



Vuosikertomus

2005



Sisältö

Pääjohtajan katsaus	4
VR lyhyesti	6
Vuosi 2005	8
Tuloskehitys	9
VR-konserni	10
Keskeiset toimintaperiaatteet ja tavoitteet	12
Rautatieliikenne	
Henkilöliikenne	16
Tavaraliikenne	18
Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	22
Autoliikenne	24
Catering- ja ravintolatoiminta	26
Henkilöstö	28
Turvallisuus	29
Ympäristö	30
Toimintakertomus ja tilinpäätös	31
Hallituksen toimintakertomus	32
Konsernin tuloslaskelma	38
Konsernin tase	39
Konsernin rahoituslaskelma	40
Emoyhtiön tuloslaskelma	41
Emoyhtiön tase	42
Emoyhtiön rahoituslaskelma	43
Tilinpäätöksen liitetiedot	44
Hallituksen esitys voittovarojen käyttämisestä	56
Tilintarkastuskertomus	56
Hallintoneuvoston lausunto	57
Hallinto ja johto	58
Konsernin hallinto	60
Tilastotietoja	61
Sanasto	62

Taloudellinen informaatio vuonna 2006

- Vuosikertomus julkaistaan suomeksi, ruotsiksi, englanniksi ja venäjäksi.
- Vastuuraportti julkaistaan suomeksi ja englanniksi.
- Osavuositarkastukset julkaistaan kesäkuussa ja lokakuussa.
- Osavuositarkastukset julkaistaan suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi.
- Vuosikertomus, vastuuraportti 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

2005



Pääjohtajan katsaus

Toimintavuosi 2005 oli VR:n historiassa kahdella tavalla ennätysellinen. Investointien määrä oli suurempi kuin koskaan, ja junamatkojen määrä oli kaikkien aikojen korkein.

Matkustamisessa liikennevälineen valintaan vaikuttavat monet tekijät. Niistä keskeisin on nopeus, mutta suuri merkitys on myös mukavuudella ja hinnalla. VR on usean vuoden ajan investoinut junakalustoon merkittäviä summia. Viime vuosi oli tässä suhteessa historian rankin, koska rahaa käytettiin investointeihin kaikkiaan 210 miljoonaa euroa.

Tänä vuonna suuret investointimme alkavat olla ohi. Nyt elämme aikoja, jolloin VR ryhtyy valmistautumaan seuraavaan investointiaaltoon. Se on edessä noin kymmenen vuoden kuluttua.

Matkustusmukavuuteen ja -nopeuteen panostaminen alkoi näkyä jo vuoden 2004 loppupuolella. Kehityksen huipentuma oli viime vuosi, kun VR pääsi kirjaamaan kaikkien aikojen ennätysen eli 63,5 miljoonaa matkaa. Joukkoliikenteelle poikkeuksellisen hyvästä yli kolmen prosentin kasvusta on syytä kiittää asiakkaita, jotka ovat valinneet junan aina vain useammin. Erittäin ilahduttavaa kehitys oli pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä.

Henkilöliikenteen menestys oli erittäin tärkeä VR:n taloudelle, sillä tavaraliikenne notkahti. Metsäteollisuutemme kesäisen työmarkkinahäiriön aikana VR Cargon toiminta hiipui, koska metsäteollisuuden osuus VR Cargon kuljetuksista on yli 60 prosenttia. Pitkään jatkuneen työtaistelun vaikutus myyntiin oli 20 miljoonaa ja tulokseen 17 miljoonaa euroa.

Tavaraliikennettä kohdanneesta harmista huolimatta vuoden 2005 tulosta 46 miljoonaa euroa voi luonnehtia tyydyttäväksi. Vuonna 2004 tulos oli 52 miljoonaa euroa.

Uusia malleja ratarahoitukseen

Rautatieliikenteen elinehto on kunnossa oleva rata. Ratojen perusparantamiseen tarvitaan vuodessa 170 miljoonaa euroa, jotta junien nopeus- ja painorajoitukset eivät lisääntyisi.

Olisi erittäin toivottavaa, että myös rautateiden puolella yrittäisiin perinteisen budjettirahoituksen lisäksi rohkeasti löytää, kehittää ja soveltaa innovatiivisia rahoitusratkaisuja. Näin varmistaisimme kehitysmahdollisuutemme.

Liikenteen moitteettoman hoitamisen ja houkuttelevan palvelun turvaamiseksi hankelistalla on monta suurta kohdetta. Helsingin Ilmalassa sijaitseva suuri ratapiha on listan kärjessä, koska se on koko maan liikenteen hermokeskus. Lahden ja Luumäen välisen osuuden perusparannus on erittäin tärkeä itään suuntautuvalle henkilö- ja tavaraliikenteelle. Suuri merkitys on myös Seinäjoen ja Oulun välisen radan kunnostamisella, jotta eteläisen ja pohjoisen Suomen välillä voidaan ottaa kaikki hyöty irti uudesta nopeasta junakalustosta.

Kun Kerava–Lahti-oikorata otetaan käyttöön, on aika alkaa miettiä seuraavaa uudisrakennuskohdetta. Luonteva ratkaisu on toteuttaa niin kutsuttu Marja-rata, joka ottaa vaikutusalueeseensa Helsinki–Vantaan lentokentän ja yhdistää Vantaan-kosken radan ja pääradan.

Muutoksia tulossa

Rautateiden liikennejärjestelmä muuttuu voimakkaasti vuoden 2006 syksyllä, kun edellä mainittu oikorata otetaan käyttöön. Seurauksena ovat junavuorojen lisääntyminen ja matka-aikojen lyheneminen.

