojen rakentaminen ja kunnossapito

- Oy VR-Rata Ab tarjoaa radanpidon suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapitopalveluja valtiolle, kunnille, satamille ja rautatiepalveluja käyttäville yrityksille.
- Noin 90 % yhtiön liikevaihdosta tulee valtion rataverkkoa hallinnoivan Ratahallintokeskuksen tilauksista.
- Toimialan liikevaihto on 235,5 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 2 406.

KONSERNIRAKENNE





Autoliikenne

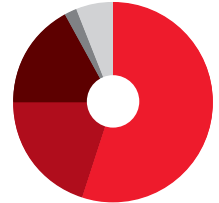
- Pohjolan Liikenne on VR Osakeyhtiön alakonserni, joka harjoittaa junaliikennettä täydentävää autoliikennettä. Sillä on vahva asema Suomen maantiekuljetuksissa.
- Tavaraliikenteessä on kolme yhtiötä. Transpoint Oy Ab on valtakunnallinen kappaletavaran kuljettaja, ja Combitrans Oy kuljettaa osa- ja kokokuormia. Oy Transuotila Ab on erikoistunut säiliöliikenteeseen. Yhtiöt kuljettavat noin 9 miljoonaa tonnia tavaraa vuodessa.
- Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab ja sen tytäryhtiö Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab kuljettavat vuosittain bussilla noin 10 miljoonaa matkustajaa.
- Autoliikenteen liikevaihto on 197,8 miljoonaa euroa. Tavaraliikenteen osuus siitä on 166,3 miljoonaa ja henkilöliikenteen 31,5 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 1 906.

Catering- ja ravintolatoiminta

- Avecra Oy täydentää VR Henkilöliikenteen palveluja.
- Avecra harjoittaa kahvila- ja ravintolatoimintaa kaukojunissa ja suurimmilla rautatieasemilla. Palveluja on päivittäin 130 junassa. Asemilla on 17 palvelupistettä. Yhtiön vähemmistöosakkaana on sveitsiläinen Rail Gourmet Holding AG, joka kuuluu Compass Groupiin.
- Ravintolatoiminnan liikevaihto on 25,5 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 351.

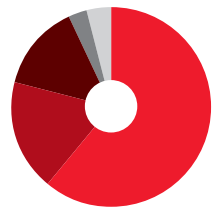
Telepalvelut

- Corenet Oy tuottaa telepalveluja rautatieliikenteeseen ja kehittää telejärjestelmiä kuljetus- ja logistiikka-alan tarpeisiin. Yhtiön vähemmistöosakkaana on Song Networks Oy.
- Telepalveluiden liikevaihto on 17,6 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 210.



LIKEVAIHTO TOIMIALOITTAIN 2004

● Rautatieliikenne	55 %
● Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	20 %
● Autoliikenne	17 %
● Catering- ja ravintolatoiminta	2 %
● Muut	6 %



HENKILÖSTÖ TOIMIALOITTAIN 2004

● Rautatieliikenne	61 %
● Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	18 %
● Autoliikenne	14 %
● Catering- ja ravintolatoiminta	3 %
● Muut	4 %

Pääjohtajan katsaus



Yleinen suhdannekehitys vaikuttaa voimakkaasti rautatieliikenteeseen. Matkustajaliikenteessä näkyvät yksityisessä kulutuksessa tapahtuvat muutokset. Tavarankuljetusten volyymeista puolestaan on pääteltävissä, miten suomalainen perusteollisuus menestyy.

Vuoden 2004 alussa suhdanteita saattoi perustellusti luonnehtia epävarmoiksi. Todellisuudessa tilanne kuitenkin parani kaiken aikaa, mistä kertoo muun muassa bruttokansantuotteen ja erityisesti metsäteollisuuden selvä kasvu. Myös metalliteollisuus paransi asemiaan vuoden loppua kohti.

VR:n toimintavuoden tulos ylitti asetetun tavoitteen. Noin 52 miljoonan euron tulos on myös parempi kuin vuonna 2003.

Koko vuoden jatkunut henkilöliikenteen matkustajamäärien kasvu oli selvä signaali siitä, että panostukset uuteen kalustoon ja palvelujen parantamiseen ovat olleet oikeita. Todella rohkaisevaa oli, että myös VR:n omassa lähiliikenteessä voitiin pitkästä ajasta kirjata kasvua. Tavaraliikenteessä myönteistä oli kotimaisten kuljetusten lisääntyminen. Konsernin tuloksen kannalta tuntuva merkitys on myös sillä, että VR Eläkesäätiönkin tulos ylitti tavoitteen.

Taloudellisen tuloksen ja myös itse kuljetustoiminnan kannalta VR:n suurin ongelma oli ja on Venäjän tariffipolitiikka. Se suosii ja hinnoittelullaan suorastaan hemmottelee sellaisia kuljetuksia, jotka Venäjällä suuntautuvat maan omiin satamiin. Kuljetukset maarajoille, vaikkapa Vainikkalaan, ovat erittäin paljon kalliimpia. Tämän seurauksena VR:n idänliikenne väheni vuonna 2004 harmillisen paljon. Monessa suhteessa olisi erittäin tärkeää, että tilanne tältä osin muuttuisi.

VR:n liikevaihto ei toimintavuonna juurikaan kasvanut edellä kuvatun Venäjän-liikenteen ongelman takia. VR pystyi kuitenkin pitämään kulut hyvin kurissa, mikä selvästi paransi kustannustehokkuuttamme.

Lisää tehokkuutta, parempaa asiakaspalvelua

Turvallisuus on VR:n toiminnan perusta. Vuonna 2004 päättyi kolmevuotinen junaturvallisuuden kehittämisohjelma. Jakson aikana turvallisuuden kaikilla tärkeimmillä osa-alueilla saavutettiin asetetut tavoitteet niin, että VR oli junaturvallisuudessa eurooppalaista parhaimmistoa. Vuoden 2007 loppuun saakka kestävä uusi turvallisuusohjelma on käynnistetty.

Vuodelle 2004 oli luonteenomaista toimintojen laaja-alainen ja monipuolinen kehittäminen. Junaliikenteestä vastaava VR Osakeyhtiö sekä ratojen rakentamiseen ja kunnossapitoon erikoistunut Oy VR-Rata Ab uudistivat toimintatapansa ja organisaationsa. Uusien periaatteiden mukainen toiminta on jo sisäänajovaiheessa osoittanut, että tehokkuutta ja taloudellisuutta on mahdollista lisätä ja asiakaspalvelua parantaa.

Varsinkin VR Osakeyhtiössä investointitahti on jo pitkään ollut kova. Kalustohankintojen arvo vuositasolla on ollut 100–150 miljoonaa euroa. Hankintalistasalla ovat muun muassa 20 makuuvaunua, 15 autojenkuljetusvaunua, 20 kaupunkijunaa ja 16 kiskobussia. Myös Pendolino-hankinnat jatkuvat siten, että vuonna 2006 niitä on Suomessa 18.

Yksi esimerkki junaliikenteen palvelujen parantamisesta on Internet-lipunmyynti. Sen jälkeen kun VR:n verkkokauppa avattiin ja lipun on pystynyt tulostamaan kotona, Internetin kautta ostettujen kaukoliikenteen junalippujen määrä on noussut noin viiteen prosenttiin kokonaisymyynnistä, ja kasvu jatkuu.

VR:n toiminnan kannalta ratkaiseva merkitys on rataverkon kunnolla. Investoinnit infrastruktuuriin ovat junaliikenteen elinehto. Toimintavuonna valmistui Tikkurilan ja Keravan välinen lisäraide, jonka ansiosta junavuoroja pystyttiin lisäämään. Vuoden lopulla juhlittiin Oulun ja Rovaniemen välisen radan sähköistystä. VR:n on nyt mahdollista lisätä energiataloudellista ja ympäristöystävällistä sähköjunaliikennettä myös Pohjois-Suomessa.

Rautatie-elinkeinolle on äärimmäisen tärkeää saada toteutetuiksi myös muut akuutit hankkeet, jotka ovat Ilmalan ratapihan uudistaminen ja Lahden ja Luumäen sekä Seinäjoen ja Oulun välisten rataosien perusparantaminen ja tason nostaminen. Toteutettuina nämä hankkeet takaavat rautateiden kilpailukyvyn tulevaisuudessa.

Haluan esittää vuodesta 2004 mitä lämpimimmät kiitokset VR:n erittäin laajalle asiakaskunnalle ja lukuisille hyvälle yhteistyökumppaneille. Kiitän myös konsernin työntekijöitä erinomaisesti tehdystä työstä.

Henri Kuitunen
pääjohtaja
VR-Yhtymä Oy



Toiminta-ajatus, tavoitteet ja arvot

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.

Tavoitteet

1. Henkilöliikenne raiteilla: kasvu markkinoiden tahtia nopeammin

VR tuottaa ja markkinoi kannattavasti ja asiakaslähteisesti joukkoliikennepalveluja, jotka kattavat kaikkien kansalaisryhmien työ- ja vapaa-ajan matkustustarpeet. Toiminnassa hyödynnetään myös muiden konserniyhtiöiden ja yhteistyökumppanien osaamista ja resursseja niin, että junaliikenteen markkinaosuus kasvaa.

Kotimaan kaukoliikenteessä ja pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä tavoitteena on saada aikaan helppokäyttöinen palveluverkko yhdessä muun joukkoliikenteen kanssa. VR osallistuu aktiivisesti matkakeskusten rakentamiseen. Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on muodostaa Suomeen 22 matkakeskuksen verkosto vuoteen 2007 mennessä. Kansainvälisessä liikenteessä VR valmistautuu Venäjän-yhteyksien nopeuttamiseen ja matkustuksen voimakkaaseen kasvuun.

Asiakaspalvelun laatuun kiinnitetään huomiota. Tavoitteena on asiakastyytyväisyyden kasvattaminen. Keskeisiä keinoja ovat uusien myyntikanavien kehittäminen, matka-aikojen nopeuttaminen ja uuden junakaluston käyttöönotto. Myös liikenteen turvallisuutta ja täsmällisyyttä parannetaan.

2. VR-konsernin tavaraliikenne: markkina-aseman vahvistaminen

VR Cargon toiminta perustuu pitkäaikaisiin yhteistyösopimuksiin. Asiakkaille tarjotaan rautatiekuljetusten rinnalla logistista kokonaispalvelua yhdessä VR-konsernin kuorma-autoyritysten kanssa. Tavoitteena on VR-konsernin markkinaosuuden vahvistaminen.

Kansainvälisessä liikenteessä VR keskittyy Venäjän ja muiden IVY-maiden kuljetusten kehittämiseen. Tavoitteena on rakentaa uusia yhteistyömalleja Venäjän rautateiden, kalustoyhtiöiden ja muiden idänliikenteen toimijoiden kanssa.

Idän rautatiekuljetuksista suurin osa on raaka-ainesten tuontia Suomeen ja transitotavaraa Suomen kautta länteen. Tavoitteena on lisätä teollisuuden vientikuljetuksia ja transitoliikennettä itään päin sekä Kaukoidän liikennettä Siperian radalla.

Uusien palvelumallien lisäksi VR:n tavoitteena on vahvistaa kumppanuutta ydinasiakkaiden kanssa sekä parantaa kuljetuspalveluiden kilpailukykyä ja laatua.

3. Kannattavuuden parantaminen

VR:n toiminnan perustana on kannattavuus. Kannattavuutta parannetaan sekä myyntituottoja lisäämällä että tuottavuutta kehittämällä. Liikevaihdon kasvun edellytyksenä ovat asiakaspalvelun laadun parantaminen ja kokonaispalvelumallien kehittäminen. Henkilöstön osaamisen kehittämiseen kiinnitetään kasvavaa huomiota.

Kustannuksia vähennetään ydinliiketoimintaan keskittymällä ja päällekkäisyyksiä karsimalla. Lisäksi tutkitaan ulkoistamisen mahdollisuuksia, mutta ulkoistamisella ei kuitenkaan vaaranneta palvelutasoa. Konsernihallinnossa lisätään sähköisiä palveluita. Kaikkia muutosprosesseja nopeutetaan.

Henkilö- ja tavaraliikenteessä säästöjä haetaan junakaluston ja henkilöstön nykyistä tehokkaammas- ta ohjauksesta. Matkustajille kehitetään itsepalveluun perustuvia lipunostokanavia. Tavaraliikenteessä olennaista on vaunun kierron nopeuttaminen ja kuormauspaikkojen vähentäminen.

VR-Rata pyrkii sopeutumaan muuttuviin markkinoihin: kasvavaan kilpailuun ja yhä lyhytkestoiseen urakoihin. Haasteena on lisäksi voimakkaiden kausivaihteluiden hallinta.

Keskeiset menestystekijät

- junan nopeus ja tehokkuus
- turvallisuus ja täsmällisyys
- ympäristöystävällisyys
- sitoutunut ja ammattitaitoinen henkilökunta
- nykyaikainen junakalusto
- sujuvat yhteydet Venäjälle
- ratatöissä tarvittavat tehokkaat koneet
- monipuolinen kuljetusalan konserni

Arvot

Turvallisuus

- olemme turvallinen ja luotettava matkustajien ja tavaran kuljettaja
- 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 vastuamme myös ympäristöstä



Nopeat matka-ajat ja nykyaikainen kalusto ovat VR:n menestystekijöitä.



VR:n tavoitteena on olla turvallinen ja luotettava kuljettaja.



Juna on ympäristöystävällinen liikennemuoto muun muassa energiatehokkuutensa ja pienten päästöjen takia.

Vuosi 2004

12.1. Uusi yhdistettyjen kuljetusten terminaali Ouluun

Ensimmäinen ajoneuvoyhdistelmiä ja perävaunuja kuljettanut juna lähti Oritkarin uudesta terminaalista kohti Helsinkiä. Terminaalin valmistuminen teki mahdolliseksi yhdistettyjen kuljetusten vuotuisen määrän kaksinkertaistamisen.

3.3. VR-konsernille varastoterminaali Kouvolaan

Kouvolan logistiikkakeskukseen valmistui uusi varastoterminaali paperiteollisuuden vientituotteille Venäjälle ja IVY-maihin. Toiminta-ajatuksena on tarjota asiakkaille kokonaispalvelua tehtaalta määrän-päähän.

25.3. VR:n hallitus jatkoi, Matti Ahde hallintoneuvoston johtoon

VR:n entinen hallitus valittiin uudestaan VR-Yhtymä Oy:n yhtiökokouksessa. Hallintoneuvoston puheenjohtajaksi valittiin kansanedustaja Matti Ahde.

11.5. Junalipun voi tulostaa itse

Junamatkustaja pystyi ensimmäisen kerran tulostamaan itse kaukoliikenteen junalipun eli e-lipun. Sen voi myös tilata tekstiviestinä matkapuhelimeen.

30.7. Lisää kaupunkijunia liikenteeseen

Pääkaupunkiseudun lähiliikenteeseen saatiin ensimmäinen uuden sarjan kaupunkijuna. Kaupunkijunat ovat kulkeneet YTV-alueella jo viiden vuoden ajan. Vuoden 2005 alussa junat alkoivat liikennöidä myös Helsingin ja Riihimäen välillä.

15.8. Keravan kaupunkirata avattiin

Tiheä junaliikenne käynnistyi Helsingin ja Keravan välillä. Junavuorojen määrä kasvoi kaksinkertaiseksi aamun ja iltapäivän ruuhka-aikoina, kun K-junat alkoivat kulkea kymmenen minuutin välein.

2.9. VR:n puhelinpalvelusta vuoden yhteyskeskus

Kolme vuotta toiminut VR:n puhelinpalvelu valittiin vuoden yhteyskeskukseksi. Valinnan perusteluina olivat mm. palvelun asiakaslähtöinen kehittäminen ja hyvä tavoitettavuus.



13.10. VR:lle uusia, katettuja autovaunuja

VR julkisti uuden autovaunutyyppin. Vaunu on kokonaan katettu, ja siinä on aikaisempaa enemmän tilaa henkilöautoille suksiboksin kanssa. Ensimmäiset vaunut tulivat vuodenvaihteessa Helsingin ja Oulun välille.

17.10. Lisää Pendolino-vuoroja

Helsingin ja Oulun välille tuli uusi Pendolino-vuoro. Seuraavana päivänä alkoi kulkea uusi aamu-Pendolino Seinäjoelta Helsinkiin.

1.11. VR-Rata osti enemmistön Insinööritoimisto Arcuksesta

VR-Rata osti 70 %:n osake-enemmistön Insinööritoimisto Arcuksesta, joka on erikoistunut rakenne- ja geotekniseen suunnitteluun.

5.11. VR-Rata mukana Botniaban urakassa Ruotsissa

VR-Rata voitti Balfour Beatty Rail AB:n kanssa merkittävän rataurakan uudella Botniabanalla Pohjois-Ruotsissa. Urakan arvo on noin 40 miljoonaa euroa.

15.11. VR:n siivoustoiminta ISS:lle

VR teki ISS Palvelut Oy:n kanssa sopimuksen siivoustoiminnan siirtymisestä ISS:lle vuoden 2005 alussa. Sopimus koski noin 200 työntekijää.

1.12. Sähköinen junaliikenne alkoi Oulun ja Rovaniemen välillä

Ensimmäiset sähkövetoiset junat alkoivat liikennöidä Rovaniemelle, kun sähköistys Oulu-Rovaniemi-välillä valmistui.

17.12. Ensimmäinen kiskobussi Suomeen

Ensimmäinen vähäliikenteisille radoille tarkoitettu kiskobusseista saapui Tšekistä Suomeen. Kiskobussi aloittaa liikennöinnin Joensuun ja Pieksämäen välillä testivaiheen jälkeen kesällä 2005.

22.12. VR-Radalle puitesopimus ratatöistä

VR-Rata sai viisivuotisen puitesopimuksen ratojen päällysrakennetöistä. Sopimuksen mukaan Ratahallintokeskus tilaa töitä vuosittain vähintään 65 miljoonan euron arvosta.

Tuloskehitys

VR-konsernin tulos parani vuonna 2004. Alkuvuonna tuloskehitys oli edellisvuotta heikompaa, mutta parani vuoden loppua kohti. Neljän viimeisen kuukauden liikevoitot olivat selvästi edellisvuotta parempia.

Konsernin liikevoitto nousi kertomusvuonna 62,8 miljoonaan euroon, kun se oli edellisenä vuonna 53,0 miljoonaa euroa. Kokonaistulos nousi 41,3 miljoonasta 51,7 miljoonaan euroon. Tulosta paransivat eläkevastuuhin ja laskennalliseen verovelkaan liittyvät kertaluontoiset erät.

Noin 70 % konsernin liikevoitosta kertyi kahdesta suurimmasta yhtiöstä, rautatieliikennettä harjoittavasta VR Osakeyhtiöstä ja ratatöitä tekevästä Oy VR-Rata Ab:stä.

VR Osakeyhtiön kumulatiivinen liikevoitto oli vielä marraskuussa edellisvuoden tason alapuolella, mutta nousi joulukuussa 28,1 miljoonaan euroon. Edellisenä vuonna yhtiön liikevoitto oli 21,3 miljoonaa euroa. Liikevoittoa paransivat sekä joulukuun kasvanut liikevaihto että henkilösivukulujen pienentyminen.

Yhtiön kotimaan tavaraliikenteen määrä nousi 26,3 miljoonaan tonniin. Se on tähän saakka suurin kuljetusmäärä VR:n kotimaan liikenteessä. Toisaalta Venäjän-kuljetukset, mukaan lukien transitokuljetukset Suomen kautta, laskivat 12,9 %. Syynä laskuun on lähinnä Venäjän harjoittama kuljetuspolitiikka,

joka suosii voimakkaasti satamayhteyksiä. Idänliikenteen väheneminen pienensi tulosta useilla miljoonilla euroilla.

Kertomusvuonna 2004 tehtiin kaikkiaan 60,1 miljoonaa junamatkaa. Yhtä suuriin matkustajamääriin on ylletty vain 1940-luvun poikkeusoloissa. Matkat kaukojunissa lisääntyivät 1,8 %. Lentoyhtiöiden tarjoushinnoittelu vähensi junamatkoja edelleen pitkällä välillä, mutta halpalentojen vaikutus oli edellisvuotta vähäisempää.

Matkojen määrä pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä pysyi edellisen vuoden tasolla. Matkat vähenivät hieman YTV-alueella ja vastaavasti kasvoivat alueen ulkopuolella.

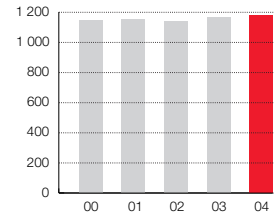
VR-Radan tulos oli talvikaudella perinteiseen tapaan tappiollinen, mutta kääntyi nousuun toukokuussa töiden alettua routakauden jälkeen ja kehittyi sen jälkeen melko tasaisesti. Liikevoitto kasvoi 2,7 miljoonaa euroa edellisvuodesta ja oli 15,5 miljoonaa euroa.

VR-konsernin investointimenot olivat 180,0 miljoonaa euroa. Menoista yli kolme neljäsosaa kohdistui VR Osakeyhtiön liikkuvaan kalustoon. Uusia merkittäviä investointipäätöksiä ei tehty, vaan investointimenot olivat aikaisempien tilausten maksuja.

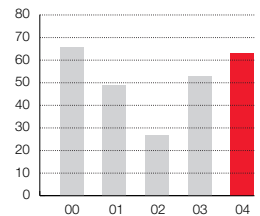
Konsernin rahoitusasema ja maksuvalmius säilyivät hyvänä.



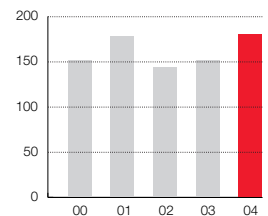
VR teki vuonna 2004 kuljetusennätyksen kotimaan tavaraliikenteessä. Markkinaosuus vahvistui erityisesti kemiallisen metsäteollisuuden tuotekuljetuksissa.



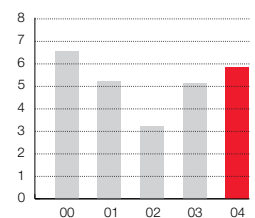
LIKEVAIHTO
M€



LIKEVOITTO
M€

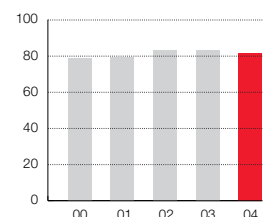


INVESTOINNIT
M€



SIOJITETUN PÄÄOMAN
TUOTTO

%



OMAVARAISUUSASTE

%



Kerava

5



Keravan kaupunkirata

Keravan kaupunkirata avattiin elokuussa 2004. Uusi rata merkitsi Keravan ja Helsingin välillä matkustaville parempia yhteyksiä ruuhka-aikoina. K-junien vuoroväli lyheni puoleen eli 10 minuuttiin. Lisäksi vaihtoyhteydet busseista juniin paranivat. Radan rakentamisen yhteydessä kohennettiin myös asemien palvelutasoa. Kuvassa kaupunkijuna Keravan asemalla.

Henkilöliikenne



VR tarjoaa junamatkustajille monipuolisia palveluja kaukoliikenteessä ja pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä. Päivittäin liikennöi noin 260 kaukoliikenteen junavuoroa, joista kuusi Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä. Pääkaupunkiseudulla kulkee noin 850 lähijunaa vuorokaudessa.