Eniten hyötyvät itäsuomalaiset. Kun puhutaan tunnin tai jopa sitä suuremmista nopeutuksista, on perusteltua odottaa junan suosion kasvavan. Hyöty on suurimmillaan Lahden ja Kouvolan lisäksi Mikkelissä, Kuopiossa, Kajaanisissa, Lappeenrannassa ja Joensuussa.

Läntisessä Suomessa matkustusajoissa ei tapahdu kovin suuria muutoksia, mutta junavuorojen lisääminen nostaa palvelun tasoa. Tosin Rovaniemen-yhteyskin lyhenee puolisen tuntia, ja kahdessa yöjunassa ovat käytettävissä modernit kaksikerroksiset makuuvauunut.

Tärkeimpiin kehityshankkeisiin kuuluu myös Helsingin ja Pietarin välisen yhteyden parantaminen. Realistinen tavoite on, että väli ajetaan lähivuosina noin kolmeen tuntiin. Sitä ennen molemmissa maissa on tehtävä ratatöitä, ja käyttöön otettavasta kalustosta on tehtävä ratkaisu.

Olen hyvin luottavainen Venäjän-liikenteen kasvun suhteen. Jo nyt rajan yli matkustaa junissa noin 270 000 henkilöä vuodessa. Nopean yhteyden toteuduttua Helsingin ja Pietarin väliä matkustavien määrä voi jopa kolminkertaistua.

Muutoksia on odotettavissa myös tavaraliikenteessä. Kilpailu avautuu vuoden 2007 alussa. On selvää, että rahtiliikenne kiinnostaa, mitä osoittaa alalla tapahtuva liikehdintä. VR vastaa haasteeseen samalla tavalla kuin kilpaillessaan kuorma-autoliikenteen kanssa: toimintakonseptia laajentamalla ja palvelua edelleen parantamalla.

Lisää väkeä palkataan

Parissakymmenessä vuodessa VR:n henkilöstön määrä on puolittunut noin 12 800:aan. Tilanteessa on kuitenkin lähiaikoina tapahtumassa muutos, koska eläkkeelle lähtijöiden määrä kasvaa huomattavasti.

Mitä todennäköisimmin uuden henkilöstön palkkaaminen kiihtyy, mistä seuraa henkilöstöhallinnolle suuria haasteita. Tulijoiden perehdyttäminen ja muutamissa ammateissa myös työhön kouluttaminen ovat vaativa tehtävä, johon on jo alettu varautua.

Ilman ammattitaitoista ja motivoitunutta henkilöstöä VR ei pysty menestymään kuljetusalan kilpailussa eikä tarjoamaan asiakkailleen hyvää palvelua. Siksi henkilöstöstä huolehtiminen on keskeisimpiä tehtäviämme.

Kiitän VR-konsernin asiakkaita ja muita yhteistyökumppaneita vuonna 2005 meitä kohtaan osoittamastanne luottamuksista. Tavoitteemme on olla luottamuksenne arvoisia myös tänä vuonna. Konsernin henkilöstöä kiitän lämpimästi hyvästä työstä.

Henri Kuitunen
pääjohtaja
VR-Yhtymä Oy



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 22 yhtiötä. VR-konsernin liikevaihto vuonna 2005 oli 1 197 miljoonaa euroa ja henkilökunnan määrä 12 791.

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 Aveca 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 1.7.1995 jatkaamaan Valtionrautateiden toimintaa. Valtionrautatiet oli ollut valtion uusimuotoisena liikelaitoksena vuodesta 1990 alkaen. Virastomuotoisena liikelaitoksena se oli toiminut perustamisvuodestaan 1862 lähtien.

Yhtiöittämissä jälkeen rautateillä siirryttiin samanlaiseen työnjakoon kuin muissakin liikennemuodoissa, kun vastuu rataverkosta siirtyi viranomaisille. Suomessa rataverkon hallinta sekä vastuu ratojen kunnosta ja kehittämisestä kuuluvat liikenne- ja viestintäministeriön alaiselle Ratahallintokeskukselle. Vastaavia muutoksia on tehty myös muissa EU-maissa.

Tuottavuus rautateillä on kasvanut huomattavasti viimeisen kymmenen vuoden aikana. Kuljetusmäärät ovat lisääntyneet yli 9 % samaan aikaan, kun henkilöstön määrä on vähentynyt noin 30 %.

Suurin osa eli yli 60 % konsernin henkilöstöstä työskentelee junaliikenteen tehtävissä. Suurimpia ammattiryhmiä ovat veturinkuljettajat ja konduktöörit. Henkilöstön keski-ikä on 46,5 vuotta.

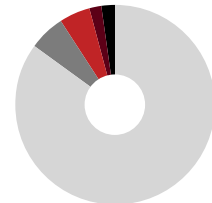
Asiakkaat

Rautatieliikenteen toimintaympäristö Suomessa poikkeaa monista Euroopan maista. Suomessa on paljon raskasta perusteollisuutta, mikä suosii junakuljetuksia. Toisaalta väestön määrä on pieni, ja asutus on keskittynyt Etelä-Suomeen. Liikenne muualle Eurooppaan edellyttää useimmiten laivayhteyttä ja erikoiskalustoa. Sen sijaan yhteydet Venäjälle ovat erittäin hyvät muun muassa saman raidelevyden vuoksi.

VR:n tavaraliikenteen suurimmat asiakkaat ovat suomalaiset perusteollisuuden yritykset. Yli 60 % kaikista kuljetuksista on metsäteollisuuden raaka-aineita ja tuotteita. Huomattava osuus kuljetuksista, noin 40 %, on Venäjän-liikennettä.

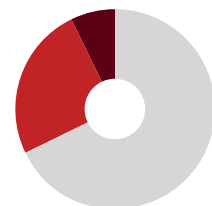
Junaliikenteen osuus kaikesta Suomen tavaraliikenteestä on ollut pitkään noin 25 %. Luku on korkea verrattuna EU-maiden keskiarvoon, joka on noin 14 %. Tieliikenteen osuus kuljetuksista Suomessa on ollut 68 %.

Junamatkoista suurin osa tehdään lähijunissa pääkaupunkiseudulla. Lähiliikennealue ulottuu pääradalla Helsingistä Riihimäelle ja rantaradalla Karjaalle asti. Junaliikenteen Helsingin, Espoon, Vantaan ja



Henkilöliikenteen markkinaosuudet Suomessa 2004

● Henkilöauto	85 %
● Linja-auto	6 %
● Juna	5 %
● Lentokone	2 %
● Muut	2 %



Tavaraliikenteen markkinaosuudet Suomessa 2004

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

Avainlukuja	2005	2004	muutos-%
Liikevaihto, milj. €	1 197	1 179	1,5
Liikevoitto, milj. €	61	63	-2,7
% liikevaihdosta	5,1	5,3	
Tulos, milj. €	46	52	-11,1
% liikevaihdosta	3,8	4,4	
Bruttoinvestoinnit, milj. €	210	180	16,8
Oman pääoman tuotto, %	3,9	4,5	
Sijoitetun pääoman tuotto, %	5,4	5,8	
Omavaraisuusaste, %	82,8	81,5	
Henkilöstö keskimäärin	12 791	13 264	-3,6



VR:n tavaraliikenteen kuljetuksista noin 40 prosenttia on Venäjän-liikennettä. Suomen ja Venäjän välinen tavaraliikenne kasvoi lähes seitsemän prosenttia kertomusvuonna. Valtaosa idän säiliövaunu-liikenteestä kulkee Vainikkalan ratapihan kautta.

Kauniaisten alueella ostaa Pääkaupunkiseudun Yhteistyövaltuuskunta (YTV).

Kun matkan pituus otetaan huomioon, suurin osa henkilökilometreistä kertyy kaukoliikenteestä. Siinä tärkeitä asiakasryhmiä ovat liikematkustajat, työmatkustajat, perheet, opiskelijat ja eläkeläiset.

Junaliikenteen osuus kaikesta matkuksesta Suomessa on 5 %, kun se on EU:ssa keskimäärin 6 %. Suurin markkinaosuus Suomessa on henkilöautolla, 85 %. Joukkoliikenteestä junan osuus on 37 %.

VR-Radan suurin asiakas on Ratahallintokeskus. Se on viime vuosina lisännyt kilpailuttamista rata-töissä ja kunnossapidossa. VR-Radan osuus kaikista valtion tilaamista urakoista, palveluista ja materiaaleista on noin 45 %.

Rautatiealan viranomaiset

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 2005 ostojen määrä oli 36,7 miljoonaa euroa.

Ratahallintokeskus vastaa valtion budjetin mukaisesti ratojen perusparannuksesta, kehittämisestä ja kunnossapidosta sekä tilaa ratatyöt tarjouskilpailun perusteella alan urakoitsijoilta. Valtio käytti rataverkoon vuonna 2005 noin 426 miljoonaa euroa.

Ratojen kunto vaikuttaa olennaisesti junaliikenteen kilpailukykyyn. Suomen rataverkko tarvitsee perus-

parannusta ja lisää kapasiteettia. VR ei voi täysin hyödyntää uutta junakalustoaan rataverkon kunnan takia. Hyväkuntoisella radalla voidaan nostaa nopeuksia ja lyhentää matkustusaikoja. Tavaraliikenteessä on mahdollista lisätä junien tonnimääriä, mikä tehostaa kuljetuksia. Investoinnit rataverkkoon parantavat myös VR-Radan liiketoimintamahdollisuuksia.

Ratahallintokeskus vastaa myös liikenteenohjauksesta ja junaliikenteen turvallisuusnormeista. Ohjauspalvelut virasto ostaa VR Osakeyhtiöltä. Turvallisuus- ja hallintotehtävät siirtyvät uudelle Rautatievirastolle syksyllä 2006. Sen jälkeen Ratahallintokeskuksen päätehtäväksi jää valtion rataverkon hallinta. Tehtävien eriyttäminen perustuu EU-lainsäädäntöön.



2.1. Katetut autovaunut liikenteeseen

VR:n uudet katetut kaksikerroksiset autonkuljetusvaunut otettiin käyttöön Helsingin ja Oulun välillä. Vaunussa autot kulkevat suojassa, ja kaikissa autopai-koissa on pistoke lohkolämmitystä varten. Kesällä 2005 autovaunujen reitit laajenivat Helsingistä Rovaniemelle ja Kolarin sekä myöhemmin joulukuussa Turusta ja Tampereelta Lappiin.

17.5. Kiskobussiliikenne alkoi

Ensimmäinen kiskobussi aloitti liikennöinnin Joensuun ja Pieksämäen välillä. Kiskobussiliikenne alkoi Joensuun ja Nurmeksen välillä loppusyksystä sekä Iisalmen ja Ylivieskan välillä joulukuussa. Vuoden 2006 alussa kiskobussi otettiin käyttöön myös Savonlinnan ja Parikkalan välillä ja alkukeväästä Tampere-Haapamäki- ja Karjaa-Hanko-välillä.