Tavoitteena on junan markkinaosuuden kasvattaminen. Se on nykyisin noin 5 % kaikista Suomesa tehdyistä matkoista. Julkisesta liikenteestä junan markkinaosuus oli 32 % vuonna 2003. Kasvua edelliseen, vuoden 2001 mittaukseen on 2 %-yksikköä. Pitkillä, yli 75 kilometrin väleillä noin 60 % julkisen liikenteen matkoista tehdään junalla.

Liikevaihdon ja matkojen määrän kehittyminen

Henkilöliikenteen liikevaihto vuonna 2004 oli 304,4 miljoonaa euroa, missä on 2,5 % kasvua edelliseen vuoteen verrattuna. Junamatkojen kokonaismäärä kasvoi 0,4 %. Kaikkiaan junissa tehtiin 60,1 miljoonaa matkaa.

Kaukojunissa matkoja tehtiin 12,1 miljoonaa. Kasvua oli 1,8 %. Matkustus Suomen ja Venäjän välillä supistui 1,3 %. Yhteensä idänjunissa tehtiin 252 000 matkaa.

Pääkaupunkiseudulla YTV-alueen matkojen määrä supistui 0,6 %, mutta muualla pääkaupunkiseudulla lähiliikenteen matkat kasvoivat 2,4 %. Lähiliikenteen matkoja tehtiin yhteensä 48,0 miljoonaa.

Kertomusvuonna henkilöautoliikenne kääntyi aiempaa voimakkaampaan kasvuun. Myös kotimaan lentoliikenne kasvoi alkuvuonna merkittävästi halpalentojen vuoksi. Junaliikenteessä matkustajia menetettiin talven aikana pitkillä yhteysväleillä. VR vastasi kilpailutilanteeseen tekemällä hintatarjouksia muun muassa makuuvaunumatkoista. Syksyllä lentoliikenteen tilanne muuttui ja junaliikenteen markkina-asema parani.

Uutta kalustoa

Nopeutuneet matka-ajat näkyivät selvästi matkustajamäärissä. Eniten matkustus kasvoi keskeisillä yhteysväleillä Helsinki–Tampere, Helsinki–Lahti, Helsinki–Hämeenlinna, Helsinki–Jyväskylä ja Tampere–Oulu.

Vuoden aikana Alstom toimitti VR:lle neljä Pendolino-junaa uudesta yhdeksän junan sarjasta. Lokaussa Oulusta ja Seinäjoelta käynnistyivät odotetut aamulähdöt Helsinkiin. Myös tamperelaiset saivat lisää paikkoja suosituimpaan aamuvuoroon, kun Seinäjoen juna yhdistetään Tampereella Jyväskylään tulevaan junaan.

VR sai kertomusvuonna Alstomilta myös ensimmäiset 13 kaupunkijunaa tilatusta 20 junan sarjasta. Aikaisemmin pääkaupunkiseudulla on jo liikennöinyt 10 kaupunkijunaa. Uuden sarjan junia käytettiin syksyllä YTV-alueen ja Keravan kaupunkiradan liikenteessä, ja vuoden 2005 alussa ne alkoivat kulkea Riihimäelle asti.

Kaksi ensimmäistä autovaunua valmistui Talgon Otanmäen tehtaalta. Loput 13 toimitetaan VR:lle vuoden 2005 aikana. Kahdenkymmenen uuden sukupolven makuuvaunun valmistus oli käynnissä Otanmäessä.

Tšekkiläinen ČKD Vagonka toimitti ensimmäisen kiskobussin Suomeen vuoden lopulla. Liikenne alkaa Pieksämäki–Joensuu-välillä kevätkesällä 2005. Kaikkiaan VR on tilannut 16 kiskobussia, jotka korvaavat veturivetoiset henkilöjunat vähäliikenteisillä radoilla.

Täsmällisyys kansainvälistä kärkeä

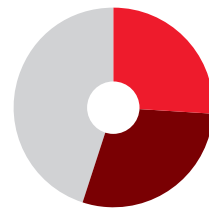
Liikenteen täsmällisyys vuonna 2004 oli hyvä. Kaukojunaliikenteessä täsmällisyys ylitti 90 %:n tavoitteen ja oli 91,7 %, kun myöhästymisraja on 5 minuuttia. Lähiliikenteen vastaava luku oli 98,4 % ja raja 3 minuuttia.

Kansainvälisessä täsmällisyystutkimuksessa VR oli lähiliikenteessä täsmällisin ja kaukoliikenteessä toisella sijalla. Vertailussa on mukana 14 rautatieyriä Euroopasta ja yksi Japanista.

E-lippujen määrä kasvussa

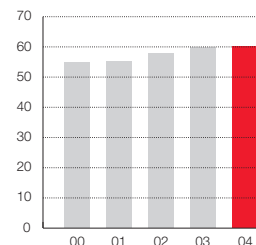
Nykyaikaisia jakelukanavia kehitettiin edelleen. Keväällä kuluttajille suunnattu verkkokauppa sai uuden ominaisuuden: matkalipun tilausvahvistuksen pystyi tulostamaan itse omalta tietokoneelta. Vahvistuksen saa myös sähköpostiin tai matkapuhelimeen.

Uudistuksen myötä verkkokaupasta ostettujen lippujen määrä kasvoi huomattavasti. Niiden osuus

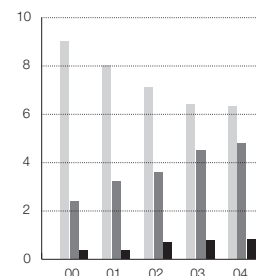


RAUTATIELIIKENTEEN OSUUS VR:N LIIKEVAIHDOSTA 2004

- Henkilöliikenne 26 %
- Tavaraliikenne 29 %



JUNALIIKENTEEN MATKAT
miljoonaa



KAUKOLIIKENTEEN MATKAT JUNATYYPEITTÄIN
miljoonaa

- Pikajuna (sis. taajamajunat)
- InterCity
- Pendolino

Keskeiset tavoitteet

- Markkinaosuuden kasvattaminen
- Matka-aikojen lyhentäminen ja matkustusmukavuuden lisääminen
- Täsmällisyyden ja turvallisuuden parantaminen



kaukoliikenteen myynnistä oli vuoden lopulla 5 %, kun osuus oli 2 % vuonna 2003.

Help Desk Institute Nordic valitsi VR:n yhteyskeskuksen eli valtakunnallisen puhelinpalvelun vuoden Contact Centeriksi. Valinnan perusteluina olivat kustannustehokkuus, asiakastytyväisyys ja henkilöstön hyvinvointi.

Matkatoimistoissa otettiin käyttöön uusi, selainpohjainen SoNet-myyntijärjestelmä, mikä helpotti ja nopeutti junalippujen myyntiä. Vastaavan palvelun rakentaminen yritysasiakkaille jatkuu vuonna 2005.

Kanta-asiakkaiden ja työmatkustajien Internet-sivuja ja lipputuotteita kehitettiin. Lähiliikenteessä päätettiin jatkaa suosittua Keravalippua puolentoista vuoden kokeilun jälkeen. Hankkeen osapuolet ovat Keravan ja Vantaan kaupungit, HKL, YTV ja VR.

VR:n Suora360-kanta-asiakasjärjestelmän asiakasmäärä ylitti 3 000 asiakkaan rajan syksyllä. Järjestelmä on tarkoitettu VR:n vyöhykealueen 30 päivän lipulla matkustaville.

HKL:n kännykkälipun käyttö laajeni loppuvuonna juniin Helsingin kaupungin alueella.

Linja-autoliiton ja Matkahuollon kanssa allekirjoitettiin uusi sopimus JunaBussi-liikenteen laajentamisesta. Samalla luovuttiin junaan korvaavista bussivuoroista, joissa on voinut matkustaa junalipulla. JunaBussi-lippu muodostuu erillisestä juna- ja bussilipusta. Eri puolella Suomea on 36 JunaBussi-yhteysväliä.

Tulevaisuuden näkymät

Junakaluston toimitukset jatkuvat niin, että VR:llä on käytössään kaikki uusi kalusto, kun Kerava–Lahti-oikorata valmistuu syksyllä 2006. Oikoradan huippunopeudeksi tulee 220 kilometriä tunnissa, ja Pendolinon matka-aika Lahti–Helsinki-välillä jää alle 50 minuutin. Matka-ajat myös Itä-Suomesta ja Savosta nopeutuvat puolesta tunnista jopa tuntiin.

Pendolino-liikenne laajenee vuonna 2005, kun uusi reitti Kouvolan kautta Kuopioon avataan. Viimeistään seuraavan vuoden alkupuolella aloitetaan liikennöinti myös Karjalan-radalla Joensuu-hun asti.

Lisäksi VR saa uusia kiskobusseja, ja liikennöinti käynnistyy asteittain seuraavilla rataosilla: Joensuu–

Pieksämäki, Joensuu–Nurmes, Karjaa–Hanko, Iisalmi–Ylivieska, Tampere–Haapamäki ja Parikkala–Savonlinna.

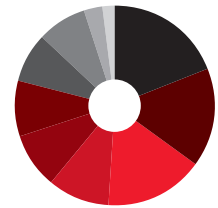
Helsingin ja Pietarin välisessä liikenteessä tavoitteena on kolmen ja puolen tunnin matka-aika vuonna 2008. VR neuvottelee Lokakuun rautatien kanssa nopean junakaluston hankkimisesta tälle välille.

Matkustajainformaatiota liikennehäiriötilanteissa parannetaan. Tavoitteena on tuottaa matkustajille ajantasaista tietoa junien myöhästymisistä ja muista muutoksista liikenteessä. Myös lippujen saatavuutta kehitetään edelleen.

VR ja liikenne- ja viestintäministeriö jatkavat neuvotteluja kannattamattoman junaliikenteen ostoista. Kerava–Lahti-oikoradan taajamajunaliikenne ja pääradan mahdollinen lisäliikenne vaativat valtion ostojen kasvattamista nykyisestä vuoden 2006 syksyn jälkeen.

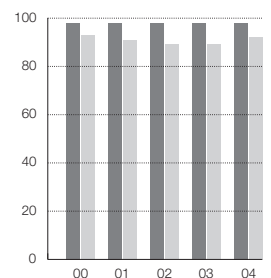
VR neuvottelee uudesta sopimuksesta myös YTV:n kanssa, sillä nykyinen sopimus päättyy vuoden 2005 lopussa. Ratkaisu on merkittävä koko pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen kannalta.

VR varautuu Ilmalan varikon ja ratapihan uusiin vuodelle 2004 valmistuneen kehittämisedotuksen pohjalta. Ilmala on henkilöliikenteen tärkein ratapiha Suomessa. Hankkeen toteutus kestää neljä vuotta.



HENKILÖLIIKENTEEN ASIAKASPALAUDE 2004

● Liikennöinti	19 %
● Kalusto	16 %
● VR:n palvelu junissa	16 %
● Asemien lipunmyynti	10 %
● Internet-sivut ja verkkokauppa	9 %
● Liput, hinnat ja myyntijärjestelmä	9 %
● Asemien muut palvelut	8 %
● Avecran palvelu junissa	8 %
● Puhelinpalvelu	3 %
● VR:n toiminta yleisesti	2 %



JUNALIIKENTEEN TÄSMÄLLISYYS

● Lähiliikenne	%
● Kaukoliikenne	%

Tavaraliikenne

Keskeiset tavoitteet

- VR Cargon roolin vahvistaminen ydinasiakkaiden kuljetuksissa
- Idänliikenteen lisääminen ja yhteistyömallien kehittäminen
- Logistiikkapalveluiden lisääminen

VR Cargo toimii metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden peruskuljettajana kotimaassa ja kansainvälisessä liikenteessä. Se on kehittynyt turvallisia, täsmällisiä ja ympäristöystävällisiä kuljetusjärjestelmiä yhdessä asiakkaiden ja yhteistyökumppanien kanssa.

Rautateiden markkinaosuus Suomen tavarakuljetuksista on ollut useiden vuosien ajan noin 25 %. Luku on korkea verrattuna muihin EU-maihin, joissa rautateiden osuus on keskimäärin 13 %. Juna on tehokkain vaihtoehto silloin, kun kuljetettavat erät ovat suuria ja säännöllisiä tai kuljetusmatkat pitkiä.

VR Cargon kuljetusten täsmällisyys ja luotettavuus ovat korkealla tasolla. Kahden viime vuoden aikana täsmällisyyttä on pystytty parantamaan entisestään, ja kertomusvuonna 93,5 % junista saapui perille 15 minuutin aikarajan sisällä.

Liikevaihdon ja kuljetusmäärien kehittyminen

VR Cargo kuljetti kertomusvuonna 42,7 miljoonaa tonnia tavaraa. Kuljetusmäärät laskivat 1,9 % edellisvuoteen verrattuna Venäjän-kuljetusten supistumisen takia. Tavaraliikenteen liikevaihto oli 348,2 miljoonaa euroa, mikä on 1,0 % vähemmän kuin edellisenä vuonna.

Kotimaan liikenteessä tehtiin jo toisena vuonna peräkkäin kuljetusennätys. VR kuljetti 26,3 miljoonaa tonnia tavaraa, mikä on 5,1 % edellisvuotta enemmän. VR Cargon markkinaosuus vahvistui erityisesti kemiallisen metsäteollisuuden tuotekuljetuksissa.

Idän tavaraliikenne laski 15,8 %, ja kuljetusten kokonaismäärä oli 12,1 miljoonaa tonnia. Pääsyy idänliikenteen vähenemiseen on Venäjän rautateiden tariffipolitiikka, joka ohjaa liikennettä maan omiin satamiin. Suomesta Venäjän suuntaan kulkeva vientiliikenne kasvoi kuitenkin 13,7 %.

Suomen kautta kulkeva transitoliikenne pysyi edellisen vuoden tasolla ja oli 3,2 miljoonaa tonnia.

Kuljetukset länteen Turun ja Tornion kautta kasvoivat 16,5 %, ja niiden määrä oli 1,1 miljoonaa tonnia. Läntinen liikenne oli kokonaisuudessaan yli 11,2 miljoonaa tonnia, kun siihen lasketaan kaikki satamiin kulkevat VR Cargon tavaravirrat.

Konttien kuljetusmäärä kasvoi 24,1 % ja oli yhteensä 261 900 TEU. Siperian radan konttiliikenne

kasvoi 24,1 %, ja sen määrä oli yhteensä 124 473 TEU. TEU on konttiliikenteen mittayksikkö, joka tarkoittaa yhtä 20 jalan konttia.

Ydinasiakkaiden kuljetukset edelleen kasvussa

Vuonna 2004 kotimaan ydinasiakkaiden eli metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden kuljetukset jatkoivat kasvuaan edellisvuoden tapaan.

Vuoden alussa alkoivat säännölliset paperikuljetukset Suomen pisimmällä rautateiden kuljetusreitillä Kemistä Hankoon. Tavoitteena on saada tuote loppuasiakkaalle aikaisempaa nopeammin.

Suomen Logistiikkafoorum myönsi niin sanotulle Vetoketju-hankkeelle vuoden logistiikkahankekalkinnon merkittävästä parannuksesta toimitusketjussa. VR on ollut mukana hankkeessa, jonka tavoitteena on automatisoida paperirullien lastausta ja purkua sekä vähentää rullille aiheutuvia vahinkoja.

Idänliikenteeseen uusia yhteistyömalleja

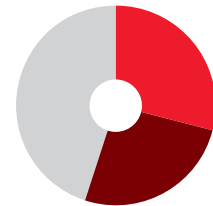
Idänliikenteen myyntiä vahvistettiin kertomusvuonna. VR Cargo solmi lisää yhteistyösopimuksia venäläisten rautatieoperaattoreiden kanssa ja pystyy nyt tarjoamaan laajempia kokonaisratkaisuja Venäjälle ja IVY-maihin. Yhteistyötä kuljetuskumppaneiden ja autoliikennettä harjoittavien tytäryhtiöiden kanssa on tiivistetty uusien palvelumallien tuottamiseksi.

Konttiliikenne Suomen ja Kaukoidän välillä on kasvanut merkittävästi viimeisten viiden vuoden aikana. Erityisesti Korean ja Kiinan kuljetusten osuus on kasvussa. Reitin suosiota ovat lisänneet kuljetusten säännöllisyys, nopeus ja varma laatu. Suomalaisella asiakaskunnalla on kasvava kiinnostus reitin käyttöön vientikuljetuksissa.

Myös vaunukuormaliikenne Suomesta IVY-maihin on kehittynyt hyvin erityisesti metsäteollisuuden kasvaneiden kuljetusvirtojen johdosta.

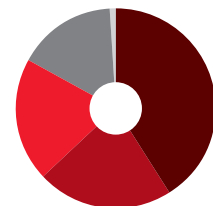
Logistista kokonaispalvelua ja uusia ICT-ratkaisuja

Vuonna 2004 VR Cargon idänliikenteen palveluihin valmistui Cargo East Terminal Kouvolaan. Se on osa VR:n kokonaispalvelumallia. Terminaalin kautta kootaan itään suuntautuvat vientivirrat. Näin saadaan



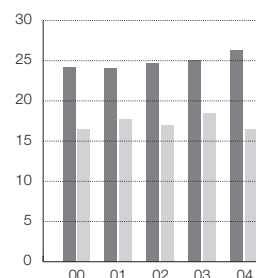
RAUTATIELIIKENTEEN OSUUS VR:N LIIKEVAIHDOSTA 2004

- Tavaraliikenne 29 %
- Henkilöliikenne 26 %



KULJETUKSET TUOTERYHMITTÄIN

- Mekaaninen metsäteollisuus 41 %
- Kemiallinen metsäteollisuus 22 %
- Metalliteollisuus 20 %
- Kemianteollisuus 16 %
- Muu 1 %



VR CARGON KULJETUKSET miljoonaa tonnia

- Kotimainen
- Kansainvälinen



kustannustehokkaita junia, joissa voidaan käyttää tilanteen mukaan sekä yksityistä että Venäjän rautateiden vaunustoa. Toimituksissa Venäjän lähialueille käytetään myös autoja.

Oulun Oritkariin valmistui vuoden 2004 alussa uusi yhdistettyjen kuljetusten terminaali, joka tekee mahdolliseksi kuljetusmäärien kaksinkertaistamisen. Rekkajunia kulkee öisin molempiin suuntiin väleillä Oulu–Helsinki ja Kemi–Helsinki. Oritkarin terminaali on Oulun kaupungin, VR:n ja Ratahallintokeskuksen yhteishanke. Yhdistettyihin kuljetuksiin valmistui myös uusia vaunuja, joissa voidaan kuljettaa 4,2 metriä korkeita yhdistelmärekkoja.

VR on siirtymässä kuljetustilauksen välitykseen sähköisillä EDI-sanomilla. Kertomusvuonna järjestelmä otettiin käyttöön ensimmäisen asiakkaan kanssa, ja järjestelmään voidaan liittää kaikki kiinnostuneet asiakkaat valmiuden mukaan. Muille asiakkaille kehitettiin kuljetustilauksen Internet-pohjaisesta välityksestä.

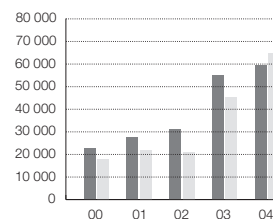


VR Cargo suunnittelee vaunut yhdessä asiakkaiden kanssa. Kuvassa uusi sahatavaravaunu, jonka kaksiosainen kate kestää myös tuuliset olosuhteet.

Tulevaisuuden näkymät

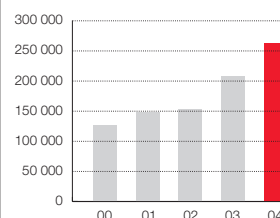
Suomen vientiteollisuus on kauempana markkinoista kuin sen kilpailijat Euroopassa. VR Cargo osallistuu aktiivisesti asiakkaiden liikennevirtojen kehittämishankkeisiin, joiden tavoitteena on parantaa kilpailukykyä ulkomaisiin kilpailijoihin nähden. Hankkeisiin liittyy vaunustokehitystä, liikenteen keskittämistä sekä palvelukonseptien kehittämistä osana asiakkaan kuljetuksia.

Vuoden 2005 alussa koko VR Cargon kuljetustilaustoiminta uudistuu. Tavoitteena ovat entistä luotettavammat toimitukset sekä vaunuston tehokkaampi käyttö. Kuljetusten reaaliaikaiseen seurantaan on kehitetty vaunupäiväkirjajärjestelmää, joka seuraa asiakaslastauksessa ja -purussa olevia vaunuja. Lisäksi asiakkaille tulee vuonna 2005 mahdollisuus saada verkkolaskuja.

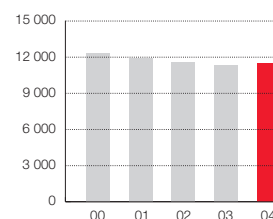


KAUKOIDÄN KONTTILIIKENNE
TEU = 20 jalan kontti

- Tuonti
- Vienti



MERIKONTTIEN KULJETUKSET
TEU = 20 jalan kontti



TAVARAVAUNUJEN MÄÄRÄ





Lahden oikorata

Keravan ja Lahden välisellä oikoradalla olivat vuonna 2004 käynnissä VR-Radan päällysrakennetyöt, sähköistystyöt ja turvalaiteasennukset. Kuvassa kiskojen asennusta Hollolan Hakosillassa elokuussa. Oikorata valmistuu syksyllä 2006, jolloin Helsingistä Lahteen pääsee nopeimmillaan alle 50 minuutissa. Matka-ajat Itä-Suomeen ja Savoan nopeutuvat puolesta tunnista jopa tuntiin.



Ratojen rakentaminen ja kunnossapito



RATOJEN RAKENTAMISEN JA KUNNOSSAPIDON OSUUS VR:N LIIKEVAIHDOSTA 2004

- Ratojen rakentaminen ja kunnossapito 20 %

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

VR-Rata tarjoaa asiakkailleen kokonaispalvelua, johon sisältyvät suunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito. Asiakkaan on mahdollista tehdä sopimus myös yksittäisistä palveluista kuten suunnittelusta tai materiaalipalveluista.

VR-Rata on Suomen johtava radanpidon yritys. Sen suurin asiakas on liikenne- ja viestintäministeriön alainen Ratahallintokeskus, joka vastaa valtion rataverkosta. Valtio on käyttänyt rataverkkoon viime vuosina noin 380 miljoonaa euroa vuodessa. Lisäksi teollisuusyritykset ja muut asiakkaat ovat käyttäneet ratatöihin vuosittain 20–30 miljoonaa euroa.

Liikevaihdon kehittyminen ja merkittävimmät työt

Ratojen rakentamisen ja kunnossapidon liikevaihto vuonna 2004 oli 235,5 miljoonaa euroa. Liikevaihto nousi edellisestä vuodesta 12,8 %. Ratahallintokeskuksen tilaamien töiden osuus liikevaihdosta oli noin 90 %. VR-Radan markkinaosuus Ratahallintokeskuksen kaikista tilauksista on alle 50 %.