25.5. Kaikki uudet kaupunkijunat käytössä

Viimeisin vuonna 2002 tilatuista uusista kaupunkijunista saatiin liikenteeseen. VR:llä on pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä käytössä kaikkiaan 30 matalalattiaista, ilmastoitua kaupunkijunaa. Junavuoroista arkisin noin 40 prosenttia ja viikonloppuisin noin 70 prosenttia liikennöidään kaupunkijunilla.

5.6. Uusia Pendolino-reittejä Itä-Suomeen

Pendolino-liikenne laajeni kesäkuun alussa reitille Helsinki-Kouvola-Iisalmi. Marraskuun alussa Pendolinit alkoivat kulkea Helsingistä Joensuuhun. Joensuun reitin avaamisen jälkeen Pendolino-reitistö kattaa keskeisimmät yhteysvälit Suomessa.

15.6. VR ja R-kioskit lippuyhteistyöhön

VR Osakeyhtiö ja Rautakirja Oy tekivät aiesopimuksen, jonka mukaan junalippuja voi lunastaa R-kioskeista. Yhteistyö R-kioskin kanssa kasvattaisi palvelupisteiden määrää eri puolilla Suomea yli 700:lla. Uudistus toteutuu vuoden 2006 aikana.

27.6. VR-Radan urakka Ruotsissa alkoi

VR-Rata aloitti päällysrakennetyöt Botniabananilla Ruotsissa. Viime kesänä töitä tehtiin noin 35 kilometrin matkalla. VR-Rata on mukana Balfour Beatty Rail AB:n kanssa työyhteisliitymässä, joka toteuttaa 110 kilometrin pituisen urakan Botniabananilla.

30.6. InterCity-junanvaunuista tarjouskilpailu

VR käynnisti tarjouskilpailun 20 kaksikerroksisen InterCity-junanvaunun rakentamisesta ja niiden vuokraamisesta VR:lle. Tarjouskilpailu käynnistettiin syksyllä uudelleen, koska VR ei saanut määräaikaan mennessä yhtään ehdot täyttäneitä tarjousta. Hankintapäätös tehtiin vuoden 2006 tammikuussa.

28.8. Transpoint ja Varova yhteistyöhön

Transpoint Oy Ab ja Varova Oy aloittivat yhteistyön, jossa Transpoint hoitaa Varovan traileriliikenteen terminaalitoiminnot ja niihin liittyvät kappalestavarakuljetukset Suomessa.

31.10. YTV ja VR solmivat pitkäaikaisen sopimuksen

YTV ja VR Osakeyhtiö allekirjoittivat uuden YTV-alueen koskevan junaliikenteen sopimuksen. Vuoden 2006 alusta voimaan tullut sopimus ulottuu vuoteen 2017 asti. Neuvoteltu sopimus on aiempaa yksityiskohtaisempi.

2.11. Venäjän rautatiet palkitsi VR:n

Venäjän rautatieyhtiö OAO RZD palkitsi VR:n parhaimpana kansainvälisenä yhteistyökumppaninaan. VR sai vastaavan Partner-palkinnon myös vuonna 2004.

30.11. Uudet makuuvaunut VR:lle

Ensimmäiset uudet kaksikerroksiset makuuvaunut siirtyivät VR:lle testivaiheen jälkeen. Henkilökunnan koulutuksen ja teknisten viimeistelyjen jälkeen vaunut tulivat Helsingin ja Rovaniemen väliseen liikenteeseen helmikuussa 2006.

VR-konsernin vuoden 2005 tuloskehitystä rasitti paperiteollisuuden pitkään jatkunut työmarkkinaselkaus. Metsäteollisuuden kuljetukset olivat keväällä ja alkukesällä vain puolet normaalista. Selkkaus laski tavaraliikenteen liikevaihtoa arviolta 20 miljoonaa euroa eli noin 6 %. Konsernin kokonaisliikevaihto kasvoi kuitenkin 1,5 % ja oli 1 196,6 miljoonaa euroa.

Henkilöliikenteen ja muiden toimialojen liikevaihdon kasvu yhdessä kustannusten karsimisen kanssa ei täysin riittänyt korvaamaan työmarkkinaselkauksen aiheuttamaa tulosheikennystä. Konsernin liikevoitto laski 62,8 miljoonasta eurosta 61,1 miljoonaan euroon. Kokonaistulos verojen jälkeen oli 46,0 miljoonaa euroa, kun se oli edellisessä vuonna 51,7 miljoonaa euroa.

Junissa kuljetettu tavaramäärä laski edellisvuoteen verrattuna 4,6 % ja oli kaikkiaan 40,7 miljoonaa tonnia. Kuljetukset kotimaassa vähenivät paperiteollisuuden työmarkkinaselkkauksen vuoksi 10,6 %. Sen sijaan kansainvälinen liikenne lisääntyi 5,1 %. Valtaosa siitä on Suomen ja Venäjän välistä liikennettä. Idänliikenteen kehitystä haittasi edelleen Venäjän harjoittama kuljetuspolitiikka, joka suosii voimakkaasti maan omia satamayhteyksiä.

Kertomusvuonna tehtiin kaikkiaan 63,5 miljoonaa junamatkaa. Kyseessä on VR:n historian suurin vuotuinen matkamäärä. Matkat kaukojunissa lisääntyivät 3,1 % ja pääkaupunkiseudun lähijunissa 6,2 %. Kaukoliikenteen osuus kaikista junamatkoista oli noin

20 %, kun loput 80 % matkoista tehtiin pääkaupunkiseudulla. Henkilökilometrien ja liikevaihdon määrät olivat kuitenkin kaukoliikenteessä merkittävästi lähiliikennettä suuremmat matkojen pituuden takia.