Yhtiön oma tuotanto painottui rautatieteknistä osaamista edellyttäviin töihin. Kertomusvuoden lopussa tilauskanta vuodelle 2005 oli noin 215 miljoonaa euroa.

Rautatiesuunnittelun suurin toimeksianto oli Seinäjoki–Oulu-rataosan tasonnoston suunnittelun ohjaus.

Kerava–Lahti-oikoradalla olivat käynnissä päällysrakennusurakat, sähköistysurakat ja turvalaiteasennukset. Lisäksi tytäryhtiöillä, Vuorenpeikot Oy:llä ja Megasiirto Oy:llä, oli oikoradalla maarakennus- ja siltaurakoita. VR-Radan ja sen tytäryhtiöiden osuus kaikista oikoradan töistä on noin 20 %.

Suurimmat päällysrakennusurakat olivat Kokemäen ja Rauman, Luumäen ja Lappeenrannan, Rovaniemen ja Kemijärven, Oulun ja Kokkolan, Pieksämäen ja Kuopion sekä Siilinjärven ja Viinijärven välisillä rataosuuksilla. Päällysrakennusurakkaan kuuluu sepelinpuhdistus sekä pölkkyjen ja kiskojen uusiminen. Yhteensä töitä tehtiin noin 250 kilometrin matkalta.

Yhtiö voitti vuoden lopulla Ratahallintokeskuksen kilpailuttaman viiden vuoden puitesopimuksen ratojen päällysrakennetöistä.

Virossa VR-Track AS jatkoi sepelinpuhdistusurakkaa nyt viidettä vuotta RT-Ehitys AS:n tilauksesta.

Radan päällysrakenteen kunto oli erittäin hyvä. Sitä kuvaava rataverkon geometrisen kunnan indeksi saavutti vuoden 2004 syksyllä tähän mennessä parhaan arvonsa. Turvalaite- ja sähköratajärjestelmien käytettävyyden pysyi edellisten vuosien tasolla.

Yhtiön omien tuotantoyksiköiden käyttöaste pysyi hyvänä. Kiskohitsaamo Kaipiaisissa käsitteli noin 25 000 tonnia kiskoa. Vaihdetuotannossa Pieksämäellä ja Kaipiaisissa valmistettiin yli 140 erityyppistä vaihdetta sekä kunnostettiin lähes 60 vaihdetta ja 460 vaihteenkääntölaitetta. Haapamäen kyllästämön kokonaistuotanto oli noin 27 000 kiintokuutiometriä kyllästettyä puutavaraa, mistä ratapölkkyjä oli kaksi kolmannesta.

Kannattavuus hyvällä tasolla

Kannattavuus pysyi hyvällä tasolla yhtiön kaikilla liiketoiminnan alueilla. Kannattavuuden säilyttämiseksi jatkettiin määrätietoista henkilöstöpolitiikkaa.

Yhtiö pystyi sopeutumaan vallitsevaan markkinatilanteeseen ja pitämään henkilöstön määrän oikealla tasolla ennakoivan henkilöstösuunnittelun avulla. Samaan aikaan alkoi varautuminen hallittuun rekrytointiin, sillä merkittävä osa henkilöstöä alkaa siirtyä eläkkeelle vuosikymmenen lopussa.

Huomiota asiakastytyväisyyteen

Yhtiössä otettiin käyttöön uusi asiakaslähtöinen, liiketoimintaprosessien mukainen ohjausmalli vuoden 2004 alussa. Tavoitteena on ollut asiakaspalvelun parantaminen ja projektien keskeisen roolin korostaminen. Toiminnassa pyritään siihen, että työntekijät ja konekanta liikkuvat projekteissa eri puolella Suomea entistä joustavammin.

Ydinliiketoimintoja eli rakentamista ja kunnossapitoa kehitettiin. Niiden tuoteohjausta vahvistettiin, ja käyttöön otettiin uusi resurssienohjausjärjestelmä. Tukitoiminnot tuotetaan keskitetysti.

Kunnossapidon projektit organisoitiin siten, että ne vastaavat Ratahallintokeskuksen uutta kunnossa-



Keskeiset tavoitteet

- Kannattavuuden säilyttäminen
- Asiakastytyväisyyden ja tuottavuuden nostaminen
- Palveluiden kilpailukyyn kehittäminen



pitoaluejakoa. Järjestelyn tarkoituksena on varautua kunnossapidon kilpailutukseen. Vuonna 2004 peruskunnossapito pohjautui vielä Ratahallintokeskuksen ja VR-Radan väliseen, koko maan kattavaan puitesopimukseen.

Rautatiesuunnitteluun valmistui yhtiön kaikki toimialat kattava, paikkatietopohjainen suunnittelujärjestelmä. Suunnittelussa eri toimialojen prosesseja on yhdenmukaistettu osaksi koko yrityksen toimintajärjestelmää.

Suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja materiaali- ja palveluiden laatujärjestelmät uusittiin vastaamaan uutta toimintamallia ja ISO 9001:2000 -standardia. Yhtiöllä on sertifioitua laatujärjestelmää ja ISO 14001 -ympäristöjärjestelmää kaikilla keskeisillä liiketoiminnan alueilla.

Vuoden 2005 alussa tehdyn asiakastytyväisyysmittauksen mukaan asiakkaiden käsitykset VR-Radan palvelusta olivat parantuneet kertomusvuoden aikana.

Kilpailukykyistä palvelua

VR-Radan vahvuuksia ovat tekninen osaaminen ja rautatiejärjestelmän kokonaisuuden hallinta. Yhtiön tavoitteena on hyvän markkina-aseman säilyttäminen ratateknikan rakentamisessa ja kunnossapidossa sekä toiminnan lisääminen rataympäristön maanrakennus- ja siltatöissä. Tavoitteena on myös menestyminen vientitoiminnassa.

Kertomusvuoden aikana yhtiö hankki enemmistöosuuden Insinööritoimisto Arcus Oy:stä. Yhtiö tekee rakennesuunnittelua ja geoteknistä suunnittelua muun muassa Tiehallinnolle, Ratahallintokeskukselle, teollisuuslaitoksille ja satamille. Arcus täydentää VR-Radan suunnitteluliiketoiminnan palvelutarjontaa ja laajentaa asiakaskuntaa.

Ruotsissa VR-Rata voitti noin 110 kilometrin pituisen päällysrakennearakan Botniabanalla. Toinen osapuoli hanketta varten perustetussa yhteensuostuksessa on Balfour Beatty Rail AB. Työ toteutetaan vuosina 2005–2007.

VR-Rata investoi pääasiassa poistettavien ratakoneiden ja laitteiden korvaamiseksi 5,3 miljoonaa euroa. Investoinneilla varmistetaan rakentamisen ja kunnossapidon kilpailukyky.

Tulevaisuuden näkymät

VR-Radassa jatkuu alueellisista rajoista riippumattomien liiketoimintaprosessien vahvistaminen, sillä projektiluonteiset, siirtyvät työmaat ja erikoisammattitaitoa vaativat työt edellyttävät henkilökunnan liikkuvuutta.

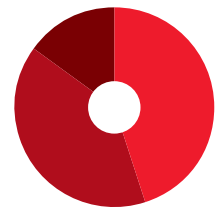
Merkittävä osa rataverkon parannustöistä on seuraavina vuosina Itä- ja Länsi-Suomessa. Menestyminen sekä kotimaassa että vientimarkkinoilla edellyttää henkilökunnan monialaisen osaamisen kehittämistä.

Ratahallintokeskuksen toimintasuunnitelmissa töiden painopiste siirtyy takaisin vanhan rataverkon korjaamiseen ja uusimiseen, kun Kerava–Lahti-oikora ja Pohjois-Suomen sähköistys valmistuvat.

Lähivuosina käynnistyy useita merkittäviä ratahankkeita, jotka lisäävät VR-Radan ja sen tytäryhtiöiden mahdollisuuksia kasvattaa liiketoimintaansa.

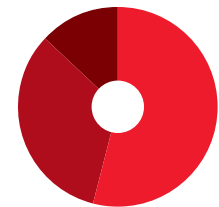
Suunnitteilla on Lahti–Luumäki-välin kehittäminen elinkaarimallin avulla, Ilmalan ratapihan uusiminen ja Oulu–Seinäjoki-rataosan palvelutason parantaminen. Lisäksi rakenteilla on ratayhteys Vuosaaren satamaan.

VR-Rata keskittyy edelleen rautatieteknistä osaamista, erikoiskalustoa ja junaturvallisuuden hallintaa vaativiin töihin.



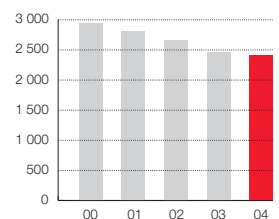
LIIKEVAIHTO 2004

● Kunnossapito	45 %
● Rakentaminen	40 %
● Suunnittelu-, materiaali- ja muut palvelut	15 %



TYÖTUNNIT 2004

● Kunnossapito	54 %
● Rakentaminen	33 %
● Suunnittelu-, materiaali- ja muut palvelut	13 %



HENKILÖSTÖN MÄÄRÄ

Keskeiset tavoitteet

- Kannattavuuden parantaminen
- Linja-autoliikenteen sopeuttaminen kysyntään
- Asiakaskunnan laajentaminen



Henkilöliikenteessä kuljetettiin 10,2 miljoonaa matkustajaa, mikä oli 26,2 % vähemmän kuin edellisenä vuotena. Pudotus johtui pääosin sopimusliikenteen vähenemisestä. Muun kuin sopimusliikenteen matkustajamäärä pieneni 2,9 %.

Linja-autoliikenteen kannattavuus kääntyi paremmaksi

Linja-autoliikenteessä saatettiin päätökseen mittava, vuonna 2003 alkanut sopeutuskierrös, joka merkitsi vuositason noin 10 %:n vähennystä Pohjolan Henkilöliikenteen ajokilometreihin. Tämän tuloksena kannattavuus kääntyi pieneen nousuun kaksi vuotta kestäneen laskun jälkeen.

Pohjolan Kaupunkiliikenteessä liikenteen määrä painui sopimusten loppumisen vuoksi alhaisimmalle tasolle 10 vuoteen. Yhtiö voitti kuitenkin 36 lisäauton liikenteen Helsingissä vuoden 2005 alusta. Tämä merkitsi mittavaa 70 kuljettajan koulutus- ja rekrytointiprosessia kertomusvuoden syksyllä.

Asiakaskunta laajeni tavaraliikenteessä

Combitransin merkittävin tapahtuma oli Cargo East Terminalin varastotoiminnan käynnistäminen Kouvolassa. Terminaalin toiminta perustuu VR-konsernin kokonaispalvelumalliin. Combitrans onnistui korvaamaan yhden merkittävän asiakasmenetyksen uusilla kuljetussopimuksilla. Yhtiön kannattavuus heikkeni hieman edellisestä vuodesta.

Transpointin kotimaan liikenne kasvoi edellisestä vuodesta. Sen sijaan kansainvälisen liikenteen osuutta vähennettiin lähes puoleen. Terminaaliverkostoa kehitettiin siten, että Savonlinnan toiminnot siirrettiin vuoden alussa Mikkeliin ja Karjaalla siirrettiin keväällä uusiin tiloihin. Transpointin kannattavuus pysyi lähes edellisen vuoden tasolla.

Transuotila menetti alkukesästä raskasöljykuljetuksia. Yhtiö sai korvaavaa liikennettä vasta syksyllä, joten kotimaan liikevaihto pieneni edellisestä vuodesta yli 60 %. Asiakaspohja laajeni tavoitteiden mukaisesti. Kuljetusmatkat kuitenkin lyhenivät. Uuden liikenteen suuret käynnistyskustannukset johtivat kannattavuuden laskuun. Baltian liikenne kehittyi myönteisesti, ja erityisesti Liettuan tytäryhtiön liikevaihto kasvoi merkittävästi.

Vuoden aikana koko Pohjolan Liikenne -konserni siirtyi ostolaskujen sähköiseen käsittelyyn ja Transpoint aloitti sähköisen laskutuksen. Lisäksi henkilöliikenteessä otettiin käyttöön polttoaineen kulutuksen seurantajärjestelmä. Uusia ratkaisuja kehitettiin myös tavaraliikenteen toimitusketjun tiedonvälitykseen.

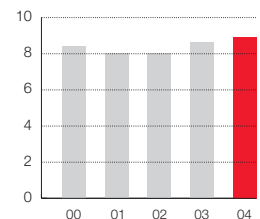
Tulevaisuuden näkymät

Henkilöliikenteessä sopimusliikenteen liikevaihdon odotetaan kaksinkertaistuvan uusien sopimusten vuoksi. Myös tuloksen ennakoidaan paranevan. Kampin uuden linja-autoaseman käyttöönotto kesäkuussa 2005 on merkittävä tapahtuma Pohjolan Henkilöliikenteen ja koko alan kannalta.

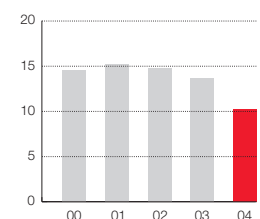
Tavaraliikenteessä ei odoteta merkittävää kasvua. Kilpailu kotimaan kuljetuksista kiristyy jatkuvasti. Kuljetustarjonnan ylikapasiteetti rajoittaa kustannusten nousun siirtämistä hintoihin. Kuljetusalan yritysten kannattavuus pysyy siksi heikkona tai heikkenee entisestään. Asiakaskohtaiset ratkaisut toimitusketjun tiedonvälityksessä tulevat entistä tärkeämmiksi. Säiliöliikenteessä vuoden 2005 merkittävin haaste on keskeisten kuljetussopimusten jatkamisen varmistaminen.



AUTOLIIKENTEEN OSUUS VR:N LIIKEVAIHDESTA 2004
● Autoliikenne 17 %



KULJETUSMÄÄRÄT AUTOLIIKENTEESSÄ
miljoonaa tonnia



BUSSIMATKAT
miljoonaa

Catering- ja ravintolatoiminta

Keskeiset tavoitteet

- Taloudellisen tuloksen parantaminen
- Asiakaspalvelun aktivoiminen
- Esimiestoiminnan kehittäminen



CATERING- JA RAVINTOLATOIMINNAN OSUUS VR:N LIIKEVAIHDOSTA 2004

- Catering- ja ravintolatoiminta 2 %

Avecra Oy harjoittaa catering- ja ravintolatoimintaa kaukoliikenteen junissa ja rautatieasemilla. A-Catering palveluita on päivittäin noin 130 junassa, mikä kattaa 80 % kaikista pika-, InterCity- ja Pendolino-junista.

Ravintolatoimintaa Avecralla on yhteensä 17 ravintola- tai kioskipisteessä seitsemällä rautatieasemalla. Kulunut vuosi oli ravintola-alalle erityisen haastava maaliskuussa 2004 voimaan tulleen alkoholiveron laskun vuoksi. Muutos pienensi liikevaihtoa alkoholien ja oluen tuoteryhmissä koko toimialalla, kun juomien kysyntä siirtyi ravintoloista vähittäiskaupan puolelle.

Liikevaihdon ja myynnin kehittyminen

Catering- ja ravintolatoiminnan liikevaihto oli 25,5 miljoonaa euroa vuonna 2004, mikä on 3,6 % vähemmän kuin edellisellä vuonna. A-Catering liikevaihto junissa pieneni 4,4 %. Siihen vaikuttivat keskeisesti kannattavuuden parantamiseksi tehdyt palvelusopitukset ja myynnin lasku pohjoisen junissa alkuvuonna. Vuoden jälkimmäisen puoliskon aikana myynti kehittyi alkuvuotta paremmin.

Ravintoloiden liikevaihto laski 2,8 %. Syynä laskuun olivat alkoholiveron aiheuttama muutos kuluttajakäyttäytymisessä ja odotettua heikompi terrassimyynti kesäkaudella.

Lisää kannattavuutta

Tehostettu kulujen seuranta jatkui kertomusvuonna. A-Catering teki palvelumuutoksia sellaisissa junissa, joissa toiminta ei ollut kannattavaa vähäisen asiakasmäärän takia. Lisäksi tavoitteena olivat hävikin pienentäminen, ostoehtojen parantaminen, hinnoitteluratkaisut ja myyntityön aktivoiminen.

Ravintoloiden liiketoiminta-alueella jatkettiin tehostettua kulujen seuranta. Kolme kannattamatonta yksikköä suljettiin kertomusvuonna.

Aktiivista asiakaspalvelua

Vuonna 2003 alkanut koko asiakaspalveluhenkilökuntaa koskeva palvelu- ja myyntikoulutus saatiin päätökseen kevään aikana. Syksyllä järjestettiin lisäksi kampanjointiin painottuva valmennus.

Kertomusvuoden aikana uusittiin Helsingin rautatieaseman Ravintola Pullmannin kabinettitilat kokoustoimintaa varten sekä Pasilan aseman ravintolat Nelli ja Nellu Pub.

Helsingin Asemaravintolan nimeksi palasi Ravintola Eliel, ja ravintolan tuotevalikoimaa muutettiin perinteisempään ja omaleimaisempaan suuntaan.

Myönteistä palautetta Avecra sai erityisesti hyvästä palvelusta. Asiakaspalautteen perusteella tärkein kehittämiskohde on tuotevalikoimien laajuus etenkin junissa.

Uutta osaamista esimiestyöhön

Kesäkuussa A-Cateringissä aloitti toimintansa uusi ryhmäesimiesorganisaatio. Vastuu junissa työskentelevästä henkilöstöstä siirtyi 10 ryhmäesimiehelle eri puolilla Suomea. He kävivät läpi erikseen suunnitellun koulutusohjelman uutta tehtävänsä varten.

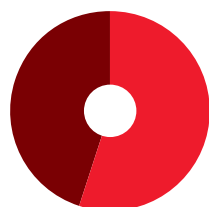
Muutoksen keskeisenä tarkoituksena oli esimiestyön vieminen lähemmäksi junahenkilöstöä. Uuden esimiesmallin positiiviset tulokset olivat jo nähtävissä loppusyksystä tehdyn työtyytyväisyystutkimuksen tuloksissa.

Seitsemän Avecran esimiestä aloitti johtamisen erikoisammattitutkinnon Haaga Instituutissa yhdessä Suomen Compass Group -yhtiöiden esimiesten kanssa.

Tulevaisuuden näkymät

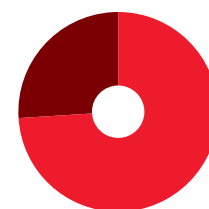
Lähiuosina näköpiirissä olevat muutokset kuten Lahden oikoradan valmistuminen ja uuden makuuvaunukaluston käyttöönotto tuovat Avecralle merkittäviä haasteita. Junien ravintolapalveluita uusitaan ja logistista toimintaketjua kehitetään tehokkaammaksi.

Suurin haaste ravintolaliiketoiminnassa on riittävän liikevaihdon saavuttaminen. Tämä vaatii tarkkaa asiakaskäyttäytymisen seuranta ja analysointia, ravintolakonseptien jatkuvaa kehitystyötä sekä uusien liikepaikkojen aktiivista kartoittamista. Kilpailutilanne kiristyy erityisesti Helsingissä, sillä Kampin keskuksen ensimmäinen vaihe valmistuu kesällä 2005 ja useat uudet ravintolat aloittavat siellä liiketoimintansa.



LIIKEVAIHTO 2004

- Ravintolapalvelut junissa 55 %
- Ravintolat asemilla 45 %



HENKILÖSTÖ 2004

- Ravintolapalvelut junissa 74 %
- Ravintolat asemilla 26 %



Turvallisuus



Turvallisuus on VR:n tärkein arvo. Turvallisuudesta huolehtimalla varmistetaan, että toiminta voi jatkua ilman keskeytyksiä ja häiriöitä. Lisäksi estetään ympäristölle, asiakkaille, henkilöstölle ja VR:n omaisuudelle aiheutuvat vahingot.

VR:n turvallisuuspolitiikka määrittelee työn keskeiset periaatteet, organisoinnin ja vastuut. Turvallisuustyön runkona on kolmen vuoden välein vahvistettava turvallisuusohjelma, jossa määritellään kauden tavoitteet ja kehityshankkeet. Ohjelma täsmennetään vuosittain toimialakohtaisiksi tavoitteiksi.

Junaliikenteessä ei vakavia onnettomuuksia

Junaliikenteen turvallisuuskehitys on jatkunut myönteisenä usean vuoden ajan. Vuonna 2004 saavutettiin turvallisuustyön päättavoite eli välttyttiin vakavilta onnettomuuksilta. Junaliikenteessä ei tapahtunut yhteen törmäyksiä ja suistumistapaukset olivat edellisiä vuosia lievempiä.

VR:n ja Ratahallintokeskuksen yhteistyö turvalaitteiden käyttövarmuuden parantamiseksi tuotti tulosta, ja junaliikenteeseen vaikuttavien opastinhäiriöiden määrä väheni merkittävästi.

Kertomusvuoden vakavimpia tapauksia olivat kolmen liikkuvasta pikajunasta poistuneen matkustajan kuolema sekä yhden liikkuvaan junaan pyrkineen henkilön vakava loukkaantuminen.

Tasoristeysonnettomuuksien lukumäärä tieliikenteessä pysyi samana kuin edellisvuonna. Onnettomuuksia sattui kaikkiaan 52. Niissä kuoli 7 ja loukkaantui 12 henkilöä. Kehitys on huolestuttava, sillä vielä vuonna 2002 onnettomuuksien lukumäärä oli 42, ja tähän mennessä parhaana vuonna 1998 sattui 39 onnettomuutta.

Pohjolan Liikenteen tytäryhtiön Transpointin rekka joutui maaliskuussa 2004 liikenneonnettomuuteen Äänekosken Konginkankaalla. Paperirullia kuljettanut täysperävaunurekka törmäsi vastaan tulleeseen linja-autoon liukkaan tienpinnan takia.



VR saa lähivuosina paljon uusia veturinkuljettajia, liikenteenohjaajia ja muuta junaturvallisuustehtävissä työskentelevää henkilökuntaa. Uusien ammattilaisten valinta ja kouluttaminen ovat merkittävä haaste myös turvallisuuden kannalta.

Keskeiset tavoitteet

- Vakavien onnettomuuksien välttäminen
- Turvallisuuden jatkuva parantaminen
- Uhkatilanteiden vähentäminen



Onnettomuudessa kuoli 23 henkilöä. Lisäksi 13 matkustajaa loukkaantui vakavasti ja yksi lievästi. Suuronnettomuuksien tutkintalautakunnan loppuraportti törmäyksestä valmistunee kesällä 2005.

Turvallisuusnormisto uudistuu

Junaturvallisuussääntö uudistui kertomusvuonna. Junaturvallisuussääntö on rautatieliikenteen keskeinen normi, ja sen valmisteluun osallistui VR:itä sekä asiantuntijatehtävissä että käytännön liikenneturvallisuuksien työskenneleviä henkilöitä.

Uudistettu junaturvallisuussääntö otetaan käyttöön touko-kesäkuun vaihteessa vuonna 2005. Muutos edellyttää koko liikenneturvallisuuksien henkilöstön perehdyttämiskoulutusta alkuvuoden aikana.

Turvallisuuden hallintajärjestelmän edellyttämät auditoinnit ja johdon katselmuksat pidettiin kertomusvuonna suunnitelmien mukaisesti. Johdon katselmuksia koskeva ohje uusittiin niin, että se korostaa johdon vastuuta ja aktiivisuutta.

Uhkatilanteet vähenivät

Turvallisuuskehityksen kannalta on tärkeää pystyä vähentämään myös vähäisempiä vauriotapauksia ja onnettomuuden uhkatilanteita, koska jokainen turvallisuuspoikkeama sisältää riskin suuremman onnettomuuden syntymiseen. Vuoden 2004 myönteistä kehitystä kuvaa seis-opastimien luvattomien ohitusten vähentyminen. Erytistä huomiota kiinnitettiin junakulkuteiden turvaamiseen.

VR kannustaa henkilöstöään oikeisiin työtapoihin ja valppauteen jokapäiväisessä työssä. Vuonna 2004 useita työntekijöitä palkittiin edellisvuoden tapaan vaara- tai uhkatilanteen estämisestä.

Rautatieliikenteen tärkein tekninen turvallisuusjärjestelmä, automaattinen kulunvalvontajärjestelmä, kattaa rataverkosta jo 3 650 kilometriä ja junaliikenteestä lähes 90 %. Kertomusvuoden aikana kulunvalvonnan piiriin tulivat muun muassa rataosat Oulu–Laurila–Kemijärvi ja Laurila–Kolari. Järjestelmän rakennuttamisesta vastaa Ratahallintokeskus ja sen asentamisesta rataverkolle VR-Rata.

Uuden, eurooppalaiseen standardiin perustuvan radiojärjestelmän käyttöönotto ei edennyt suunnitellulla tavalla. Koekäyttövaiheessa Pieksämäen ja

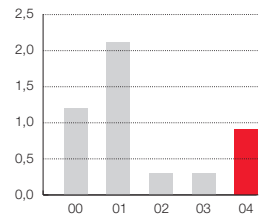
lisalmen välillä järjestelmässä ilmeni puutteita, eikä markkinoilla ollut vielä siihen kuuluvia päätelaitteita. Siksi VR voi käynnistää radiolaitteiden hankinnan kalustoonsa aikaisintaan keväällä 2005.

Tulevaisuuden näkymät

VR on monin osin saavuttamassa tavoitettaan eli EU-maiden huipputasoa junaturvallisuudessa. Tämän tason säilyttäminen on suuri haaste lähivuosina, kun suuri osa kokoneesta liikenneturvallisuuksien henkilöstöstä siirtyy eläkkeelle ja tehtäviin otetaan satoja uusia henkilöitä. Uusien henkilöiden rekrytointi, koulutus, käytännön perehdyttäminen ja osaamisen varmistaminen asettavat kovat vaatimukset koko organisaatiolle.

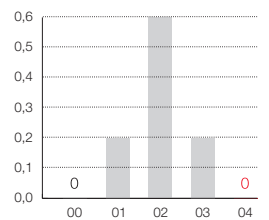
Liikenteenohjaus on mahdollista hoitaa nykyistä keskitetympin ja pienemmillä resursseilla uusien liikenteenohjaus- ja turvalaitejärjestelmien avulla. Tämä edellyttää turvalaitteilta hyvää toimintavarmuutta, mikä on otettava huomioon jo suunnitteluvaiheessa. Nykyisen radiojärjestelmän toimintakunto pitää varmistaa vielä useiksi vuosiksi uuden järjestelmän viivästyminen takia.

Suomessa vakavin rautatieliikenteeseen liittyvä turvallisuusriski on tasoristeysonnettomuudet. Ainoa tehokas keino niiden vähentämiseksi on tasoristeysten poistaminen kokonaan, mikä edellyttää riittävää rahoitusta. Liikenne- ja viestintäministeriön tasoristeysohjelman tavoitteena on poistaa 1 100 tasoristeystä vuoteen 2015 mennessä.



**KUOLLEET
JA VAKAVASTI
LOUKKAANTUNEET
JUNAMATKUSTAJAT**

miljardia henkilökilometriä kohti



**TÖRMÄYKSET
JUNALIIKENTEESSÄ**

10 miljoonaa junakilometriä kohti

Henkilöstö



VR-konsernin henkilöstöjohtamista ohjaa konsernin liiketoimintastrategioita tukeva, pitkän tähtäimen henkilöstöstrategia. Se täsmentyy vuosittain henkilöstöjohtamisen avainalueiksi. Vuonna 2004 avainalueita olivat tulevana vuosina tarvittavan henkilöstön määrällinen ja laadullinen ennakointi, uusien työntekijöiden rekrytointi, henkilöstön osaamisen johtaminen sekä esimiesten tukeminen liiketoiminnan ja työyhteisöjen kehittämisessä.

Henkilöstön määrä

VR-konsernissa työskenteli vuonna 2004 keskimäärin 13 264 henkilöä. Edelliseen vuoteen verrattuna henkilöstön määrä väheni 3,5 %. Henkilöstön keski-ikä oli 46 vuotta.

Suurin osa konsernin henkilöstöstä työskentelee VR Osakeyhtiön palveluksessa henkilö- ja tavaraaliikenteen sekä niitä tukevien tehtävien parissa. VR Osakeyhtiön henkilöstömäärä oli vuonna 2004 keskimäärin 8 113 henkilöä. Radan rakentamisen ja kunnossapidon tehtävissä Oy VR-Rata Ab:ssä ja sen tytäryhtiöissä työskenteli 2 406 henkilöä.

Autoliikenteen parissa Pohjolan Liikenne -konsernissa työskenteli 1 906, ravintolatoiminnassa Avera Oy:ssä 351, telepalveluissa Corenet Oy:ssä 210 sekä konsernin emoyhtiön VR-Yhtymä Oy:n tuki- ja hallintotehtävissä 277 henkilöä.

Henkilöstörakenne muuttumassa

VR-konsernille on tyypillistä, että suuri osa henkilöstöstä on tehnyt hyvin pitkän työuran VR:n palveluksessa. Osaaminen on kehittynyt vuosien kokemuksen ja työssä oppimisen myötä. Henkilöstön keskimääräinen palvelusaika on 26 vuotta.

Useita vuosia jatkuneen maltillisen rekrytointin jälkeen VR:llä on alkamassa aiempaa nopeampi sukupolven vaihdos. Rekrytointin haasteena on, ettei rautatieliikenteeseen ole tarjolla ammatillisesti koulutettua työvoimaa. Siksi useimmat uudet työntekijät tulevat palvelukseen VR-konsernin oman ammatilliskoulutuksen kautta.

Kertomusvuoden aikana uusien henkilöiden rekrytointi oli jo vilkasta. Veturinkuljettajan, konduktöörin, liikenteenohjaajan sekä ratapihahenkilöstön koulutukseen valittiin yhteensä 135 henkilöä.

Myös rekrytointin käytäntöjä selkiytettiin. Näkyvin uudistus tuli syyskuussa, kun uusi rekrytointitietojärjestelmä otettiin käyttöön. Nyt koko prosessi rekrytointiluvasta ilmoitteluun, hakemusten vastaanottoon, hakijoiden informoimiseen sekä hakemusten seulomiseen ja säilyttämiseen sujuu sähköisesti. Internet-sivuille avattiin työnantajaosio.

Vuonna 2002 valmistuneen työkykyohjelman mukainen toiminta alkoi vakiintua työpaikoilla. Erityisesti varikoilla ja konepajoilla tehostettiin vajaatyökykyisten kuntoutusta. VR-Radan ja työterveyshuollon yhteisessä Ratakuntoprojektissa parannettiin työolosuhteita ja järjestettiin henkilöstölle kuntoutusta. Projektista saadut kokemukset ovat olleet myönteisiä, muun muassa sairauspoissaolot ovat vähentyneet sen aikana.

Varhaiskuntoutukseen keskityttiin myös UKK-instituutin tutkimushankkeessa. Siinä on kehitetty liikuntaan painottuvaa mallia ikääntyvien työntekijöiden selkävaivojen hoitoon. Tutkimuksessa on ollut mukana viimeisen kahden vuoden aikana 106 VR:n työntekijää.

Liiketoiminnan näkökulmaa osaamisen johtamiseen

Liiketoiminnan kehittyminen ja henkilöstön aikaisempaa nopeampi vaihtuminen edellyttävät oikeanlaista osaamista. VR:ssä on kehitetty toimintamallia tarvittavan osaamisen määrittelyyn, mittaamiseen ja kehittämiseen. Osaamisen johtamisen toimintamalli otetaan VR-konsernissa laajasti käyttöön vuoden 2005 aikana. Tarkoituksena on kytkeä entistä paremmin yhteen liiketoiminnan tavoitteet ja henkilöstön kehittäminen.

VR Koulutuskeskus vastaa rautatiealan ammatillisesta koulutuksesta Suomessa. Ammatillisen peruskoulutuksen määrä säilyi edellisen vuoden tasolla. Koulutuksen kautta VR sai uusia ratapihatyöntekijöitä, konduktöörejä, veturinkuljettajia ja radanrakentajia. VR Koulutuskeskus koulutti rautatierakentamisen osaajia myös muiden kuin VR-konsernin oman rakennusyhtiön palvelukseen.

Peruskoulutuksen lisäksi koulutuskeskus järjesti monipuolista täydennyskoulutusta. Kertomusvuonna aloitettiin muun muassa varikoiden asentajille

Keskeiset tavoitteet

- Henkilöstörakenteen muutosten hallinta
- Osaamisen johtamisen kehittäminen
- Johtamisen ja esimiestyön tukeminen

suunniteltu sähköjunien kunnossapidon oppisopimuskoulutus yhdessä ulkopuolisen kumppanin kanssa.

Ammatillisesta koulutuksesta merkittävä osa järjestetään työpaikoilla, mihin tarvitaan työnopastajia. Työnopastajien peruskoulutus lisääntyi, ja heille järjestettiin myös täydennyskoulutusta.

Työnjohdon ja keskijohdon uusitut koulutusohjelmat käynnistyivät syksyllä 2004. Esimiesten työnohjauksen kysyntä kasvoi edellisvuodesta.

Esimiehille valmennusta prosessijohtamisesta

VR Osakeyhtiössä ja VR-Radassa siirryttiin kertomusvuoden aikana prosessimaiseen toimintatapaan. VR-Radassa toimitaan lisäksi projektiorganisaatiossa. Muutosten tavoitteena on varmistaa



Konduktöörit ovat yksi VR:n suurimmista ammattiryhmistä. Vuonna 2004 konduktöörin tehtäviin koulutettiin 44 uutta henkilöä.

asiakkaan tyytyväisyys saamiinsa palveluihin. Tavoitteena on myös toiminnan laadun ja tehokkuuden parantaminen.

Uusien toimintatapojen määrittelyn yhteydessä selkiytettiin esimiesten tehtäviä sekä tarkennettiin prosessien tavoitteet ja mittarit. Tavoitteisiin sitoutumista edistetään muun muassa henkilöstön tulospalkkiojärjestelmillä. Lisäksi esimiehille järjestettiin kattavaa valmennusta uudesta johtamismallista.

Työyhteisöjen kehittämistä jatkettiin muun muassa vuonna 2003 tehdyn henkilöstötutkimuksen tulosten pohjalta. Tärkeitä alueita olivat työyhteisöjen tavoitteellisuus ja esimiestoiminta.

VR-konsernissa tehdään laaja henkilöstötutkimus kolmen vuoden välein. Vuonna 2005 konsernissa otetaan käyttöön uusi, tiiviimpi henkilöstötyytyväisyyskysely, joka on tarkoitus tehdä vuosittain. Kyselyn tavoitteena on parantaa kehitystyön tulosten seuranta.

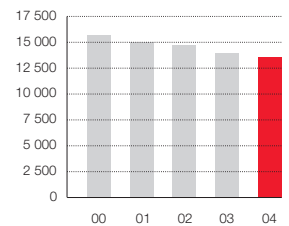
Tulevaisuuden näkymät

VR-konsernin henkilöstöjohtamisen avainasioita lähivuosina ovat edelleen henkilöstörakenteen muutosten hallinta, osaamisen kehittäminen sekä esimiestyön ja työyhteisöjen toiminnan kehittäminen.

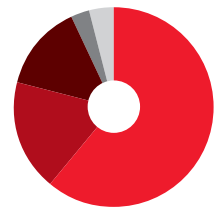
Kilpailu osaavasta henkilökunnasta kiristyy. Mittavat rekrytoinnit on osattava ajoittaa oikein ja hoitaa joustavasti. Ammatillisen perus- ja täydennyskoulutuksen määrät kasvavat VR Koulutuskeskuksessa rekrytointien myötä.

Hyvän työilmapiirin merkitys korostuu, ja henkilöstön työtyytyväisyyttä seurataan vuosittaisilla ilmapiiromittauksilla. Työyhteisöjen toimintaedellytyksiä kehitetään selkiyttämällä tavoitteita sekä parantamalla työsuunnittelua ja tulosten seuranta. Palkitsemis- ja kannustinjärjestelmiä kehitetään.

Osaamisen johtamisen toimintamalli otetaan VR:llä laajasti käyttöön. Asiantuntijoille ja esimiehille rakennetaan sekä konsernin yhteisiä että liiketoimintakohtaisia osaamisen kehittämisen polkuja. Koska monet työtehtävistä muuttuvat, tarvitaan myös täydennys- ja uudelleen koulutusta.

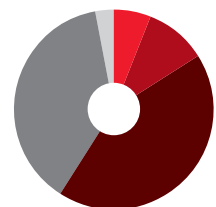


HENKILÖSTÖ KESKIMÄÄRIN



HENKILÖSTÖ TOIMIALOITTAIN 2004

• Rautatieliikenne	61 %
• Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	18 %
• Autoliikenne	14 %
• Catering- ja ravintolatoiminta	3 %
• Muut	4 %



HENKILÖSTÖN IKÄRAKENNE 2004

• -29 v.	6 %
• 30-39	10 %
• 40-49	43 %
• 50-59	38 %
• 60-	3 %

Ympäristö

VR:n strategiana on hyödyntää rautateiden ympäristöystävällisyyttä liiketoiminnassa. Rautatieliikenteen, joukkoliikenteen ja yhdistettyjen kuljetusten markkinaosuuksien kasvattaminen parantaa koko liikennejärjestelmän ekotehokkuutta. Yrityskuvaan vaikutetaan pitämällä asemat, toimipisteet ja työmaat hyvässä järjestyksessä sekä huolehtimalla, että kalusto on moitteettomassa kunnossa.

VR:n ympäristöstrategia ja -politiikka päivitettiin vuonna 2004 konsernin ympäristökäsikirjan uudistamisen yhteydessä.

Konsernin ympäristöjärjestelmä perustuu kansainväliseen ISO 14000 -standardisarjaan. Kaikki konserniyhtiöt laativat vuosittain ympäristöohjelman, joka perustuu jatkuvan parantamisen periaatteelle. VR:n tavoitteena on tuottaa laadukkaita, ympäristöystävällisiä ja turvallisia palveluita.

VR:n ympäristötyön tarkoituksena on parantaa energiankäytön tehokkuutta, tehostaa materiaalien ja kemikaalien käyttöä sekä vähentää konsernin eri toimintojen aiheuttamia päästöjä ja muita ympäristöhaittoja. Ympäristötietoisuutta vahvistetaan, ja henkilöstö koulutetaan ottamaan ympäristöasiat työssään huomioon. Erityiskohteena on vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuus.

Sähköliikenteen osuus kasvoi

Energiankäytön tehokkuutta parannetaan nostamalla junien täyttöastetta, lisäämällä sähkövetoisen liikenteen osuutta, optimoimalla vaihtotöiden määrää ja parantamalla logistista tehokkuutta hyvällä liikennesuunnittelulla. Mittarina käytetään energiankulutusta suoritetta eli henkilö- ja tonnikilometriä kohti.

Sähkövetoisen liikenteen osuus kaikesta junaliikenteestä nousi 77,8 %:iin vuonna 2004. Joulukuussa aloitettiin sähkövetoinen liikenne Oulun ja Rovaniemen välillä. Junaliikenteen sähköenergian kulutus oli 566 GWh, kun se vuonna 2003 oli 563 GWh. Polttoainekulutuksen kertyminen vuonna oli 51,7 miljoonaa litraa ja edellisessä vuonna 50,5 miljoonaa litraa.

Rautatieliikenteen ominaiskulutus kasvoi hieman edelliseen vuoteen verrattuna ja oli 0,29 MJ/(tkm+hkm) eli megajoulea tonni- ja henkilökilometriä kohti. Viime vuosina tavaraliikenteen ominaiskulutus on lähestynyt vuoden 2012 tavoitetta, 0,20 MJ/tkm,

mutta henkilöliikenteen ominaiskulutus on kasvanut. Syynä tähän ovat olleet tarjonnan ja matkustusmukavuuden parantaminen sekä nopeuksien nosto.

Päästöt vähenivät

Päästöjen vähentämiseen kiinnitetään huomiota sekä liikenteen hoidossa että konepajoilla, varikoilla ja työmailla. Sähköisen liikenteen kasvattaminen pienentää hiilidioksidipäästöjä. Rautatieliikenteen hiilidioksidipäästöt olivat kertomusvuonna 308 000 tonnia, missä oli 3,7 % vähennystä edellisvuodesta. Myönteiseen kehitykseen vaikuttivat sähkövetoisen liikenteen lisääminen ja muutokset sähköntuotannon ominaispäästöissä.

Pohjolan Liikenne pyrki lisäämään vähäpäästöisten euro 2- ja euro 3 -moottorien osuutta autokannassaan. Linja-autoliikenteessä otettiin käyttöön polttoaineen kulutuksen kuljettajakohtainen seurantajärjestelmä EcoLine. Pohjola Liikenne -konserni on mukana VTT:n tutkimushankkeessa, jonka tavoitteena on alentaa raskaan liikenteen polttoaineen kulutusta pysyvästi 5–10 %.

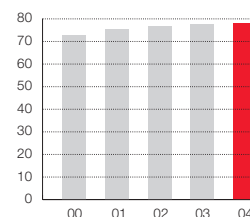
Pilaantuneet maaperän tutkimiseen ja kunnostamiseen käytettiin yhteensä 730 000 euroa, mikä on 53 % vähemmän kuin edellisessä vuonna. Vuonna 2003 kunnostettiin useampi iso kohde, ja vuonna 2004 suurin kunnostustyömaa liittyi Turun tankkauspaikan uusimiseen. Ilmalan ratapihan jatkotutkimukset käynnistettiin yhteistyössä Ratahallintokeskuksen kanssa.

Vaarallisia aineita kuljetettiin rautateillä 5,5 miljoonaa tonnia ja konsernin autoliikenteessä 1,1 miljoonaa tonnia. Vähennystä edellisvuoteen oli 28 %. Rautatiekuljetuksissa oli 13 vuotoa, joista kolme johti maaperän puhdistamiseen. Merkittäviä ympäristölle tai terveydelle haitallisia päästöjä ei esiintynyt.

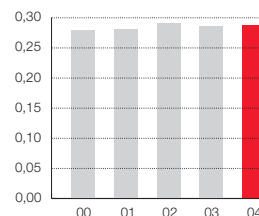
Melu- ja värinäongelmiin haettiin ratkaisuja Ratahallintokeskuksen ja paikallisten viranomaisten kanssa. VR jatkoi työtapojen kehittämistä melun vähentämiseksi. Lovi- tai ainevien takia sorvattiin 6 254 pyöräkertaa.

Huomiota kemikaalien käyttöön

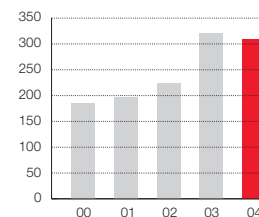
Projektin kemikaalien hallinnan parantamiseksi jatkui vuonna 2004. Ohjeistusta tarkennettiin ja noin 140



SÄHKÖLIIKENTEEN OSUUS JUNA-KILOMETREISTÄ
%



RAUTATIELIIKENTEEN ENERGIANKULUTUS SUORITETTA KOHTI
MJ/(tonnikilometri + henkilökilometri)



RAUTATIELIIKENTEEN HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖT
1 000 tonnia

Keskeiset tavoitteet

- Energiatehokkuuden parantaminen
- Päästöjen ja muiden ympäristöhaittojen vähentäminen
- Materiaalien ja kemikaalien käytön tehostaminen



henkilöä sai koulutusta kemikaalirekisterin käytöstä, uudesta hankintamenettelystä, lainsäädännön velvoitteista sekä työsuojelusta.

Ympäristösertifikaattien kattavuus konsernissa säilyi ennallaan, mutta niiden lukumäärä muuttui organisaatiomuutosten takia. Konsernin ympäristökäsikirja uusittiin ja henkilöstön ympäristökoulutusta lisättiin. Painopisteinä koulutuksessa olivat kemikaali- ja muut turvallisuusasiat. Pohjolan Liikenteen taloudellisen ajotavan koulutukseen osallistui 164 kuljettajaa.

VR osallistui liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastojen, liikelaitosten ja yhtiöiden ympäristöjärjestelmien arviointiin. Sen tuloksena syntyi kehittämissuosituksia, jotka koskivat sekä hallinnonalan yhteistyötä että kunkin organisaation omaa järjestelmää.

VR julkaisi neljännen ympäristöraporttinsa, joka kattoi vuodet 2002 ja 2003. Valtakunnallisessa vertailussa se arvioitiin kuljetusalan parhaaksi erilliseksi ympäristöraportiksi.

Tulevaisuuden näkymät

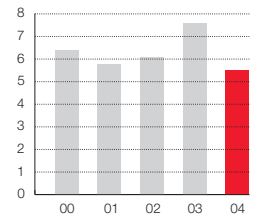
VR:n ympäristötyön painopisteenä on edelleen energiankäytön tehostaminen. Myös sähkövetoisia liikennettä lisätään. Tavoitteena on, että sähkövedon osuus junakilometreistä on 80 % vuonna 2012. Kuljetusten ekotehokkuutta parannetaan junien täytöstästä, junakokoja ja akselipainoja kasvattamalla. Erityisenä haasteena on kääntää henkilöliikenteen ominaiskulutus laskuun.

Kaluston uusimisessa ja muissa isoissa hankinnoissa hyödynnetään elinkaariarvioita. Tiukentuvat päästö- ja melusäädökset ohjaavat hankintoja ja muuta toimintaa. VR pyrkii vaikuttamaan siihen, että Suomen erityisolot otetaan riittävästi huomioon rautatiealan eurooppalaisten standardien kehitystyössä.

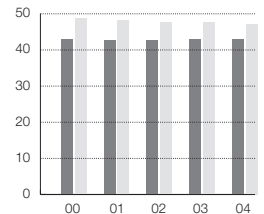
VR-konsernin ympäristöystävällisyyttä hyödynnetään kilpailukykytekijänä. Järjestelmällinen ympäristötyö ja tulosten jatkuva parantaminen edellyttävät henkilöstön kattavaa koulutusta sekä entistä tarkempaa mittaamista ja seuranta.



Sähkövetoisien liikenteen osuus kaikesta junaliikenteestä on 78 %.