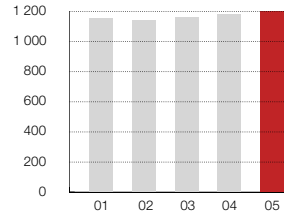
Oy VR-Rata Ab:n liikevoitto oli talvikaudella perinteiseen tapaan tappiollinen, mutta kääntyi nousuun toukokuussa ja kehittyi sen jälkeen melko tasaisesti. Liikevoitto oli 9,3 miljoonaa euroa.

Autoliikennettä harjoittavan Pohjolan Liikenne-konsernin liikevoitto oli 4,0 miljoonaa euroa.

VR-konsernin investointimenot olivat 210,2 miljoonaa euroa. Niistä runsaat 80 % kohdistui VR Osa-KEYHTIÖN liikkuvaan kalustoon. Uusia merkittäviä investointipäätöksiä ei tehty, vaan menot olivat aikaisempien tilausten maksuja.

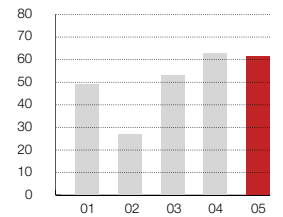
Investoinnit ovat olleet viime vuosina pitkän aikavälin keskiarvon yläpuolella. Ne perustuvat jo viime vuosikymmenen lopulla tehtyyn kaluston uusimissuunnitelmaan.

Konsernin rahoitusasema ja maksuvalmius säilyivät hyvänä.



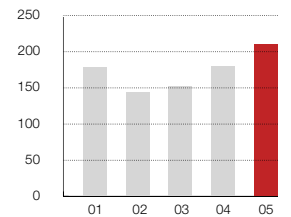
Liikevaihto

milj. €



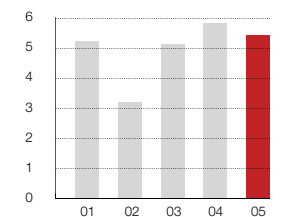
Liikevoitto

milj. €



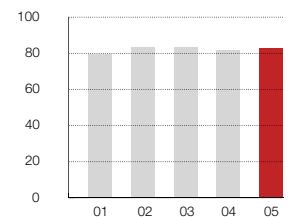
Investoinnit

milj. €



Sijoitetun pääoman tuotto

%



Omavaraisuusaste

%



Junamatkojen määrä nousi ennätyslukemiin vuonna 2005. Lähiliikenteen junissa tehtiin 51 miljoonaa matkaa, mikä oli yli kuusi prosenttia edellisvuotta enemmän.



Rautatieliikenne

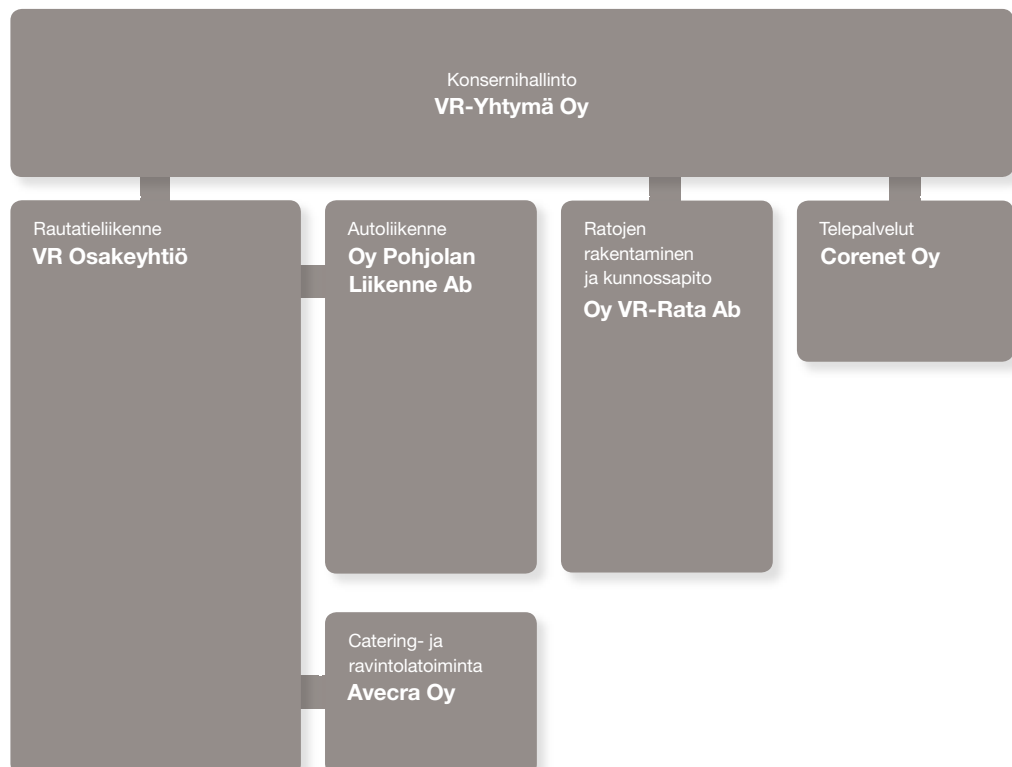
- Konsernin suurin yhtiö, VR Osakeyhtiö, on johtava tavara- ja henkilöliikenteen kuljettaja Suomessa.
- Junilla kuljetettiin 40,7 miljoonaa tonnia tavaraa vuonna 2005. Pääosa VR Cargon kuljetuksista on Suomen metsä-, kemian- ja metalliteollisuuden raaka-aineita ja tuotteita.
- Henkilöliikenteessä tehtiin 63,5 miljoonaa matkaa. Vuorokaudessa on keskimäärin 270 kaukojuna- vuoroa ja 850 lähijunavuoroa. Suomen ja Venäjän välillä on päivittäin kuusi junavuoroa.
- Rautatieliikenteen liikevaihto on 653,8 miljoonaa euroa. Tavaraliikenteen osuus siitä on 333,4 miljoonaa ja henkilöliikenteen 320,4 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 7 713.