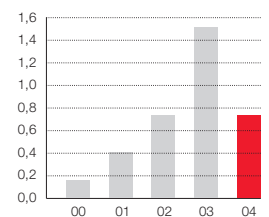


VAARALLISTEN AINEIDEN KULJETUKSET RAUTATEILLÄ
miljoonaa tonnia



AUTOLIIKENTEEN POLTTOAINEEN-KULUTUS
l/100 km

- Transpoint
- Combitrans



PILAANTUNEIDEN MAIDEN KUNNOSTUKSEN KUSTANNUKSET
M€





Tilinpäätös

2004

Hallituksen toimintakertomus

Markkinatilanne ja toimintaympäristö

Vuoden 2004 alkupuolella rautatieliikenteen näkymät eivät näyttäneet rohkaiseilta. Tavaraliikenteen kuljetusten kannalta merkittävimpien teollisuudenalojen suhdannetilanne oli tavanomaista huonompi, Venäjän yhdysliikenne oli laskusuunnassa ja henkilöliikenteen kysyntään vaikuttivat negatiivisesti lentoliikenteen tarjonnan ja hinnoittelun merkittävät muutokset.

Loppukesällä julkistettu teollisuuden suhdannebarometri osoitti kuitenkin vahvistuvaa suuntaa, ja myös viennin ennakoitiin vauhdittuvan syksyn aikana rautatiekuljetusten kannalta tärkeillä perusteellisuuden aloilla. Ennakkotiedon mukaan teollisuustuotannon volyyymi-indeksi koko vuoden osalta ilman sähköteknisten tuotteiden valmistusta nousi 2,5 %. Kasvu painottui vuoden jälkimmäiselle puoliskolle.

Puu- ja paperiteollisuuden indeksiluku koko vuoden osalta nousi 6,2 %. Kemianteollisuuden indeksi nousi 1,8 % ja metalliteollisuuden indeksi ilman sähköteknisten tuotteiden valmistusta 1,4 %. Näiden teollisuudenalojen tuotannon määrällä on ratkaiseva merkitys VR:n tavaraliikenteeseen. Viennin määrä lisääntyi ennakkotiedon mukaan 2,9 %. Tämä heijastui myös VR:n kotimaisen tavaraliikenteen määrään, jotka olivat lähes jokaisena kuukautena edellisvuoden määriä suuremmat. Voimakkainta kasvu oli marras-joulukuun aikana.

VR:n tavaraliikenteen tonnimääristä lähes 40 % on Venäjän rajan ylittävää liikennettä. Tämän liikenteen määrä ei täysin seuraa kotimaista suhdannekehitystä, vaan siihen vaikuttavat myös Venäjän omat kauppapoliittiset toimet. Tämä koskee sekä Suomeen jäävää että myös Suomen kautta kolmansiin maihin suuntautuvaa transitoliikennettä.

Varsinkin transitoliikenteen määriä ei voi luotettavasti ennakoita. Venäjä on jo muutaman vuoden ajan suosinut voimakkaasti kansainvälisiä kuljetuksia omien satamiensa kautta maayhteyksien asemesta. Samalla se on voimakkaasti laajentanut omaa satamakapasiteettiaan.

Henkilöliikenteen kysynnän ja yleisen suhdannetilanteen välillä ei ole selkeää korrelaatiota, vaan kysyntään vaikuttavat enemmän eri liikennemuotojen omat kehityspiirteet ja väestön sosioekonomiset muutokset.

Jo vuonna 2003 alkaneet muutokset kotimaan lentoliikenteen tarjonnassa ja hinnoittelussa vähensivät junaliikenteen kysyntää edelleen myös vuonna

2004 pääkaupungin ja pohjoisen Suomen välisillä reiteillä, joskin tilanne vakiintui vuoden loppua kohden. Kokonaisuutena ottaen rautatieliikenteen arvioidaan kuitenkin kasvattaneen hieman markkinaosuuttaan joukkoliikenteessä, mutta henkilöautomatkustuksen arvioidaan kasvaneen joukkoliikennettä enemmän.

Lento- tai henkilöautoliikenteen vaikutusta suurempi tekijä rautatieliikenteen kysyntään on kuitenkin ollut se, että rataverkon taso ei toistaiseksi salli sellaisia nopeuksia, joita nykyaikaiselta rautatieliikenteeltä edellytetään ja jotka junakaluston puolesta olisivat mahdollisia. Sekä kotimaisten että ulkomaisten selvitysten ja kokemusten perusteella nopeat aikataulut ovat tärkein kaukojunien kysyntään vaikuttava tekijä.

Konsernin liikevaihto, tulos ja rahoitusasema

Konsernin liikevaihto oli 1 178,9 miljoonaa euroa. Edellisen vuoden liikevaihto oli 1 160,5 miljoonaa euroa. Liikevaihto kasvoi henkilöliikenteessä, mutta laski tavaraliikenteessä Venäjän yhdysliikenteen vähenemisen johdosta. Valtion radanpitoon myytyjen töiden liikevaihto kasvoi. Konsernin henkilökulut ja poistot laskivat edellisvuodesta, mutta materiaalikulut ja liiketoiminnan muut kulut kasvoivat. Kokonaisuutena liiketoiminnan kulut kasvoivat edellisvuodesta 1,1 %.

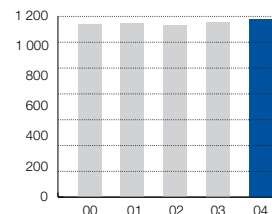
Liikevoitto oli 62,8 miljoonaa euroa (53,0 M€) ja tilikauden voitto 51,7 miljoonaa euroa (41,3 M€). Eläkesäätiön sisällä tehdyt vastuujärjestelyt konserniyhtiöiden kesken paransivat liikevoittoa 7,3 miljoonaa euroa.

VR Osakeyhtiön liikevoitto oli 28,1 miljoonaa euroa (21,3 M€) ja Oy VR-Rata Ab:n liikevoitto 15,5 miljoonaa euroa (12,8 M€). Liitetietojen kohdassa 7 on esitetty myös muiden merkittävimpien konserniyhtiöiden liikevoitot.

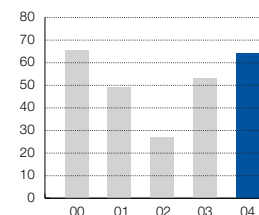
Konsernin rahoitusasema säilyi koko tilikauden hyvänä. Rahoitustuottojen netto oli 7,3 miljoonaa euroa (8,3 M€). Pitkäaikaista lainaa konsernin ulkopuolelta ei otettu.

Rautatieliikenteen määrät

VR-konsernissa rautatieliikennettä hoitaa VR Osakeyhtiö, jossa tavaraliikenne hoidetaan nimikkeellä VR Cargo ja henkilöliikenne nimikkeellä VR Henkilöliikenne.



LIKEVAIHTO
M€



LIKEVOITTO
M€

VR Cargon kuljetusmäärä oli 42,7 miljoonaa tonnia. Tästä kotimaan liikenteen osuus oli 26,3 miljoonaa tonnia ja kansainvälisen liikenteen osuus 16,4 miljoonaa tonnia. Kotimaan liikenne lisääntyi 5,1 %. Kansainvälinen liikenne väheni 11,4 %. Kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan sellaista liikennettä, joka kulkee rajan yli junalla tai junalautalla. Tästä valtaosa on Suomen ja Venäjän välistä liikennettä tai transito-liikennettä Suomen kautta kolmansiin maihin. Kansainvälisen liikenteen vähenemisen vuoksi kokonaiskuljetusmäärä väheni 1,9 %. Marras-joulukuussa liikennemäärät olivat edellisvuotta sekä muutamaa aikaisempaaakin vuotta korkeammat.

Kotimaan liikenteessä suurimman tavararyhmän eli metsäteollisuuden kuljetukset lisääntyivät 6,7 %. Metalliteollisuuden kuljetusmäärä laski 0,5 %, ja kemianteollisuuden kuljetusmäärä lisääntyi 6,5 %. Metall- ja kemianteollisuuden kuljetukset ovat metsäteollisuuden jälkeen seuraaviksi suurimmat tavararyhmät.

Suomen ja Venäjän välinen liikenne, jonka määrä oli 12,1 miljoonaa tonnia, väheni 15,8 %. Yli puolet tästä liikenteestä oli raakapuun tuontia, vajaa neljännes kemianteollisuuden tuotteita ja loput lähes kokonaan metalliteollisuuden tuotteita. Puukuljetukset vähenivät runsaat 5 %. Suhteellisesti eniten Venäjän-liikenteessä vähenivät kemianteollisuuden kuljetukset. Suomen ja Venäjän väliseksi liikenteeksi luetaan tässä myös Kaukoidän (lähinnä Korea, Japani ja Kiina) ja Suomen välinen liikenne, joka on konttiliikennettä. Tämä liikenne kasvoi 24 % ja oli yhteensä 124 473 TEU (1 TEU = 20 jalan kontti).

Transitoliikenne Suomen kautta kolmansiin maihin oli 3,2 miljoonaa tonnia, joka oli sama määrä kuin edellisenäkin vuotena. Suurimmalta osaltaan tämä liikenne on Venäjän teollisuusraaka-aineiden vientiä Länsi-Eurooppaan. Transitoliikenteestä 70 % oli kemianteollisuuden tuotteita, pääasiassa öljytuotteiden kuljetuksia Venäjältä läntiseen Eurooppaan. Nämä kuljetukset vähenivät runsaat 17 %. Metalliteollisuuden tuotteiden kuljetukset, joiden osuus oli 27 % tästä liikenteestä, lisääntyivät yli kaksinkertaisiksi.

Junakuljetukset Suomen ja läntisen Euroopan maiden välillä lisääntyivät 16,5 % vajaasta miljoonasta tonnista 1,1 miljoonaan tonniin. Näistä kuljetuksista 53 % hoidettiin junalautoilla Saksaan ja Ruotsiin. Loppuosa oli käytännöllisesti katsoen kokonaan Tornion kautta suuntautuneita kuljetuksia. Junalautakuljetukset lisääntyivät 5,4 %, ja Tornion raja-aseman kautta kulkeva liikenne lisääntyi runsaat 33 %.

Kaikkiaan VR Cargon liikevaihto mukaan lukien myynti konserniyhtiöille oli 349,9 miljoonaa euroa (353,6 M€). Kuljetusten keskimatka piteni 231 kilometristä 236 kilometriin.

Ennakkotietojen perusteella rautatieliikenteen markkinaosuuden voidaan todeta hieman vahvistuneen tavaraliikenteessä.

Henkilöliikenteessä matkojen määrä oli 60,1 miljoonaa, jossa on kasvua 0,4 %.

Kaukoliikenteen matkamäärä lisääntyi 1,8 % ja oli 12,1 miljoonaa matkaa. Liikenteen kasvu painottui loppuvuoteen. Keskimatka lyheni kolme kilometriä ja oli 219 kilometriä. Kaukoliikenne käsittää matkan pituudesta riippumatta kaikki muut kuin pääkaupunkiseudun lähiliikenteen junissa tehdyt matkat. Suomen ja Venäjän välisessä henkilöliikenteessä tehtiin 251 800 matkaa, missä oli laskua 1,3 %. Venäjältä Suomeen matkustavien määrän yleinen väheneminen näkyi myös junaliikenteessä.

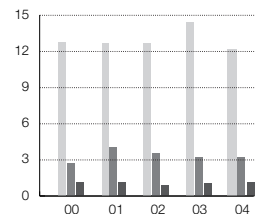
Pääkaupunkiseudun lähiliikenne pysyi edellisen vuoden tasolla 48,0 miljoonassa matkassa. Tästä YTV-alueen matkamäärä oli 38,2 miljoonaa, jossa oli laskua 0,6 %. YTV-alueen ulkopuolinen lähiliikenne kasvoi 2,4 %, 9,8 miljoonaan matkaan.

Henkilöliikenteen liikevaihto mukaan lukien myynti konserniyhtiöille oli 304,9 miljoonaa euroa (297,5 M€).

Konsernin autoliikenne

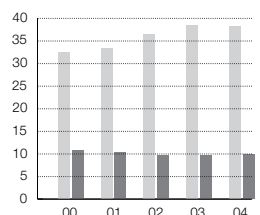
Konsernin maantieliikennettä hoitavat Oy Pohjolan Liikenne Ab:n tytäryhtiöt. Transpoint Oy Ab kuljettaa kappaletavaraa ja Combitrans Oy osa- ja kokokuormia. Oy Transuotila Ab tytäryhtiöineen kuljettaa nestemäisiä polttoaineita. Pohjolan Liikenne -yhtiöt kuljettivat yhteensä 8,9 miljoonaa tonnia tavaraa. Kasvua edelliseen vuoteen nähden oli 3,6 %. Omien kuorma-autojen määrä oli vuoden lopussa 260. Alihankkijoiden kuorma-autoja oli ajossa keskimäärin 730.

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. Yhtiöiden matkustajamäärä oli yhteensä 10,2 miljoonaa. Matkojen määrä pieneni noin 26 %. Tämä johtui pääosin sopimusliikenteen vähenemisestä edelliseen vuoteen nähden. Linja-autojen lukumäärä oli vuoden lopussa 277.



VR CARGON KANSAINVÄLISET KULJETUKSET
miljoonaa tonnia

- Itäinen liikenne
- Transitoliikenne
- Läntinen liikenne



MATKAT PÄÄKAUPUNKISEUDUN LÄHILIIKENTEESSÄ
miljoonaa tonnia

- YTV-alue
- Muu

Kaikkiaan Pohjolan Liikenne -konsernin liikevaihto oli 199,3 miljoonaa euroa (202,5 M€). Tästä tavaliikenteen osuus oli 84 % ja henkilöliikenteen osuus 16 %.

Rataverkon rakentaminen ja kunnossapito

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

Yhtiön liikevaihto vuonna 2004 oli 225,9 miljoonaa euroa (216,0 M€). Ratahallintokeskuksen tilaamien töiden osuus liikevaihdosta oli yli 90 %. VR-Radan markkinaosuus Ratahallintokeskuksen kaikista tilauksista on lähes 50 %. Yhtiön työkanta painottui rautatieteknistä osaamista edellyttäviin töihin. Kertomusvuoden lopussa tilauskanta oli noin 215 miljoonaa euroa (150 M€).

Suurimmat päällysrakenneurakat olivat Kokemäen ja Rauman, Luumäen ja Lappeenrannan, Rovaniemen ja Kemijärven, Oulun ja Kokkolan, Pieksämäen ja Kuopion sekä Sillinjärven ja Viinijärven välisillä rataosuuksilla. Päällysrakenneurakkaan kuuluu sepelinpuhdistus sekä pölkkyjen ja kiskojen uusiminen. Yhteensä ratatöitä tehtiin noin 250 kilometrin matkalta. Yhtiö voitti vuoden lopulla Ratahallintokeskuksen kilpailuttaman viiden vuoden puitesopimuksen ratojen päällysrakennetöistä.

Lahti-Kerava-oikoratatyömaalla jatkuivat päällysrakenne- ja sähköistysurakat sekä turvalaiteasennukset. Lisäksi tytäryhtiöillä, Vuorenpelit Oy:llä ja Megasiirto Oy:llä, oli oikoradalla maanrakennus- ja siltaurakoita. VR-Radan ja sen tytäryhtiöiden osuus kaikista oikoradan töistä on noin 20 %.

Virossa jatkui RT-Ehitus AS:n tilaama sepelinpuhdistusurakka nyt viidettä vuotta. VR-Rata voitti Pohjois-Ruotsissa Botniabanan noin 110 kilometrin päällysrakenneurakan Balfour Beatty Rail AB:n kanssa muodostetulla yhteenliittymällä. Työ toteutetaan vuosina 2005–2007.

VR-Radan omien tuotantoyksiköiden, kiskohitsaamon, vaihdevalmistuksen ja kyllästämön, käyttöaste pysyi hyvänä. Kiskohitsaamo Kaipiaisissa käsitteli noin 25 000 tonnia kiskoa. Vaihdetuotannossa Pieksämäellä ja Kaipiaisissa valmistettiin noin 140 vaihdetta sekä kunnostettiin noin 60 vaihdetta ja 460 vaihteen kääntölaitetta. Haapamäen

kyllästämön tuotanto oli noin 27 000 kiintokuutiometriä kyllästettyä puutavaraa, josta ratapölkkyjä oli kaksi kolmannesta.

Investoinnit

Konsernin investointimenot olivat 180,0 miljoonaa euroa (151,5 M€), josta VR Osakeyhtiön rai-deliikennekaluston osuus oli 140,9 miljoonaa euroa (94,5 M€). Merkittäviä uusia investointipäätöksiä ei tehty, vaan investointimenot koostuivat lähinnä aikaisemmin päätettyjen investointien maksueristä.

Suurimmat yksittäiset kohteet olivat Sm4-kaupunkijuna, johon käytettiin 63,5 miljoonaa euroa, sekä Pendolino-junat, joiden osuus investoinneista oli 43,6 miljoonaa euroa. Kertomusvuoden aikana uusia kaupunkijunia toimitettiin 13 kappaletta ja Pendolinoja 4 kappaletta.

Oy VR-Rata Ab:n investoinnit olivat 5,7 miljoonaa euroa (12,1 M€). Pääosa investoinneista kohdistui raitteilla liikkuviin työkoneisiin ja vaunuihin, ja niillä korvattiin vanhaa käytöstä poistuvaa kalustoa.

Pohjolan Liikenne -konsernin investoinnit olivat 12,6 miljoonaa euroa (11,7 M€). Kyse oli lähinnä autokaluston korvausinvestoinneista.

Toiminnan kehittäminen

Henkilöliikennekaluston uusiutuminen jatkui suunnitelmien mukaan. Pendolino- ja kaupunkijunakaluston toimitusten ohella saatiin joulukuussa Tšekistä Suomeen ensimmäinen vuonna 2001 tilatusta 16 kiskobussista testiajoja varten. Kiskobusseilla on tarkoitus korvata raskasta veturivetoista liikennettä erällä vähäliikenteisillä osuuksilla. Kaksi ensimmäistä autojenkuljetusvaunua toimitettiin edellisvuonna tilatusta 15 vaunun sarjasta.

Kun neljäs linjaraide valmistui elokuussa välille Tikkurila-Kerava, Helsingin ja Keravan välisten lähiliikennejunien vuoroväli voitiin muuttaa 10 minuutiksi aamu- ja iltapäivän ruuhkatunteina. Muina aikoina vuoroväli on 20 minuuttia. Lokakuussa otettiin käyttöön Pendolino-kalusto Seinäjoelta ja Oulusta läheteivissä aamuvuoroissa. Sähkövetoinen liikenne Rovaniemelle aloitettiin joulukuun alussa sähköistyksen valmistuttua Oulu-Rovaniemi-välille.

Internet-lipunmyyntiä kehitettiin toukokuussa edelleen siten, että asiakas voi itse tulostaa kaukoliikenteen matkalipun omalla kirjoittimellaan tai tilata sen tekstiviestinä matkapuhelimeensa. Uudistus lisäsi Internet-lipunmyyntiä niin, että sen osuus

kaukoliikenteen lipuista oli vuoden lopussa noin 5 %. Kevään aikana otettiin käyttöön myös jälleenmyyjien extranet-myyntijärjestelmä 260 matkatoimistopisteessä.

Aikataulukauden vaihtuessa kesäkuun alussa ensimmäisen luokan osastot poistuivat perinteisistä pikajunista ja kahden hintaluokan osastot jäivät vain InterCity- ja Pendolino-juniin. Alennettuun hintaan myytävät vihreät lähdöt poistuivat samoin aikataulukauden vaihteessa. Osittain niitä korvaamaan tulivat erilaiset hintatarjoukset.

Henkilöliikenteen täsmällisyys parani edellisvuodesta. Kun kaukoliikenteessä myöhästymiseksi lasketaan kansainvälisen käytännön mukaisesti yli 5 minuutin ja pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä yli 3 minuutin myöhästymiset määräasemalla, täsmällisyysluku kaukoliikenteessä oli lähes 92 % ja lähiliikenteessä yli 98 %. Luvut ovat kansainvälisesti erittäin hyvää tasoa.

Tammikuussa otettiin käyttöön yhdistettyjen tavarakuljetusten terminaali Oulun Oritkarissa. Terminaalin toteutuksessa ovat olleet mukana myös Oulun kaupunki ja Ratahallintokeskus. Vuosittain Oulun kautta kuljetetaan noin 15 000 ajoneuvoyhdistelmää. Oritkarin terminaali mahdollistaa nykyisten kuljetusmäärien kaksinkertaistamisen.

Maaliskuussa avattiin Kouvolassa uusi varastoterminaali, jonka kautta hoidetaan suomalaisten asiakkaiden itään suuntautuvien vientivirtojen kokoaminen. Junaliikenteen ohella terminaalia hyödyntävät VR-konsernin autokuljetukset.

Kuljetustilauksen toimittaminen EDI-sanomilla otettiin vuoden aikana käyttöön pilottiasiakkaalla. Tähän järjestelmään voidaan lisätä kaikki kiinnostuneet tavaraliikenneasiakkaat heidän valmiutensa mukaan.

Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n toiminta

Vuoden alussa käynnistyi VR Osakeyhtiön osakkuusyrittäjä Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n toiminta. VR Osakeyhtiö omistaa yhtiöstä 35 %. Muita osakkaita ovat Helsingin, Vantaan, Espoon ja Kauniaisten kaupungit. Junakalustoyhtiön tarkoituksena on hankkia ja hallinnoida pääkaupunkiseudun lähiliikenteeseen tulevaisuudessa tarvittavaa kalustoa sekä vuokrata sitä operaattoreiden käyttöön.

Kertomusvuoden aikana yhtiö on lähinnä selvittänyt junakaluston hankintaprosessia. Junien tilaus-

prosessi on tarkoitus käynnistää sen jälkeen, kun vuoden 2006 alusta lukien voimaan tulevaksi tarkoitettu liikennöintisopimus VR Osakeyhtiön ja YTV:n välillä on allekirjoitettu.

VR Osakeyhtiö on osakassopimuksen mukaisesti sitoutunut rahoittamaan yhtiön toimintaa pääomallainoin enintään 7,0 miljoonalla eurolla, myöntämään takauksia enintään 70,0 miljoonaa euroa sekä yhtiön tilanteen niin vaatiessa osallistumaan osakepääoman korotukseen enintään 1,68 miljoonalla eurolla.

Yritys- ja aluejärjestelyt

VR-Yhtymä Oy ja YIT Rakennus Oy allekirjoittivat helmikuussa sopimuksen, jonka mukaan YIT ostaa VR:n Vallilan alueen asuntorakentamiseen osoitetut tontit. Alue tunnetaan yleisesti Pasilan konepajan alueena. Kauppa toteutetaan vaiheittain rakentamisen edetessä sen jälkeen, kun asemakaavan muutos on saanut lainvoiman.

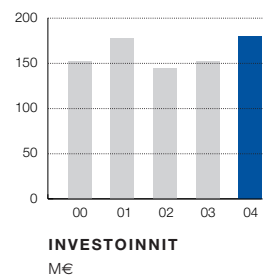
Maaliskuussa Pohjolan Liikenne -yhtiöihin kuuluva Transpoint Oy Ab lunasti Paroc Oy Ab:ltä sen omistamat 10 % Combitrans Oy:stä, josta tämän johdosta tuli Transpoint Oy Ab:n täysin omistama yhtiö. Lokakuussa Pohjolan Liikenne -yhtiöihin kuuluva Oy Transuotila Ab osti Etelä-Pohjanmaan alueella toimivalta Sirja-Trans Oy:ltä neljä säiliöautoyhdistelmää liiketoimintoineen.

Marraskuussa VR-Yhtymä Oy ja ISS Palvelut Oy allekirjoittivat sopimuksen VR:n kiinteistöjen ja junavaunujen siivousliiketoiminnan siirtymisestä ISS:lle vuoden 2005 alusta lukien. Sopimus perustuu keväällä käytyyn tarjouskilpailuun. VR:n siivoustehtävissä työskentelevät hieman yli 200 henkilöä siirtyivät ISS:n palvelukseen ns. vanhoina työntekijöinä.

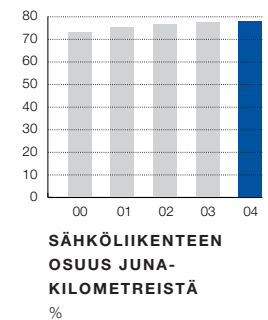
Oy VR-Rata Ab osti marraskuussa 70 %:n osakeenemmistön rakennus- ja geotekniseen suunnitteluun erikoistuneesta Insinööritoimisto Arcus Oy:stä. Yhtiön liikevaihto on noin 0,6 miljoonaa euroa. Yrityskauppa täydentää Oy VR-Rata Ab:n rautatie-suunnittelua.

Turvallisuus

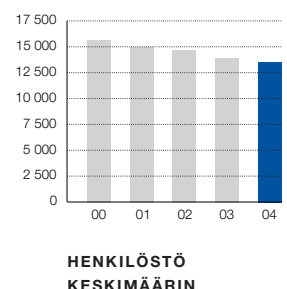
Turvallisuus on VR-konsernin tärkein arvo. Turvallisuudesta huolehtimalla varmistetaan toiminnan keskeytymättömyys ja häiriöttömyys sekä estetään ympäristölle, asiakkaille, henkilöstölle ja VR:n omaisuudelle aiheutuvat vahingot. Turvallisuuspolitiikka määrittää työn keskeiset periaatteet, toiminnan



INVESTOINNIT
M€



SÄHKÖLIIKENTEEN
OSUUS JUNA-
KILOMETREISTÄ
%



HENKILÖSTÖ
KESKIMÄÄRIN

organisoinnin sekä vastuut. Turvallisuustyön runkona toimii kolmivuotiskausiksi vahvistettu turvallisuusohjelma, jossa määritellään turvallisuustyön tavoitteet ja kehityshankkeet. Ohjelma täsmennetään edelleen vuosittain vahvistettaviksi toimialakohtaisiksi tavoitteiksi.

Vuonna 2004 saavutettiin turvallisuustyön päätavoitteena pidettävä vakavien junaonnettomuuksien välttäminen. Yhteentörmäyksiä ei ollut, ja suistumistapaukset olivat edellisiä vuosia lievempiä. Seisopasteiden luvattomat ohittamiset vähenivät selvästi edellisvuodesta.

Kertomusvuoden aikana kolme henkilöä sai surmansa heidän poistuttuaan liikkuvasta pikajunasta ja yksi henkilö loukaantui vakavasti hänen pyrkiesään liikkuvaan junaan. Kokonaisuutena junaliikenteen turvallisuuskehitys on kuitenkin jatkunut myönteisenä usean viime vuoden ajan, ja nyt toteutuneet luvut ovat tavoitteeksi asetettua EU-maiden huipputasoa.

Tasoristeysonnettomuuksien lukumäärä tieliikenteessä pysyi samana kuin edellisvuonna. Onnettomuuksia sattui kaikkiaan 52, ja niissä kuoli 7 ja loukaantui 12 henkilöä.

Tasoristeysonnettomuuksien määrä on usean vuoden aikavälillä tarkastellen pysynyt jokseenkin ennallaan, joskin eri vuosina lukumäärät ovat vaihdelleet satunnaisesti. Lainsäädännön kannalta tasoristeysonnettomuudet ovat tieliikenneonnettomuuksia.

Rautatieliikenteen turvallisuudesta viranomaisena vastaavan Ratahallintokeskuksen johdolla valmistettiin junaturvallisuussäännön kokonaisuudistus, joka otetaan käyttöön vuoden 2005 touko-kesäkuun vaihteessa. Uudistetun säännön käyttöönotto edellyttää koko liikenneturvallisuushenkilöstön perehdyttämiskoulutusta alkuvuoden 2005 aikana.

Junaliikenteen tärkein tekninen turvallisuusjärjestelmä, automaattinen kulunvalvontajärjestelmä (JKV), kattaa rataverkosta jo 3 650 kilometriä ja junaliikenteestä lähes 90 %. Kertomusvuoden aikana kulunvalvonnan piiriin tulivat muun muassa rataosat Oulu-Laurila-Kemijärvi ja Laurila-Kolari.

Liiketoimintariskien hallinnan parantamiseksi hyväksyttiin VR-konsernin riskienhallintapolitiikka ja tehtiin ensimmäinen riskien arviointi, joka kattaa kaikki VR:n liiketoiminta-alueet. Poliitiikan mukaisesti riskien arviointi tullaan tekemään toimintakohdittain vuosittain.

Ympäristöasiat

VR:n ympäristötyön tavoitteena on parantaa energiankäytön tehokkuutta, tehostaa materiaalien ja kemikaalien käyttöä sekä vähentää toiminnan aiheuttamia päästöjä ja muita ympäristöhaittoja. Konsernin ympäristöjärjestelmä perustuu ISO 14000-standardiin.

VR osallistui liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ympäristöjärjestelmien arviointiin. Arvioiti tuotti sekä hallinnonalan yhteistyöhön että kunkin organisaation omaan järjestelmään liittyviä kehittämissuosituksia. Ympäristökäsikirja uusittiin, ja vuodet 2002 ja 2003 kattava VR:n ympäristöraportti arvioitiin valtakunnallisessa vertailussa kuljetusalan parhaaksi erilliseksi ympäristöraportiksi.

Henkilöstön ympäristökoulutusta lisättiin. Pohjan Liikenne -konsernin taloudellisen ajotavan koulutukseen osallistui 164 kuljettajaa.

Sähkövetoisien liikenteen energiatehokkuus on parempi ja päästöt huomattavasti pienempiä kuin dieselvetoisien liikenteen. Vuonna 2004 sähköliikenteen osuus kaikista junakilometreistä oli 77,8 %, kun se vuotta aikaisemmin oli 77,6 %. Junaliikenteen dieselpolttonesteen kulutus oli 51,7 miljoonaa litraa (50,7 milj. l). Sähkön tuotantotapojen muutosten ja sähköisen liikenteen osuuden kasvun ansiosta rautatieliikenteen hiilidioksidipäästöt alenivat 3,7 %.

Vaaralliseksi luokiteltuja aineita (VAK-luokitus) kuljetettiin rautateillä 5,5 miljoonaa tonnia. Näissä kuljetuksissa tapahtui 13 vuotoa, kun niitä edellisenä vuonna oli 16. Kolme vuototapausta johti pienimuotoiseen maaperän puhdistamiseen.

Maaperätutkimuksia ja kunnostuksia jatkettiin aikaisemmin tehdyn suunnitelman mukaisesti. Suurin kunnostustyö liittyi Turun tankkauspaikan uusimiseen. Maaperätutkimukset ja kunnostukset ovat vuosittain jatkuvaa kunnostusluontoista toimintaa, eikä merkittäviä ympäristövaurioita ole tiedossa. Kaikkiaan tähän työhön käytettiin 0,7 miljoonaa euroa. Valtion rataverkon maapohjan puhdistuksista vastaa Ratahallintokeskus.

Henkilöstö ja hallinto

Toimintojen rationalisoinnista, teknologian kehityksestä ja liikennevirtojen keskittymisestä johtuen VR:n henkilömäärä on vähentynyt tasaisesti jo pitkän aikaa. Vähentyminen on toteutunut pääosin luonnollisena poistumana. Kertomusvuonna konsernin henkilökunnan määrä väheni 3,5 %. Keskimäärin

palveluksessa oli työvuosina laskettuna 13 264 henkilöä. Henkilöstö väheni eniten VR Osakeyhtiössä ja Oy VR-Rata Ab:ssä.

Runsaan kymmenen vuoden ajan harjoitetun tiukan rekrytointipolitiikan seurauksena henkilöstön keski-ikä on noussut, ja uusia työntekijöitä on nyt alettu rekrytoida aikaisempaa enemmän. Tämä tarkoittaa samalla nopeutuvaa sukupolven vaihdosta, mikä puolestaan edellyttää henkilöstörakenteen muutoksen hallintaa, henkilöstön osaamisen kehittämistä sekä lisääntyvää esimiestyön tukemista.

Kertomusvuoden aikana selkeytettiin rekrytoinnin käytäntöjä ja kehitettiin siihen välineitä. Henkilöstön osaamistarpeiden määrittelyyn ja osaamisen tason arviointiin kehitettiin toimintamallia, joka on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2005 aikana. Esimiesten osaamisen kehittämiseksi käynnistettiin syyskuun 2004 työnjohdon ja keskijohdon uusitut koulutusohjelmat. Lisäksi esimiehille järjestettiin prosessijohdantamisen valmennusta. Rautatiealan ammatillisesta koulutuksesta vastaa VR Koulutuskeskus.

Emoyhtiön yhtiökokouksessa 25.3.2004 hallituksen puheenjohtajaksi valittiin edelleen Martin Granholm ja jäseniksi edelleen Kalevi Alestalo, Kari Kallio, Eija Malmivirta, Kirsti Lehtovaara-Kolu, Antti Remes, Veli-Matti Ropponen ja Jukka Ruuska. Hallitus valitsi keskuudestaan varapuheenjohtajaksi Antti Remeksen. Hallitus nimesi huhtikuussa keskuudestaan nimitys- ja palkkiovaliokunnan sekä tarkastusvaliokunnan. Nimitys- ja palkkiovaliokunnan puheenjohtajaksi valittiin Martin Granholm ja tarkastusvaliokunnan puheenjohtajaksi Antti Remes.

Hallintoneuvoston puheenjohtajaksi valittiin Matti Ahde, ja varapuheenjohtajaksi hallintoneuvosto valitsi Pekka Nousiaisen.

Tilintarkastajiksi yhtiökokouksessa valittiin Osmo Valtonen, HTM, JHTT sekä KHT-tilintarkastusyhteisöksi edelleen KPMG Oy Ab, päävastuullisena tilintarkastajana Pentti Savolainen, KHT.

VR:n pääjohtaja ja VR-Yhtymä Oy:n toimitusjohtaja on Henri Kuitunen. Varatoimitusjohtajina ovat VR-Yhtymä Oy:n talousjohtaja Veikko Vaikkinen ja VR Osakeyhtiön toimitusjohtaja Tapio Simos.

VR-konsernissa olevan henkilöstön tulospalkkausjärjestelmän lisäksi otetaan vuoden 2005 aikana käyttöön johdon kannustinpalkkiojärjestelmä, joka koskee 26 henkilöä. Järjestelmässä on sekä lyhyen että pitkän aikavälin elementit. Lyhyen aikavälin kannustimet perustuvat yhtiö- ja konsernikohtaisten

tulostavoitteiden lisäksi 2–3 henkilökohtaisen tavoitteen saavuttamiseen, ja pitkän aikavälin kannustin perustuu VR-konsernin oman pääoman tuottoon (ROE).

Alkaneen vuoden näkymät

Vuoden 2004 lopulla talouden yleinen suhdannetilanne kääntyi nousuun, mutta suhdannekehitys tasaantuu vuoden mittaan eikä VR:n tavaraliikenteelle tärkeillä teollisuudenaloilla ole nähtävissä merkittäviä volyymikasvuja. VR:n kuljettaman tavaraliikenteen tonnimäärän arvioidaan kasvavan hieman. Venäjän-liikenteessä odotetaan suurempaa kasvua edellisenä vuonna tuntuvasti laskeneisiin kuljetusmääriin verrattuna. Henkilöliikenteen matkamäärien arvioidaan kasvavan myös lievästi. Henkilöliikenteen taksoja korotettiin inflaatiota vastaavasti tammikuun alusta lukien. Radanpidon töiden määrässä ei odoteta tapahtuvan merkittäviä muutoksia.

Loppuvuonna 2004 selvitetiin kaluston suunnitelman mukaisten poistojen vastaavuutta kaluston taloudelliseen poisto aikaan. Selvityksen perusteella VR Osakeyhtiön vetokaluston ja vaunuston pitoaikoja päätettiin pidentää vuoden 2005 alusta lukien keskimäärin viidellä vuodella.

Konsernin tuloslaskelma

(1 000 €)	Liite	1.1.–31.12.2004	1.1.–31.12.2003
Liikevaihto	1	1 178 945	1 160 494
Valmiiden ja keskeneräisten tuotteiden varastojen muutos		844	213
Valmistus omaan käyttöön		25 804	26 777
Osuus osakkuusyritysten tuloksista		-12	115
Liiketoiminnan muut tuotot	2	15 874	11 638
Materiaalit ja palvelut	3	319 281	313 491
Henkilöstökulut	4	556 791	558 336
Poistot	5	112 641	115 896
Liiketoiminnan muut kulut	6	169 959	158 479
Kulut yhteensä		1 158 673	1 146 202
Liikevoitto	7	62 781	53 035
Rahoitustuotot ja -kulut	8	7 286	8 309
Voitto ennen satunnaisia eriä ja veroja		70 067	61 344
Välittömät verot	11	-15 831	-17 600
Vähemmistön osuus		-2 487	-2 433
Tilikauden voitto		51 750	41 310

Konsernin tase

(1 000 €)	Liite	31.12.2004	31.12.2003
Vastaavaa			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	12	12 402	9 901
Konserniliikearvo		5 510	7 475
Aineelliset hyödykkeet	12	1 095 252	1 031 504
Sijoitukset	13		
Osuudet saman konsernin yrityksissä		42	60
Osuudet omistusyhteisyrietyksissä		4 645	5 181
Muut sijoitukset		94 273	84 161
Pysyvät vastaavat yhteensä		1 212 124	1 138 283
Vaihtuvat vastaavat			
Vaihto-omaisuus	14	57 563	51 474
Pitkäaikaiset saamiset	15	1 825	2 030
Lyhytaikaiset saamiset	15	118 420	120 348
Rahoitusarvopaperit	16	122 381	144 312
Rahat ja pankkisaamiset		4 635	10 034
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		304 824	328 198
Vastaavaa yhteensä		1 516 948	1 466 482
Vastattavaa			
Oma pääoma			
Osakepääoma	17	370 013	370 013
Vararahasto		525 761	525 761
Muut rahastot		339	339
Edellisten tilikausien voitto		264 708	263 475
Tilikauden voitto		51 750	41 310
Oma pääoma yhteensä		1 212 572	1 200 899
Vähemmistöosuudet		10 328	9 706
Pakolliset varaukset	19	1 316	1 331
Vieras pääoma			
Laskennallinen verovelka	20	43 918	48 084
Pitkäaikainen vieras pääoma		3 944	3 401
Lyhytaikainen vieras pääoma		244 870	203 060
Vieras pääoma yhteensä		292 732	254 545
Vastattavaa yhteensä		1 516 948	1 466 482

Konsernin rahoituslaskelma

(1 000 €)	1.1.–31.12.2004	1.1.–31.12.2003
Liiketoiminnan rahavirta		
Liikevoitto	62 781	53 035
Olkaisut liikevoittoon ¹⁾	96 404	109 689
Käyttöpääoman muutos	10 770	-8 018
Saadut korot	7 923	8 716
Maksetut korot ja maksut muista rahoituskuluista	-689	-444
Saadut osingot	37	26
Maksetut verot	-11 134	-24 405
Liiketoiminnan rahavirta yhteensä	166 093	138 599
Investointien rahavirta		
Ostetut tytäryhtiöt	-274	-2 416
Käyttöomaisuuden ostot	-148 943	-146 415
Myydyt tytäryhtiöt	0	700
Muun käyttöomaisuuden myynnit	7 456	4 068
Muiden pitkäaikaisten sijoitusten muutos	-10 074	-6 413
Pitkäaikaisten saamisten muutos	258	
Investointien rahavirta yhteensä	-151 576	-150 476
Kassavirta ennen rahoitusta	14 516	-11 877
Rahoituksen rahavirta		
Pitkäaikaisten lainojen takaisinmaksut	-76	-89
Lyhytaikaisten lainojen nostot/takaisinmaksut	0	-17
Maksetut osingot	-41 770	-31 797
Rahoituksen rahavirta yhteensä	-41 846	-31 903
Rahavarojen muutos	-27 330	-43 780
Rahavarat 1.1.	154 346	198 126
Rahavarat 31.12.	127 016	154 346

¹⁾ Suunnitelman mukaiset poistot ja muut ei-rahamääräiset erät sekä erät, jotka esitetään muualla kassavirrassa.

Emoyhtiön tuloslaskelma

(1 000 €)	Liite	1.1.-31.12.2004	1.1.-31.12.2003
Liikevaihto	1	48 937	47 206
Liiketoiminnan muut tuotot	2	7 364	4 853
Materiaalit ja palvelut	3	13 023	12 934
Henkilöstökulut	4	12 990	12 594
Poistot	5	11 746	10 857
Liiketoiminnan muut kulut		10 426	9 821
Kulut yhteensä		48 185	46 205
Liikevoitto		8 116	5 855
Rahoitustuotot ja -kulut	8	20 982	22 605
Voitto ennen satunnaisia eriä		29 098	28 459
Satunnaiset erät	9	25 000	20 000
Voitto ennen veroja		54 098	48 459
Poistoeron muutos	10	403	-1 258
Välittömät verot	11	-15 567	-13 452
Tilikauden voitto		38 934	33 750

Emoyhtiön tase

(1 000 €)	Liite	31.12.2004	31.12.2003
Vastaavaa			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	12	970	945
Aineelliset hyödykkeet	12	222 268	225 337
Sijoitukset	13		
Osuudet ja saamiset saman konsernin yrityksissä		567 956	521 703
Muut sijoitukset		95 601	85 536
Pysyvät vastaavat yhteensä		886 796	833 521
Vaihtuvat vastaavat			
Lyhytaikaiset saamiset	15	89 472	87 938
Rahoitusarvopaperit	16	122 381	144 312
Rahat ja pankkisaamiset		1 769	7 707
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		213 622	239 957
Vastaavaa yhteensä		1 100 417	1 073 478
Vastattavaa			
Oma pääoma			
Osakepääoma	17	370 013	370 013
Vararahasto		525 754	525 754
Edellisten tilikausien voitto		60 803	67 053
Tilikauden voitto		38 934	33 750
Oma pääoma yhteensä		995 503	996 569
Tilinpäätössiirtojen kertymä	18	1 716	2 119
Vieras pääoma			
Pitkäaikainen vieras pääoma	20	193	169
Lyhytaikainen vieras pääoma		103 006	74 620
Vieras pääoma yhteensä		103 199	74 790
Vastattavaa yhteensä		1 100 417	1 073 478

Emoyhtiön rahoituslaskelma

(1 000 €)	1.1.-31.12.2004	1.1.-31.12.2003
Liiketoiminnan rahavirta		
Liikevoitto	8 116	5 855
Suunnitelman mukaiset poistot	11 746	10 857
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	-7 257	-4 769
Rahavirta ennen käyttöpääoman muutosta	12 605	11 943
Lyhytaikaisten saamisten muutos	3 556	3 941
Lyhytaikaisten velkojen muutos	-778	876
Käyttöpääoman muutos	2 777	4 817
Maksetut korot	-2 475	-3 150
Saadut osingot	1 826	1 953
Saadut korot liiketoiminnasta	20 885	23 003
Maksetut verot	-7 951	-16 610
Rahoituserien ja verojen rahavirta	12 285	5 197
Liiketoiminnan rahavirta yhteensä	27 667	21 956
Investointien rahavirta		
Käyttöomaisuuden ostot	-10 141	-19 751
Myydyt tytäryhtiöt	0	758
Muun käyttöomaisuuden myynnit	5 333	2 218
Muiden pitkäaikaisten sijoitusten muutos	-10 074	-6 413
Investointien rahavirta yhteensä	-14 882	-23 188
Kassavirta ennen rahoitusta	12 785	-1 232
Rahoituksen rahavirta		
Pitkäaikaisten saamisten lisäys	-100 980	-40 000
Pitkäaikaisten saamisten vähennys	55 467	52 339
Saadut konserniavustukset	20 000	16 000
Maksetut osingot	-40 000	-30 000
Konsernitilille siirrettyjen varojen muutos	24 860	-39 907
Rahoituksen rahavirta yhteensä	-40 653	-41 567
Rahavarojen muutos	-27 868	-42 800
Rahavarat 1.1.	152 018	194 818
Rahavarat 31.12.	124 150	152 018

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.

Tarkeimmat 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 hankintamenotelmällä. Eliminoinnissa muodostunut konsernin liikearvo poistetaan 5 vuodessa.

Sisäiset liiketapahtumat ja katteet

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

Vähemmistöosuudet

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

Osakkuusyrietykset

Osakkuusyrietykset on yhdistetty pääomaosuusmenetelmällä. Konsernin omistusosuuden mukainen osuus osakkuusyhtiöiden tilikauden tuloksesta on esitetty omana eränään.

Tilinpäätöksen vertailukelpoisuus

Tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa ei ole tapahtunut olennaisia muutoksia edelliseen vuoteen verrattuna.

Pitkäaikaisten projektien tuloutus

Oy VR-Rata Ab:n rakennusprojektit tuloutetaan valmistusasteen mukaisesti lukuun ottamatta pieniä, urakkahinnaltaan alle 50 500 euron arvoisia

projekteja, jotka tuloutetaan luovutusperiaatteella. Valmistusaste määritellään projektiseurannassa fyysisen valmistusasteen perusteella. Liikevaihdoksi lasketaan valmistusastetta vastaava osuus projektien ennustetuista kokonaistuotoista. Projektien kuluiksi lasketaan valmistusastetta vastaava osuus ennustetuista kokonaiskuluista.

Pitkäaikaisten projektien valmistusastetta vastaamaton osa ennustetusta tappiosta kirjataan pakollisiin varauksiin.

Tilinpäätöksen arvostusperiaatteet

Käyttöomaisuus on aktivoitu välittömään hankintamenuun. Omaan työhön on valmistettu käyttöomaisuutta 25,8 miljoonaa euroa (26,8 M€), ja siihen on aktivoitu myös valmistukseen liittyviä kiinteitä kuluja 3,9 miljoonaa euroa (2,4 M€).

Vaihto-omaisuus on arvostettu keskihinnan mukaan varovaisuuden periaatteella. Vaihto-omaisuuteen sisältyvän oman valmistuksen osuus on arvostettu välittömien valmistuskustannuksien keskenäiset työt sisältävään tilinpäätöspäivään mennessä kertyneet muuttuvat kustannukset.

Rahoitusomaisuusarvopaperit on arvostettu hankintamenuun. 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. Eläkevastuut on täysimääräisesti katettu.