Ratojen rakentaminen ja kunnossapito

- Oy VR-Rata Ab tytäryhtiöineen tarjoaa radanpidon suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapito- palveluja valtiolle, kunnille, satamille ja rautatie- palveluja käyttäville yrityksille.
- Noin 90 % toimialan liikevaihdosta tulee valtion rataverkkoa hallinnoivan Ratahallintokeskuksen tilauksista.
- Toimialan liikevaihto on 241,5 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 2 382.

Konsernin rakenne





Autoliikenne

- Pohjolan Liikenne on VR Osakeyhtiön alkonserni, joka harjoittaa junaliikennettä täydentävää autoliikennettä. Konsernilla 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 kuljettivat 9,1 miljoonaa tonnia tavaraa vuonna 2005.
- Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab ja sen tytäryhtiö Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab kuljettivat bussilla 11,9 miljoonaa matkustajaa.
- Autoliikenteen liikevaihto on 209,1 miljoonaa euroa. Tavaraliikenteen osuus siitä on 172,9 miljoonaa ja henkilöliikenteen 36,1 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 1 936.



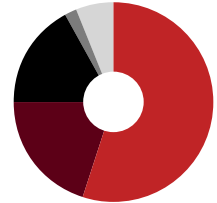
Catering- ja ravintolatoiminta

- Avecra Oy täydentää VR Henkilöliikenteen palveluja.
- Avecra harjoittaa kahvila- ja ravintolatoimintaa kaukojunissa ja suurimmilla rautatieasemilla. Palveluja on päivittäin 130 junassa. Asemilla on 16 palvelupistettä.
- Yhtiön vähemmistöosakkaana on sveitsiläinen Rail Gourmet Holding AG, joka kuuluu Compass Groupiin.
- Catering- ja ravintolatoiminnan liikevaihto on 25,6 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 289.



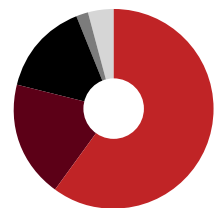
Telepalvelut

- Corenet Oy tuottaa telepalveluja rautatieliikenteeseen ja kehittää telejärjestelmiä kuljetus- ja logistiikka-alan tarpeisiin.
- Yhtiön vähemmistöosakkaana on TDC Song Oy.
- Telepalveluiden liikevaihto konsernin ulkopuolelta on 18,2 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 204.



Liikevaihto toimialoittain 2005

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



Henkilöstö toimialoittain 2005

• Rautatieliikenne	60 %
• Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	19 %
• Autoliikenne	15 %
• Catering- ja ravintolatoiminta	2 %
• Muut	4 %

VR-konsernin tehtävä

VR-konsernin tehtävä on toimia kannattavasti kuljetusliiketoiminnassa ja rautatieinfrastruktuuripalvelun toimialalla siten, että se tuottaa omistajalleen tavoitteen mukaisen osinkotuoton sekä kykenee tarjoamaan asiakkailleen korkealaatuisia palveluja. Konsernin tulee kasvattaa omistaja-arvoa, ja sen on toimittava vastuullisen yritystoiminnan periaatteita noudattaen.

VR tarjoaa tavaraliikenteen asiakkaille ja joukkoaliikenteen matkustajille turvallisia, korkealaatuisia ja ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittavia kuljetus- ja logistiikkapalveluja sekä niihin kiinteästi liittyviä lisäarvopalveluja. VR tarjoaa myös korkealaatuisia ratojen suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapitopalveluita.

Tavoitteet

1. Henkilöliikenne raiteilla: kasvu joukkoliikenteen tahtia nopeampaa

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

Kotimaan kaukoliikenteessä ja pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä tavoitteena on saada aikaan helpokäyttöinen palveluverkko yhdessä muun joukkoliikenteen kanssa. VR osallistuu aktiivisesti matkakeskusten rakentamiseen. Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on muodostaa Suomeen 23 matkakeskusten verkosto. Kansainvälisessä liikenteessä VR valmistautuu Venäjän-yhteyksien nopeuttamiseen ja matkustuksen voimakkaaseen kasvuun.

Asiakaspalvelun laatuun kiinnitetään huomiota. Tavoitteena on asiakastyytyväisyyden kasvattaminen. Keskeisiä keinoja ovat matka-aikojen lyhentäminen, uuden junakaluston käyttöönotto ja uusien myyntikanavien kehittäminen. 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 myös teollisuuden

vientikuljetuksia ja transitoliikennettä itään päin sekä kehittää Kaukoidän liikennettä Siperian radalla.

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

3. Kannattavuuden turvaaminen

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 kiinnitetään kasvavaa huomiota, koska henkilöstörakenne uudistuu voimakkaasti samaan aikaan toimintojen tehostamisen kanssa.

Kustannuksia vähennetään ydinliiketoimintaan keskittymällä ja päällekkäisiä tehtäviä karsimalla. Lisäksi tutkitaan ulkoistamisen mahdollisuuksia niin, ettei palvelutaso kuitenkaan heikkene. Konsernihallinnossa lisätään sähköisiä palveluita. Kaikkia muutosprosesseja nopeutetaan.

Henkilö- ja tavaraliikenteessä säästöjä haetaan junakaluston ja henkilöstön nykyistä tehokkaammasta ohjauksesta. Matkustajille kehitetään itsepalveluun perustuvia lipunostokanavia, jotka myös helpottavat lippujen hankintaa. Tavaraliikenteessä olennaista on vaunuston kierron nopeuttaminen ja kuormauspaikkojen vähentäminen.

VR-Rata pyrkii sopeutumaan muuttuviin markkinoihin: kasvavaan kilpailuun ja yhä lyhytkestoisempiin 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



VR:n tavoitteena on asiakas-tyytyväisyyden kasvattaminen. Keinoja ovat muun muassa matka-aikojen lyhentäminen, uuden junakaluston käyttöönotto ja uusien myyntikanavien kehittäminen.

Arvot

Turvallisuus

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

Tyytyväinen asiakas

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

Yhdessä menestyminen

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

Vastuullisuus

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

Riskienhallinta

VR:n riskienhallinnan tavoitteena on tukea liiketoimintatavoitteiden saavuttamista siten, että vältetään ei-toivottuja operatiivisia ja taloudellisia tapahtumia.

Riskienhallintapolitiikassa määritetään riskienhallinnan tavoitteet ja vastuualueet. Poliitiikka vahvistaa myös riskien arvioinnin, valvonnan ja raportoinnin periaatteet.

Riskienhallinta edellyttää vaaratekijöiden tunnistamista ja riskien suuruuden määrittämistä sekä päätöksentekoa riskien poistamiseksi tai pienentämiseksi.

Riskit on arvioitu toiminta-alueittain. Arviointiperusteena on uhkaan liittyvän vahingon todennäköisyys ja seurausten vaikuttavuus. Kartoituksessa kuvataan lisäksi riskien hallintakeinot.

Riskikartoitukset käsitellään VR-Yhtymä Oy:n ja muiden konserniyhtiöiden johtoryhmissä vuosittain, jolloin päätetään myös tarvittavista toimenpiteistä. Ne koskevat erityisesti merkittäviä riskejä sekä riskejä, joiden hallintaan yksittäiset vastuuhenkilöt tai esimiehet eivät voi vaikuttaa. Riskienhallinnan tilanteesta raportoidaan VR-Yhtymän hallitukselle kerran vuodessa.

Junamatkustamisen suosio kasvaa

Junamatkustus on lisääntynyt selvästi viime vuosina. Vuonna 2005 kehitys oli muuta liikennettä nopeampaa. Erityisesti perheet lisäsivät junan käyttöä.

Yksi syy matkustajamäärän kasvuun oli edullinen perhelippu, jolla yhtä aikuista kohden yksi lapsi matkustaa ilmaiseksi. Perhelipuilla matkustaneiden määrä kasvoi kahdeksan prosenttia. Junamatkustajista 16 prosenttia on perheitä.

Lapsiperheet on otettu huomioon junien tilojen suunnittelussa. Kaikissa InterCity-junissa on kaksikerroksinen palveluvaunu, jossa on leikkinurkkaus ja erillinen perhehytti.





Henkilöliikenne

Keskeiset tavoitteet

- Asiakastytyväisyyden parantaminen ja markkinaosuuden kasvattaminen
- Matka-aikojen lyhentäminen ja matkustusmukavuuden lisääminen
- Täsmällisyyden ja turvallisuuden parantaminen

VR tarjoaa junamatkustajille monipuolisia palveluita kaukoliikenteessä ja pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä. Päivittäin on noin 270 kaukoliikenteen juna-vuoroa, joista kuusi Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä. Pääkaupunkiseudulla kulkee noin 850 lähijunaa vuorokaudessa.

Tavoitteena on junan markkinaosuuden kasvattaminen. Se on nykyisin noin 5 % kaikista Suomessa tehdyistä matkoista. Junan pääkilpailija on henkilöauto, jolla tehdään Suomessa 85 % kaikista matkoista. Joukkoliikenteestä junan markkinaosuus oli noin 37 % vuonna 2004. Pitkillä, yli 75 kilometrin matkoilla noin 60 % joukkoliikenteen matkoista tehdään junalla.

Liikevaihdon ja matkojen määrän kehittyminen

Henkilöliikenteen liikevaihto vuonna 2005 oli 320,4 miljoonaa euroa, missä on 5,2 % kasvua edellisvuoteen verrattuna. Junamatkojen kokonaismäärä kasvoi 5,6 %. Kaikkiaan junissa tehtiin 63,5 miljoonaa matkaa, mikä on kaikkien aikojen ennätys.

Kaukoinnissa matkoja tehtiin viime vuonna 12,5 miljoonaa. Kasvua oli 3,1 %. Matkustus Suomen ja Venäjän välillä kasvoi 6,2 %. Yhteensä idänjunissa tehtiin 267 000 matkaa.

Pääkaupunkiseudulla YTV-alueen matkojen määrä kasvoi 7,0 %, ja muualla pääkaupunkiseudulla lähiliikenteen matkat lisääntyivät 3,2 %. Lähiliikenteen matkoja tehtiin yhteensä 51,0 miljoonaa.

Eriyisesti junamatkustus kasvoi keskeisillä yhteysväleillä Helsingistä Tampereelle, Lahteen, Hämeenlinnaan ja Jyväskylään. Kasvua oli myös Tampereen ja Oulun välillä. Asiakasryhmistä junan käyttöä lisäsivät eniten perheet ja eläkeläiset.

Myös päivittäisten työmatkustajien määrä sekä lähietä kaukoliikenteessä kasvoi selvästi. Helsingin seudulla käydään töissä entistä kauempaa, muun muassa Lahdesta, Hämeenlinnasta, Tampereelta, Salosta ja Turusta.