Tuloslaskelman liitetiedot

1 Liikevaihto toimialoittain (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2004	2003	2004	2003
Rautatieliikenne				
Tavaraliikenne	348 154	351 818		
Henkilöliikenne	304 443	296 947		
Autoliikenne				
Tavaraliikenne	166 319	166 875		
Henkilöliikenne	31 468	34 732		
Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	235 535	215 353		
Catering- ja ravintolatoiminta	25 482	26 421		
Muut palvelut	67 544	68 349	48 937	47 206
Yhteensä	1 178 945	1 160 494	48 937	47 206

Ratojen rakentamisen pitkäaikaiset projektit tuloutetaan valmistusasteen perusteella. Valmistusaste on laskettu toteutuneiden menojen ja kokonaiskustannusarvion perusteella. Osatuloutettu määrä on 50 miljoonaa euroa (53 M€).

2 Liiketoiminnan muut tuotot (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2004	2003	2004	2003
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	7 497	6 184	7 274	4 771
Muut	8 377	5 455	89	83
Yhteensä	15 874	11 638	7 364	4 853

Konsernin muiden tuottojen merkittävimmät erät muodostuvat emoyhtiön maa-alueiden myynneistä ja saaduista vahingonkorvauksista (2 M€). Emoyhtiön käyttöomaisuuden myyntivoitto muodostuu maa-alueiden myynneistä.

3 Materiaalit ja palvelut (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2004	2003	2004	2003
Aineet ja tarvikkeet (tavarat)				
Ostot tilikauden aikana	164 003	145 268	6 036	6 648
Varaston muutos	-5 103	1 022	0	0
Ulkopuolisilta ostetut palvelut	160 381	167 201	6 987	6 286
Yhteensä	319 281	313 491	13 023	12 934

4 Henkilöstön määrä ja henkilöstökulut**2004**

2003

Konsernin palveluksessa oleva henkilökunta jakautui tilikaudella keskimäärin yhtiöittäin seuraavasti:				
VR-Yhtymä Oy	277		280	
VR Osakeyhtiö	8 113		8 376	
Oy VR-Rata Ab	2 358		2 459	
Pohjolan Liikenne -konserni	1 906		1 985	
Avecra Oy	351		376	
Corenet Oy	210		206	
Muut	49		64	
Yhteensä	13 264		13 746	

	Konserni		Emoyhtiö	
Henkilöstökulut (1 000 €)	2004	2003	2004	2003
Palkat ja palkkiot	429 207	429 309	10 484	10 111
Eläkekulut	85 836	91 143	1 550	1 599
Muut henkilösivukulut	41 747	37 885	955	884
Henkilöstökulut tuloslaskelman mukaan	556 791	558 336	12 990	12 594

	Konserni		Emoyhtiö	
Johdon palkat ja palkkiot (1 000 €)	2004	2003	2004	2003
Toimitusjohtajat	1 777	1 486	465	398
Hallitusten jäsenet	270	224	161	150
Hallintoneuvosto	98	106	98	106
Yhteensä	2 145	1 815	724	654

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

5 Poistot (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2004	2003	2004	2003
Suunnitelman mukaiset poistot				
Aineettomat hyödykkeet	5 202	4 570	209	195
Rakennukset ja rakennelmat	9 145	10 697	8 445	8 095
Vetokalusto ja vaunusto	67 990	70 527	0	0
Muut koneet ja kalusto	27 346	27 899	2 529	2 123
Muut aineelliset hyödykkeet	2 928	2 094	563	445
Konserniliiketoiminnan poisto	30	107		
Yhteensä	112 641	115 896	11 746	10 857

Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu konsernissa käyttömajuuhyödykkeiden taloudellisen käyttöönsä 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) (Vuoden 2005 alusta veturien poisto-aika 30 vuotta)	20–25 vuotta	tasapoisto
Vaunusto (Vuoden 2005 alusta vaunuston poisto-aika 20 vuotta)	15 vuotta	tasapoisto
Muut koneet ja kalusto (emoyhtiö, VR Osakeyhtiö ja Oy VR-Rata Ab)	20–30 %	menojäännöspoisto
Muut koneet ja kalusto (muut yhtiöt)	5–15 vuotta	tasapoisto
Muut aineelliset hyödykkeet	5–30 vuotta	tasapoisto

6 Liiketoiminnan muut kulut

Liiketoiminnan muiden kulujen suurimpana eränä on VR Osakeyhtiön maksama ratamaksu ja ratavero 58,1 miljoonaa euroa (57,6 M€).

7 Konsernin merkittävimpien yhtiöiden liikevoitot (1 000 €)	2004	2003
VR-Yhtymä Oy	8 116	5 855
VR Osakeyhtiö	28 103	21 307
Oy VR-Rata Ab	15 451	12 790
Pohjolan Liikenne -konserni	3 556	4 659
Avecra Oy	1 670	1 682
Corenet Oy	6 841	5 461

8 Rahoitustuotot ja -kulut (1 000 €)	Konserni 2004	2003	Emoyhtiö 2004	2003
Osinkotuotot				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	2 535	2 732
Omistusyhteisyriyksiöltä	0	11	0	0
Muilta	52	25	37	19
Osinkotuotot yhteensä	52	36	2 572	2 751
Korkotuotot pitkäaikaisista sijoituksista				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	13 179	14 372
Muilta	4 077	3 968	4 077	3 964
Muut korko- ja rahoitustuotot				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	74	1
Omistusyhteisyriyksiöltä	139	139	139	139
Muilta	3 707	4 609	3 417	4 528
Korkokulut ja muut rahoituskulut				
Saman konsernin yrityksille	0	0	2 439	3 101
Muille	689	444	35	49
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	7 286	8 309	20 982	22 605

9 Satunnaiset erät

Satunnaiset erät emoyhtiöllä ovat saatuja konserniavustuksia.

10 Tilinpäätössiirrot (1 000 €)	Emoyhtiö 2004	2003
Suunnitelman mukaisten ja verotuksessa tehtyjen poistojen erotus		
Poistoeron muutos (lis. +, väh. -)		
Aineettomat hyödykkeet	26	2
Rakennukset ja rakennelmat	-157	780
Koneet ja kalusto	-546	196
Muut aineelliset hyödykkeet	274	280
Yhteensä	-403	1 258

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

11 Välittömät verot (1 000 €)	Konserni 2004	2003	Emoyhtiö 2004	2003
Tuloverot satunnaisista eristä	0	0	7 250	5 800
Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	20 089	17 508	8 317	7 652
Laskennallisen verovelan muutos	-4 259	92	0	0
Yhteensä	15 831	17 600	15 567	13 452

Taseen liitetiedot

12 Pysyvät vastaavat (1 000 €)

Konserni 2004	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet						
	Aineettomat oikeudet	Liikearvo	Konserni-liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Raken-nukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener.työt	Yhteensä	Kaikki yhteensä
Hankintameno 1.1.2004	16 018	10 865	18 864	45 746	62 612	272 711	1 358 505	26 716	75 036	1 795 578	1 841 325
Lisäykset	6 002	259	0	6 261	841	7 310	161 010	5 585	15 295	190 042	196 303
Vähennykset	-48	-8	-466	-522	-372	-1 828	-8 795	-216	-16 735	-27 945	-28 467
Siirrot erien välillä	0	0	0	0	0	-14 617	4 464	10 153	0	0	0
Hankintameno 31.12.2004	21 972	11 116	18 398	51 485	63 081	263 576	1 515 184	42 238	73 597	1 957 676	2 009 163
Kertyneet poistot 1.1.2004	6 117	9 546	12 707	28 370	0	99 856	647 941	16 945	0	764 741	793 112
Vähennysten kertyneet poistot	2	0	0	2	0	6 106	6 141	-3 161	0	9 087	9 089
Tilikauden poisto	3 455	617	1 134	5 206	0	9 145	95 338	2 954	0	107 437	112 643
Kertyneet poistot 31.12.2004	9 570	10 163	13 841	33 574	0	102 894	737 138	23 060	0	863 092	896 666
Arvonkorotukset	0	0	0	0	8	659	0	0	0	667	667
Kirjanpitoarvo 31.12.2004	12 402	953	4 556	17 911	63 090	161 341	778 047	19 178	73 597	1 095 252	1 113 164

Konserni 2003	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet						
	Aineettomat oikeudet	Liikearvo	Konserni-liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Raken-nukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener.työt	Yhteensä	Kaikki yhteensä
Hankintameno 1.1.2003	14 332	10 615	18 433	43 379	62 572	251 271	1 282 143	23 923	44 226	1 664 134	1 707 513
Lisäykset	2 873	250	431	3 554	89	22 582	91 058	2 987	132 772	249 488	253 042
Vähennykset	-698	0	0	-698	-49	-1 001	-14 840	-194	-101 962	-118 046	-118 744
Siirrot erien välillä	-489	0	0	-489	0	-141	141	0	0	0	-489
Hankintameno 31.12.2003	16 018	10 865	18 864	45 746	62 612	272 711	1 358 505	26 716	75 036	1 795 578	1 841 325
Kertyneet poistot 1.1.2003	4 098	8 879	11 495	24 472	0	89 881	562 330	14 591	0	666 802	691 274
Vähennysten kertyneet poistot	780	0	0	780	0	722	12 815	-260	0	13 277	14 057
Tilikauden poisto	2 799	667	1 212	4 678	0	10 697	98 426	2 094	0	111 217	115 895
Kertyneet poistot 31.12.2003	6 117	9 546	12 707	28 370	0	99 856	647 941	16 945	0	764 742	793 113
Arvonkorotukset	0	0	0	0	8	659	0	0	0	667	667
Kirjanpitoarvo 31.12.2003	9 901	1 319	6 156	17 376	62 620	173 512	710 565	9 771	75 036	1 031 504	1 048 880

Emoyhtiö 2004	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet						
	Aineettomat oikeudet	Liikearvo	Konserni-liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Raken-nukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener.työt	Yhteensä	Kaikki yhteensä
Hankintameno 1.1.2004	1 497				61 567	229 579	38 729	9 323	965		341 659
Lisäykset	234				11	6 594	1 000	724	10 603		19 166
Vähennykset	0				-372	-1 825	-85	-25	-9 026		-11 333
Hankintameno 31.12.2004	1 731				61 206	234 348	39 644	10 022	2 542		349 492
Kertyneet poistot 1.1.2004	552				0	83 560	28 997	2 269	0		115 378
Vähennysten kertyneet poistot	0				0	806	59	2	0		867
Tilikauden poisto	209				0	8 445	2 529	563	0		11 745
Kertyneet poistot 31.12.2004	761				0	91 199	31 467	2 829	0		126 255
Kirjanpitoarvo 31.12.2004	970				61 206	143 149	8 177	7 193	2 542		223 237

Emoyhtiö 2003	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet						
	Aineettomat oikeudet	Liikearvo	Konserni-liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Raken-nukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener.työt	Yhteensä	Kaikki yhteensä
Hankintameno 1.1.2003	1 479				61 616	210 065	35 850	7 775	5 779		322 564
Lisäykset	34				0	20 086	2 897	1 548	19 829		44 394
Vähennykset	-16				-49	-573	-18	0	-24 643		-25 299
Hankintameno 31.12.2003	1 497				61 567	229 579	38 729	9 323	965		341 659
Kertyneet poistot 1.1.2003	357				0	75 787	26 890	1 824	0		104 858
Vähennysten kertyneet poistot	0				0	322	16	0	0		338
Tilikauden poisto	195				0	8 095	2 123	445	0		10 857
Kertyneet poistot 31.12.2003	552				0	83 560	28 997	2 269	0		115 377
Kirjanpitoarvo 31.12.2003	945				61 567	146 019	9 732	7 054	965		226 282

13 Sijoitukset (1 000 €)

	Osakkeet			Saamiset			
	Konserni- yritykset	Omistusyht. yritykset	Muut yritykset	Konserni- yritykset	Omistusyht. yritykset	Muut yritykset	Kaikki yhteensä
Konserni 2004							
Hankintameno 1.1.2004	60	5 181	1 250	0	2 932	79 980	89 403
Lisäykset	0	4	0	0	0	10 120	10 124
Vähennykset	-18	-540	-9	0	0	0	-567
Konsernin sisäinen erä	0	0	0	0	0	0	0
Hankintameno 31.12.2004	42	4 645	1 241	0	2 932	90 100	98 960
Konserni 2003							
Hankintameno 1.1.2003	60	5 914	1 476	0	2 932	73 567	83 949
Lisäykset	0	70	2	0	0	11 876	11 948
Vähennykset	0	0	-228	0	0	-5 463	-5 691
Konsernin sisäinen erä	0	-803	0	0	0	0	-803
Hankintameno 31.12.2003	60	5 181	1 250	0	2 932	79 980	89 403
Emoyhtiö 2004							
Hankintameno 1.1.2004	288 021	1 600	1 024	233 682	2 932	79 980	607 240
Lisäykset	0	0	0	100 680	0	15 384	116 064
Vähennykset	0	0	-9	-54 427	0	-5 310	-59 746
Hankintameno 31.12.2004	288 021	1 600	1 015	279 935	2 932	90 054	663 558
Emoyhtiö 2003							
Hankintameno 1.1.2003	288 526	1 600	1 024	248 848	2 932	73 567	616 497
Lisäykset	0	0	0	40 000	0	18 996	58 996
Vähennykset	-505	0	0	-55 166	0	-12 583	-68 254
Hankintameno 31.12.2003	288 021	1 600	1 024	233 682	2 932	79 980	607 240

Emoyhtiön saamiset omistusyhteisyrityksiltä muodostuvat annetusta osakeyhtiölain mukaisesta pääomalainasta sekä osakaslainasta. Sijoitukset sisältävät yritysten ja valtion joukkovelkakirjalainoja.

	Konserni		Emoyhtiö	
	2004	2003	2004	2003
Jälleenhankintahinta	93 461	82 906	93 461	82 906
Kirjanpitoarvo	90 054	79 980	90 054	79 980
Erotus	3 407	2 926	3 407	2 926

Konsernin ja emoyhtiön omistamat osakkeet

	Konsernin omistusosuus-%		Emoyhtiön omistusosuus-%	
Konserniyritykset				
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	100		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	
Vuorenpeikot Oy, Riihimäki	100		0	
Insinööritoimisto Arcus Oy, Turku	70		0	
VR-Track AS, Viro	100		0	
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	
Osakkuusyrietykset				
Oy Railtrans Ltd, Helsinki	50		0	
Oy Railcarriers Ab, Helsinki	50		0	
Searail EEIG, Turku	33,3		0	
Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy, Helsinki	35		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	
Kiinteistö Oy Kupittaa Kolmio, Turku	32,5		32,5	
KT Oy Oulun Terminaalivarasto, Oulu	39,1		0	
	Konserni		Emoyhtiö	
14 Vaihto-omaisuus (1 000 €)	2004	2003	2004	2003
Aineet ja tarvikkeet	53 639	48 524	0	0
Keskeneräiset tuotteet	3 730	2 906	0	0
Ennakkomaksut	194	44	0	0
Yhteensä	57 563	51 474	0	0

15 Saamiset (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2004	2003	2004	2003
Pitkäaikaiset saamiset muilta yrityksiltä				
Muut pitkäaikaiset saamiset	1 825	2 030	0	0
Lyhytaikaiset saamiset				
Saamiset samaan konserniin kuuluville yrityksiltä				
Myyntisaamiset	0	0	1 224	238
Lainasaamiset	0	0	54 427	55 167
Siirtosaamiset	0	0	25 808	20 026
Saamiset omistusyhteisyrityksiltä				
Myyntisaamiset	635	824	0	0
Saamiset muilta yrityksiltä				
Myyntisaamiset	84 206	75 106	362	371
Lainasaamiset	0	8	0	0
Muut saamiset	3 386	16 350	927	5 563
Siirtosaamiset	30 194	28 061	6 724	6 573
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	118 420	120 348	89 472	87 938

Siirtosaamisiin liittyvät olennaisimmat erät

Konsernin siirtosaamisten merkittävimmät erät ovat korkosaatavat (3 M€), verosaatavat (3 M€) ja kausijaksotukset (6 M€). Emoyhtiön siirtosaamisissa on 25 miljoonaa euroa (20 M€) konserniavustussaamaisia.

Konsernin tytäryhtiön myyntisaamisissa on 0,9 miljoonan euron saaminen Componenta CPC Oy:ltä, mikä liittyy viallisiksi havaittujen pyöräkertojen toimitukseen. Helsingin käräjäoikeus on 31.12.2003 antamallaan päätöksellä tuominut Componenta CPC Oy:n maksamaan korvausta VR Osakeyhtiölle 0,9 miljoonaa euroa viivästyskorkeineen. Kumpikin osapuoli on valittanut päätöksestä.

16 Rahoitusarvopaperit (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2004	2003	2004	2003
Jälleenhankintahinta	122 410	144 371	122 410	144 371
Kirjanpitoarvo	122 381	144 312	122 381	144 312
Erotus	29	59	29	59

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

17 Oma pääoma (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2004	2003	2004	2003
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	339	0	0
Arvonkorotusrahaston muutos	0	0	0	0
Arvonkorotusrahasto 31.12.	339	339	0	0
Vararahasto 1.1.	525 761	525 758	525 754	525 754
Tilikauden lisäys	0	3	0	0
Vararahasto 31.12.	525 761	525 761	525 754	525 754
Voitto edellisiltä tilikausilta 1.1.	304 785	294 385	100 803	97 053
Osingonjako	-40 000	-30 000	-40 000	-30 000
Muutokset konsernirakenteissa	-77	-910		
Voitto edellisiltä tilikausilta 31.12.	264 708	263 475	60 803	67 053
Tilikauden voitto	51 750	41 310	38 934	33 750
Oma pääoma yhteensä	1 212 572	1 200 899	995 503	996 569

Laskelma jakokelpoisista varoista (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2004	2003	2004	2003
Voitto edellisiltä tilikausilta	264 708	263 475	60 803	67 053
Tilikauden voitto	51 750	41 310	38 934	33 750
Yhteensä	316 458	304 785	99 736	100 803
Kertyneestä poistoerosta ja vapaaehtoisista varauksista omaan pääomaan merkitty osuus	-124 372	-117 320		
Jakokelpoiset varat yhteensä	192 086	187 465	99 736	100 803

18 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Tilinpäätössiirtojen kertymä emoyhtiössä muodostuu kertyneestä poistoerosta.

19 Varaukset (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2004	2003	2004	2003

Vapaaehtoiset varaukset

Asuintalovaraus	834	604	-	-
-----------------	-----	-----	---	---

Vapaaehtoiset varaukset on konsernitilinpäätöksessä jaettu tilikauden tulokseen ja laskennalliseen verovelkaan.

Pakolliset varaukset

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

Vapaaehtoisten varausten ja poistoeron vaikutus taseeseen	Konserni	
	2004	2003
Vapaaehtoiset varaukset	834	604
Poistoero	168 082	165 202
	168 916	165 806
Siirto omaan pääomaan	124 372	117 320
Laskennallinen verovelka	43 918	48 084
Vähemmistöosuus	626	402
	168 916	165 806

Vapaaehtoisten varausten ja poistoeron vaikutus tuloslaskelmaan	Konserni	
	2004	2003
Vapaaehtoisten varausten muutos	230	280
Poistoeron muutos	2 880	38
	3 110	318
Tilikauden tulokseen vaikuttava muutos	7 134	198
Laskennallisen verovelan muutos	-4 259	92
Vähemmistöosuuteen vaikuttava muutos	235	28
	3 110	318

20 Vieras pääoma (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2004	2003	2004	2003
Pitkäaikainen vieras pääoma				
Lainat rahoituslaitoksilta	2 361	2 430	0	0
Muut pitkäaikaiset lainat	967	177	0	0
Saadut ennakot	616	795	193	169
Pitkäaikainen vieras pääoma yhteensä	3 944	3 401	193	169
Velat, jotka erääntyvät myöhemmin kuin viiden vuoden kuluttua				
Lainat rahoituslaitoksilta	886	959	0	0
Lyhytaikainen vieras pääoma	2004	2003	2004	2003
Velat muille yrityksille				
Lainat rahoituslaitoksilta	73	383	0	0
Saadut ennakot	13 895	9 274	254	283
Ostovelat	78 478	48 056	3 566	4 650
Muut velat	36 900	39 897	322	253
Siirtovelat	114 443	104 967	6 737	2 296
Velat samaan konserniin kuuluville yrityksille				
Saadut ennakot	1 081	435	4	5
Ostovelat	0	0	2 762	2 471
Muut velat	0	23	89 361	64 501
Siirtovelat	0	0	0	162
Velat omistusyhteisyriksille				
Siirtovelat	0	25	0	0
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	244 870	203 060	103 006	74 620

Siirtovelkojen suurin erä on lomapalkkavelka (83 M€).

21 Vastuusitoumukset (1 000 €)	Konserni 2004	2003	Emoyhtiö 2004	2003
Velat, joiden vakuudeksi annettu kiinnityksiä				
Eläkelainat	0	0	0	0
Rahalaitoslainat	2 333	3 115	0	0
Annetut kiinnitykset	3 808	5 950	0	0
Velat, joiden vakuudeksi annettu osakkeita				
Rahalaitoslainat	0	0	0	0
Annetut pantit	0	0	0	0
Muut vastuusitoumukset	64 774	62 750	60 307	62 750
Annetut vastuusitoumukset yhteensä	68 582	68 700	60 307	62 750
Kenen puolesta annetut vastuut				
Omasta puolesta	68 582	68 700	0	0
Konserniyritysten puolesta	0	0	60 307	62 750
Muiden puolesta	0	0	0	0
	68 582	68 700	60 307	62 750
Leasingvastuut				
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	787	82	0	0
Myöhemmillä tilikausilla maksettavat	6 101	156	0	0
Yhteensä	6 888	238	0	0
Pitkäaikaisten vuokrasopimusten tulevat maksut	6 405	6 902	0	0

Konserni on tehnyt käyttömaisuushankintoihin liittyviä sitoumuksia 242 miljoonaa euroa vuosille 2005–2009. Oy VR-Rata Ab:n saamaan Botniabanan päällysteurakkaan liittyy suoritustakuu, jonka mukaisesti VR-Yhtymä Oy takaa tytäryhtiönsä suoritusvelvoitteiden ja vastuiden täyttämisen urakkasopimuksen mukaisesti.

22 Konsernin tunnusluvut

		2004	2003	2002	2001	2000
Toiminnan laajuus						
Liikevaihto	M€	1 179	1 160	1 140	1 151	1 143
Tase	M€	1 517	1 466	1 450	1 515	1 499
Bruttoinvestoinnit	M€	180	151	144	178	152
– suhteessa liikevaihtoon	%	15,3	13,1	12,6	15,4	13,3
Henkilöstö keskimäärin		13 264	13 746	14 426	14 938	15 430
Kannattavuus						
Liikevoitto	M€	63	53	27	49	65
– suhteessa liikevaihtoon	%	5,3	4,6	2,3	4,3	5,7
Tulos	M€	52	41	22	42	52
Sijoitetun pääoman tuotto (ROI)	%	5,8	5,1	3,2	5,2	6,5
Oman pääoman tuotto (ROE)	%	4,5	3,6	2,2	3,7	4,5
Vakavaraisuus						
Omavaraisuusaste	%	81,5	83,1	82,9	79,1	78,5
Maksuvalmius						
Quick Ratio		1,0	1,4	1,5	1,5	1,7

Tunnuslukujen laskentaperiaatteet

Sijoitettu pääoma	=	Taseen loppusumma - korottomat velat
Sijoitetun pääoman tuotto (ROI)	=	$\frac{\text{(Tulos ennen satunnaisia eriä + korko- ja muut rahoituskulut)}}{\text{Sijoitettu pääoma (kauden keskiarvo)}} \times 100$
Oman pääoman tuotto (ROE)	=	$\frac{\text{(Tulos ennen satunnaisia eriä - tuloverot ja laskennallisen verovelan muutos)}}{\text{Oma pääoma + vähemmistöosuus (kauden keskiarvo)}} \times 100$
Omavaraisuusaste	=	$\frac{\text{(Oma pääoma + vähemmistöosuus)}}{\text{Taseen loppusumma - saadut lyhyt- ja pitkäaikaiset ennakot}} \times 100$
Quick Ratio	=	$\frac{\text{Rahoitusomaisuus (pl. pitkäaikaiset saamiset) - osatuloutussaatavat}}{\text{Lyhytaikaiset velat - saadut ennakot}}$

Hallituksen esitys voittovarojen käyttämisestä

Konsernin voitonjakokelpoiset varat olivat	192,1 miljoonaa euroa.
Emoyhtiön voitonjakokelpoiset varat olivat	99,7 miljoonaa euroa,
josta tilikauden voitto	38,9 miljoonaa euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että voitonjakokelpoiset varat käytetään seuraavasti:

osinkona jaetaan	20 000 000 euroa,
jätetään omaan pääomaan	79 736 267 euroa.

Helsingissä 10. päivänä maaliskuuta 2005

Martin Granholm	Kalevi Alestalo
Kari Kallio	Eija Malmivirta
Kirsti Lehtovaara-Kolu	Antti Remes
Veli-Matti Ropponen	Jukka Ruuska
Henri Kuitunen	

Tilintarkastuskertomus

VR-Yhtymä Oy:n yhtiökokoukselle

Olemme tarkastaneet VR-Yhtymä Oy:n kirjanpidon, tilinpäätöksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1.–31.12.2004. 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 kirjanpitolaian sekä tilinpäätöksen laatimista koskevien muiden säännösten ja määräysten mukaisesti. Tilinpäätös antaa kirjanpitolaissa tarkoitettulla tavalla oikeat ja riittävät tiedot konsernin sekä emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta. Tilinpäätös konsernitalinpäätöksineen voidaan vahvistaa sekä vastuuvapaus myöntää emoyhtiön hallintoneuvoston ja hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta. Hallituksen esitys tuloksen käsittelystä on osakeyhtiölain mukainen.

Helsingissä 11. päivänä maaliskuuta 2005

Osmo Valtonen, HTM, JHTT	KPMG Oy Ab
	KHT-yhteisö
	Pentti Savolainen, KHT

Hallintoneuvoston lausunto

VR-Yhtymä Oy:n hallintoneuvosto on tänään pitämässään kokouksessa käsitellyt yhtiön tilikaudelta 1.1.–31.12.2004 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 Marcus Henricson, Anne Huotari, Arto Isomäki, Alpo Mäkinen, Olli Männikkö, Pekka Nousiainen, Erkki Rantala, Timo Rautajoki, Erkki Taatila ja Raija Vahasalo.

Helsingissä 16. päivänä maaliskuuta 2005

Matti Ahde	Pekka Nousiainen	Eero Akaan-Penttilä
Marcus Henricson	Anne Huotari	Tytti Isohookana-Asunmaa
Arto Isomäki	Alf Jakas	Lauri Kähkönen
Jaakko Lehtonen	Alpo Mäkinen	Olli Männikkö
Lauri Oinonen	Katariina Poskiparta	Erkki Rantala
Timo Rautajoki	Harri Rumpunen	Kalervo Sipi
Erkki Taatila	Satu Taiveaho	Raija Vahasalo



Hallinto ja johto

Hallitus

1 Martin Granholm, puheenjohtaja

- s. 1946, dipl.ins., tekn. tri h.c.
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen puheenjohtaja 1.7.1995–25.3.2003 ja 3.7.2003–
- Hallituksen puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja: Pohjola-Yhtymä Vakuutus Oy (vpj.), Saksalais-suomalainen kauppakamari, Suomalais-amerikkalainen kauppakamari (vpj.), ICC:n Suomen osasto (vpj.) ja Stiftelsen för Åbo Akademi (vpj.)
- Hallituksen jäsen: Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen

2 Antti Remes, varapuheenjohtaja

- s. 1947, kauppat. maist.
- Toimitusjohtaja, Osuuskunta Tradeka-yhtymä, Tradeka Group Oy
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 9.9.1997–25.3.2003 ja 3.7.2003–
- Hallituksen puheenjohtaja: Ketjuetu Oy T & E, Palveluetu Oy T & E, Restel Oy, Taskukirja Loisto Oy, Tradeka Oy, Inex Partners Oy ja Päivittäistavara-kauppa ry

- Hallituksen jäsen: Kaupan Keskusliitto, Metsä Tissue Oyj, Palvelutyöntajat ry ja Tradeka Group Oy
- Hallintoneuvoston jäsen: Luottokunta ja Varma Oy

3 Kalevi Alestalo

- s. 1947, valtiot. kand.
- Finanssineuvos, liikenne- ja viestintäministeriö
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 28.12.1998 alkaen

4 Kari Kallio

- s. 1955
- Puheenjohtaja, Rautatievirkamiesliitto r.y.
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 26.3.2003 alkaen

5 Kirsti Lehtovaara-Kolu

- s. 1957, kauppat. maist.
- Toimitusjohtaja, Hansel Oy
- Hallituksen jäsen: Suomen Erillisverkot Oy
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 26.3.2003 alkaen

6 Eija Malmivirta

- s. 1941, dipl.ins.
- Johtaja
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 1.7.1995–25.3.2003 ja 3.7.2003–
- Hallituksen varapuheenjohtaja: Kemira Oyj
- Hallituksen jäsen: Huoltovarmuuskeskus, Kemira Oyj, Premcor Inc., USA ja Suomen Kansallisteatterin Osakeyhtiö

7 Veli-Matti Ropponen

- s. 1949, dipl.ins., ekonomi, MBA
- Asiantuntija, Fortum Oyj
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 11.4.2000–25.3.2003 ja 3.7.2003–
- Hallituksen puheenjohtaja: Assuranceforeningen Skuld (Gjensidige), Oslo

8 Jukka Ruuska

- s. 1961, oikeust. kand., MBA
- Toimitusjohtaja, OMX Exchanges Oy
- Toimitusjohtaja, Stockholm Stock Exchange Ltd
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 26.3.2003 alkaen
- Hallituksen puheenjohtaja: Helsingin Pörssi, Tallinn Stock Exchange Supervisory Council ja NOREX
- Hallituksen jäsen: OMX Exchanges Oy, Suomen Pörssisäätiö, Stockholm Stock Exchange Ltd, Federation of European Securities Exchanges, EDX London ja Värdepapperscentralen



Johtoryhmä

1 Henri Kuitunen, puheenjohtaja

s. 1958, oikeust. kand.
Pääjohtaja, VR-Yhtymä Oy
Johtoryhmän jäsen 1.7.1995 alkaen

2 Minna Isoaho

s. 1966, kauppat. maist.
Kehitysjohdaja, VR-Yhtymä Oy
Johtoryhmän jäsen 1.2.2005 alkaen

3 Martti Mäkinen

s. 1948, fil. kand.
Viestintäjohtaja, VR-Yhtymä Oy
Johtoryhmän jäsen 1.3.2003 alkaen

4 Pertti Saarela

s. 1957, oikeust. kand.
Hallintojohtaja, VR-Yhtymä Oy
Johtoryhmän jäsen 12.4.1999 alkaen

5 Tapio Simos

s. 1950, ekonomi
Toimitusjohtaja, VR Osakeyhtiö
Johtoryhmän jäsen 1.5.2002 alkaen

6 Teuvo Sivunen

s. 1946, dipl.ins.
Toimitusjohtaja, Oy VR-Rata Ab
Johtoryhmän jäsen 1.7.1995 alkaen

7 Veikko Vaikkinen

s. 1945, valtiot. maist.
Talousjohtaja, VR-Yhtymä Oy
Johtoryhmän jäsen 1.7.1995 alkaen

Hallintoneuvosto

Kansanedustaja Matti Ahde, puheenjohtaja

Kansanedustaja Pekka Nousiainen,
varapuheenjohtaja

Kansanedustaja Eero Akaan-Penttilä

Kunnanjohtaja Marcus Henricson

Kansanedustaja Anne Huotari

Valtiotieteen tohtori Tytti Isohookana-
Asunmaa

Tuotantopäällikkö Arto Isomäki

Hankintajohtaja Alf Jakas

Kansanedustaja Lauri Kähkönen

Ylijohtaja Jaakko Lehtonen

Henkilöstöpäällikkö Alpo Mäkinen

Sosionomi Olli Männikkö

Kansanedustaja Lauri Oinonen

Katariina Poskiparta

Johtava konsultti Erkki Rantala

Toimitusjohtaja Timo Rautajoki

Metsänhoitaja Harri Rumpunen

Kenraalimajuri Kalervo Sipi

Konduktööri Erkki Taatila

Kansanedustaja Satu Taiveaho

Kansanedustaja Raija Vahasalo

Tilintarkastajat

Osmo Valttonen, HTM, JHTT
KPMG Oy Ab:
Pentti Savolainen, KHT

Konsernin hallinnointi

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. Rataverkon välitön omistus ja hallinnointi jäi edelleen valtiolle, mitä tehtävää hoitaa liikenne- ja viestintäministeriön alainen Ratahallintokeskus.

VR-Yhtymä Oy:n toimialana on rautatieliikenteen harjoittaminen ja muu siihen liittyvä ja sitä tukeva palvelutoiminta joko välittömästi tai tytär- ja yhteisyritysten välityksellä. Heti perustamisen jälkeen VR-Yhtymä Oy:n tytäryhtiöiksi muodostettiin diffuusioperiaatteella VR Osakeyhtiö harjoittamaan henkilö- ja tavari liikennettä sekä Oy VR-Rata Ab harjoittamaan ratojen kunnossapito- ja rakentamistoimintaa. VR-konserniin kuuluu tällä hetkellä myös muita yhtiöitä hallituksen toimintakertomuksen liitteen mukaisesti.

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.

Hallituneuvosto

Yhtiön hallituneuvostoon kuuluu vähintään 15 ja enintään 24 yhtiökokouksen valitsemaa jäsentä. Tällä hetkellä jäseniä on 21. Hallituneuvoston jäsenen toimikausi on kolme vuotta. Vuosittain kolmannes jäsenistä on erovuorossa. Hallituneuvoston jäseneksi ei voi valita 65 vuotta täyttäneitä henkilöitä.

Hallituneuvoston tehtävänä on valvoa, että yhtiön asioita hoidetaan terveiden liikeperiaatteiden mukaan ja kannattavuutta silmällä pitäen sekä yhtiöjärjestyksen ja yhtiökokouksen päätöksiä noudattaen.

Hallituneuvosto antaa hallitukselle ohjeita laajakantoisista tai periaatteellisesti tärkeistä asioista, käsittelee talous- ja vuosisuunnitelmat

ja antaa yhtiökokoukselle lausunnon tilinpäätöksen ja tilintarkastuskertomuksen johdosta. Hallituneuvosto myös päättää asioista, jotka koskevat yhtiön toiminnan huomattavaa supistamista tai laajentamista tai yhtiön organisaation olennaista muuttamista.

Hallituneuvosto kokoontui 7 kertaa, ja läsnäoloprosentti oli 84.

Hallitus

Yhtiön hallitus koostuu puheenjohtajasta sekä vähintään neljästä ja enintään kahdeksasta jäsenestä, jotka yhtiökokous valitsee tilikaudeksi. Tällä hetkellä hallituksessa on puheenjohtaja ja seitsemän jäsentä. Jäsenistä yksi on henkilöstön edustaja ja muut ovat VR:n ulkopuolelta. Hallitus valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan.

Hallituksen puheenjohtajan ja jäsenen toimikausi päättyy viimeistään hänen täyttyessään 65 vuotta.

Hallituksen tehtävänä on huolehtia yhtiön hallinnosta ja toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä, nimittää ja erottaa toimitusjohtaja ja varatoimitusjohtaja ja määrittellä heidän palkkauksensa, valmistella yhtiökokouksessa ja hallituneuvostossa käsiteltävät asiat ja huolehtia päätösten toimeenpanosta sekä huolehtia muista osakeyhtiölain mukaan hallitukselle kuuluvista hallintotehtävistä, joita ei ole erikseen pidätetty hallituneuvostolle tai uskottu toimitusjohtajalle.

Hallitus kokoontui 12 kertaa, ja läsnäoloprosentti kokouksissa oli 93.

Hallituksen valiokunnat

Hallitus on muodostanut keskuudestaan nimitys- ja palkkiovaliokunnan ja tarkastusvaliokunnan. Valiokuntien toimikausi on yksi vuosi. Kausi alkaa VR-Yhtymä Oy:n varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen tapahtuvasta valiokunnan nimeämisestä ja kestää seuraavaan varsinaiseen yhtiökokoukseen saakka. Valiokunnat kokoontuvat 3–4 kertaa vuodessa. Valiokunnat raportoivat työstään hallitukselle.

Nimitys- ja palkkiovaliokunnan pääasialliset tehtävät ovat konsernin ylimmän johdon valintaan sekä palkkaukseen liittyvät asiat.

Valiokunnan puheenjohtajana on ollut Martin Granholm ja jäseninä ovat olleet Eija Malmivirta, Veli-Matti Ropponen ja Jukka Ruuska. Valiokunta kokoontui tilikauden aikana viisi kertaa.

Tarkastusvaliokunnan pääasialliset tehtävät ovat taloudelliseen raportointiin ja erityisesti tilinpäätöksiin ja osavuosisikatsauksiin, sisäiseen valvontaan ja riskienhallintaan sekä tilintarkastajien valintaan liittyvät tehtävät. Tarkastusvaliokunnan puheenjohtajana on ollut Antti Remes ja jäseninä ovat olleet Kalevi Alestalo, Kari Kallio ja Kirsti Lehtovaara-Kolu. Valiokunta kokoontui tilikauden aikana neljä kertaa.

Toimitusjohtaja ja johtoryhmä

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

Konsernin johtoryhmän muodostavat pääjohtaja, VR-Yhtymä Oy:n talousjohtaja, hallintojohtaja, kehitysjohtaja ja viestintäjohtaja sekä VR Osakeyhtiön ja Oy VR-Rata Ab:n toimitusjohtajat.

Johtoryhmä käsittelee VR:n toimintaa koskevia strategisia tai muuten merkittäviä asioita sekä tärkeimpiä päivittäisiä toimintoja ja operatiivisia päätöksiä. Johtoryhmä kokoontuu yleensä kerran viikossa, ja sen puheenjohtajana toimii pääjohtaja.

Tarkastustoiminta

Yhtiössä on vähintään kaksi ja enintään viisi tilintarkastajaa. Yhden tilintarkastajan tulee olla Keskuskauppakamarin hyväksymä tilintarkastaja tai tilintarkastusyhteisö ja muiden hyväksytyjä tilintarkastajia. Nykyisin tilintarkastajia on kaksi. Tilintarkastajan toimikausi päättyy vaalia seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä.

Hallinnollisesti pääjohtajan alaisuuteen kuuluu sisäisen tarkastuksen yksikkö, jossa työskentelee neljä henkilöä.

Valtiontilintarkastajilla on oikeus saada VR-konsernilta tehtävänsä hoitamiseksi tarpeelliset tiedot. Valtiontalouden tarkastusvirastolla on tarkastusoikeus erityisesti sen selvittämiseksi, miten valtion omistajaohjausta ja osakasvaltaa on käytetty.

Tilastotietoja

Tavaraliikenne	2004	2003	Muutos-%¹⁾	2002	2001	2000
Kuljetusmäärät, 1 000 tonnia						
Junaliikenne	42 663	43 503	-1,9	41 679	41 678	40 501
Kotimainen	26 255	24 980	5,1	24 695	23 993	24 072
Kansainvälinen	16 408	18 523	-11,4	16 984	17 685	16 429
Itäinen	12 099	14 374	-15,8	12 632	12 631	12 703
Transito	3 199	3 196	0,1	3 461	4 006	2 671
Läntinen	1 110	953	16,5	891	1 048	1 055
Autoliikenne	8 861	8 554	3,6	8 169	8 168	8 399
Yhteensä	51 524	52 057	-1,0	49 848	49 846	48 900
Junaliikenteen tonnikilometrit, miljoonaa						
Kotimainen	7 197	6 760	6,5	6 695	6 588	6 802
Kansainvälinen	2 908	3 287	-11,5	2 969	3 269	3 305
Itäinen	2 025	2 585	-21,7	2 173	2 170	2 473
Transito	604	462	30,7	516	772	473
Läntinen	279	240	16,3	280	327	359
Yhteensä	10 105	10 047	0,6	9 664	9 857	10 107
Henkilöliikenne						
Matkat, 1 000						
Junaliikenne	60 134	59 909	0,4	57 695	54 987	54 783
Kaukoliikenne	12 129	11 915	1,8	11 643	11 561	11 783
Kotimainen	11 877	11 659	1,9	11 377	11 321	11 577
Kansainvälinen	252	256	-1,6	266	240	206
Lähiliikenne	48 005	47 994	0,0	46 052	43 426	43 000
YTV-alue	38 222	38 443	-0,6	36 443	33 166	32 300
Muu	9 783	9 551	2,4	9 609	10 260	10 700
Autoliikenne	10 152	13 748	-26,2	14 653	15 248	14 456
Yhteensä	70 286	73 657	-4,6	72 348	70 235	69 239
Junaliikenteen henkilökilometrit, miljoonaa						
Kaukoliikenne	2 654	2 642	0,4	2 636	2 596	2 707
Kotimainen	2 582	2 570	0,5	2 555	2 531	2 648
Kansainvälinen	72	72	-0,3	81	65	60
Lähiliikenne	698	696	0,3	682	686	697
YTV-alue	363	365	-0,6	346	316	308
Muu	335	331	1,4	336	370	390
Yhteensä	3 352	3 338	0,4	3 318	3 282	3 405
VR-konsernin henkilökunta	13 264	13 746	-3,5	14 401	14 913	15 405
Junaliikenteen energiankäyttö, %						
Sähkö	77,8	77,6	-	76,6	75,4	72,9
Dieselpolttoneste	22,2	22,4	-	23,4	24,6	27,1
Vetokaluston lukumäärä						
Sähköveturit	156	156	0,0	148	140	130
Dieselveturit	258	273	-5,5	279	285	299
Sähkömoottorijunat	148	119	24,4	119	112	112
Vaunuston lukumäärä						
Tavaraliikenteen vaunut	11 449²⁾	11 324	1,1	11 528	11 933	12 292
Henkilöliikenteen vaunut	1 192²⁾	1 060	12,5	1 077	1 056	1 047

Tavaravaunuston tasearvo vuoden 2004 lopussa 70,2 M€.

Suomen rataverkko³⁾

Ratapituus, ratakilometriä	5 741	5 851	-1,9	5 850	5 850	5 854
Sähköistetty ratapituus	2 619	2 400	9,1	2 400	2 400	2 372
Raidepituus, raidekilometriä	8 596	8 707	-1,3	8 736	8 734	8 705

¹⁾ Muutos-% viittaa muutokseen vuodesta 2003 vuoteen 2004

²⁾ Ennakkotieto

³⁾ Ratahallintokeskuksen omistama rata

Sanasto

Botniabanan

Botniabanan on uusi 190 kilometrin pituinen rata, joka kulkee Ruotsin itärannikolla Uumajan eteläpuolella.

E-lippu

Verkkokaupasta ostettu junalippu, jonka voi tulostaa itse tai tilata tekstiviestinä matkapuhelimeen.

Elinkaarimalli

Elinkaarimalli on perinteisen valtion budjettiin sidotun rahoituksen vaihtoehto. Mallia käytettäessä valtio ostaa tietyn yhteysvälin kokonaispalvelun sopimuskauden ajaksi. Kokonaispalvelu sisältää väylän suunnittelun, rakentamisen, ylläpidon ja hoidon sopimusaikana sekä koko hankkeen rahoituksen. Palveluntuottajalle maksetaan korvaus kokonaispalvelusta palvelumaksuina.

Henkilökilometri

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

InterCity-juna

InterCity-junat liikennöivät kaupunkien välillä. Junissa on yksi- ja kaksikerroksisia vaunuja. IC-junat sopivat liike- ja asiointimatustajille. Myös perheiden, 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.

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 valmistui vuonna 2004.

Kappaletavaraliikenne

Eri kokoisten, yleensä pakattujen kalliiden kuljettamisa autoilla 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 alle 50 minuutissa.

Kiskobussi

Dieselkäyttöinen kiskobussi on suunniteltu vähäliikenteisille, sähköistämättömille rataosille. Kiskobussit alkavat liikennöidä Suomessa kesällä 2005. Niiden huippunopeus on 120 km/h.

Lovipyörä

Pyörä, joka on jostakin kohdasta kulunut sileäksi, ts. ei enää ole pyöreä. Lovipyörä aiheuttaa hyväkuntoiseen pyörään verrattuna enemmän melua ja tärinää.

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.

Ominaiskulutus

Energiankulutus kuljetettua yksikköä eli suoritetta kohti. Suorite on joko henkilökilometri tai tonnikilometri. Kansainvälisessä vertailussa käytetään usein ominaiskulutusta kokonais-suoritetta kohti, joka lasketaan jakamalla kokonaisenergiankulutus tonni- ja henkilökilometrien summalla.

Osa- ja kokokuormakuljetus

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

Pendolino-juna

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

Pikajuna

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

Rataverkon geometrisen kunnan indeksi

Indeksi kuvaa radan geometristen virhemetrioiden määrää. Geometrisiä virheitä ovat esim. kiskon korkeuspoikkeamat, radan virheelliset kallistukset ja kieroudet sekä virheelliset raidelevyydet.

Ratahallintokeskus

Liikenne- ja viestintäministeriön alainen virasto, joka huolehtii rataverkon ylläpitämisestä ja

kehittämisestä sekä rautatieliikenteen turvallisuudesta ja muista radanpitoon liittyvistä viranomaistehtävistä. www.rhk.fi

Sepelinpuhdistus

Raidetta tukevasta sepelistä poistetaan epäpuhtaudet ja pieneksi jauhautuneet rakeet.

Taajamajuna

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

TEU

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

Tonnikilometri

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

Transitoliikenne

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

Turvallitteet

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

Vaaralliset aineet

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.

VR-Yhtymä Oy

PL 488
(Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
Puh. 0307 10
Faksi 0307 21 700
www.vr.fi

VR Osakeyhtiö

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

Oy VR-Rata Ab

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

Oy Pohjolan Liikenne Ab

Postintaival 3
00240 Helsinki
Puh. 0307 15
Faksi 0307 23 760
www.pohjolanliikenne.fi

Avecra Oy

Veturitie 20
00240 Helsinki
Puh. 0307 14
Faksi 0307 22 910
www.avecra.fi

Corenet Oy

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