Junamatkustus kasvoi muuta liikennettä nopeammin

Junamatkojen määrä on lisääntynyt selvästi viime vuosina. Kahtena viime vuonna kasvua on ollut enemmän kuin joukkoliikenteessä keskimäärin. Vuonna 2005 junamatkustus kehittyi koko muuta liikennettä nopeammin, kun henkilöautolla tehtyjen matkojen kasvu jäi kahteen prosenttiin. Synä hyvään kehitykseen ovat nopeutuneet matka-ajat, isot kalustoinvestoinnit ja onnistuneet palvelu-uudistukset.

Asiakkaiden näkemyksiä pyrittiin kertomusvuonna hyödyntämään entistä tehokkaammin palveluiden

kehittämisessä. Palautejärjestelmää parannettiin ja asiakkaiden odotuksista käynnistettiin uudentyyppisiä tutkimuksia ja mittauksia. VR sai matkustajilta yhteensä 17 360 palautetta, joista suurin osa koski liikennöintiä, kalustoa ja palvelua junissa.

Jakelukanavien kehittäminen jatkui. VR:n verkko-kaupasta ostettujen lippujen määrä kasvoi tasaisesti. Vuonna 2005 noin 5 % kaikista kaukoliikenteen junalipuista ostettiin Internetistä. VR:n yritysasiakkaat voivat nyt ostaa myös verkkokaupasta VR Matkatilille, jota yli puolet yrityksistä käyttää maksuvälineenä.

Rautakirjan kanssa solmittiin aiesopimus, jonka mukaan junalippuja voi vastaisuudessa lunastaa myös R-kioskeista.

Uutta mukavuutta Lapin-matkoihin

Lapin junamatkailua kehitettiin merkittävästi kertomusvuonna. VR tiivisti yhteistyötä Lapin matkailuyrittäjien kanssa ja otti uudelleen käyttöön JunaSki- ja SkimbaJuna-tuotemerkit. Uuden junakaluston myötä yöjunamatkustuksen mukavuus paranee huomattavasti. Vuonna 2005 makuuvaunuissa matkusti noin 471 000 asiakasta. Autoja junissa kulki 37 800.

Uusia autovaunuja on nyt kaikilla autojunareiteillä. Liikenteessä on yhteensä 15 vaunua, joista jokaiseen mahtuu 12 henkilöautoa. Vaunut ovat kokonaan katettuja, ja niissä on autoille lämmityspistokkeet. Sesonkiaikoina käytetään myös perinteisiä autovaunuja.

Ensimmäiset kaksikerroksiset makuuvaunut olivat syksyllä valmistajan koeajoissa ja tulivat liikenteeseen helmikuussa 2006. Vaunujen yläkerran hyteissä on oma suihku ja wc. Alakerrassa voi yhdistää kaksi hyttiä esimerkiksi perheen käyttöön.

Pendolino-verkosto valmis

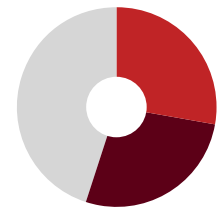
Pendolino-reitistö laajeni kertomusvuonna ja kattaa nyt kaikki keskeiset yhteysvälit Suomessa. Vuoden alussa Helsingin ja Oulun välille tuli kaksi uutta Pendolino-vuoroa. Myöhemmin avattiin vielä kaksi uutta reittiä: Helsinki–Kouvola–Iisalmi ja Helsinki–Joensuu.

Vuorokaudessa on yhteensä 24 Pendolino-vuoroa. Vuonna 2005 junissa oli yhteensä yli miljoona matkustajaa. VR:llä on nyt kaikki tilatut 18 junayksikköä, joista uusin otettiin käyttöön vuoden 2006 alussa.

Pendolino-liikenne täytti kertomusvuonna kymmenen vuotta. Ensimmäiset junat tulivat Helsingin ja Turun väliselle rantaradalle vuoden 1995 lopussa.

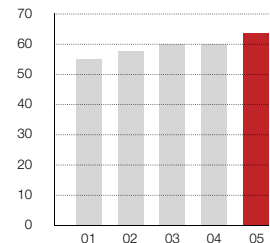
Kiskobussiliikenne alkoi, lisää ilmastoituja lähijunia

Uudet kiskobussit aloittivat liikennöinnin ensimmäisenä Joensuun ja Pieksämäen välillä toukokuussa.

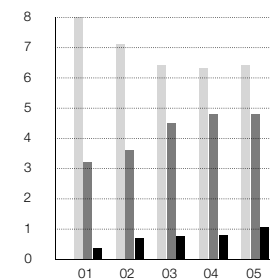


Rautatieliikenteen osuus VR:n liikevaihdosta 2005

- Henkilöliikenne 27 %
- Tavaraliikenne 28 %



Junaliikenteen matkat miljoonaa



Kaukoliikenteen matkat junatyypeittäin miljoonaa

- Pikajuna (sis. taajamajunat)
- InterCity
- Pendolino



Loppuvuonna liikenne käynnistyi Joensuun ja Nurmeksen sekä Iisalmen ja Ylivieskan välillä. Kiskobussit on tarkoitettu vähäliikenteisille, sähköistämättömille radoille.

Helsingin ja Riihimäen välille saatiin kesän alussa lisää ilmastoituja kaupunkijunia. Lähes puolet pääkaupunkiseudun lähiliikennevuoroista liikennöidään uusilla kaupunkijunilla.

Pitkäaikainen sopimus YTV:n kanssa

YTV ja VR solmivat liikennepalveluiden ostosopimuksen vuosille 2006–2017. Sopimuksen arvo on noin 46 miljoonaa euroa vuodessa.

Sopimuskokonaisuus on aiempaa yksityiskohdaisempi. Se muodostuu neljästä erillisestä osasta, joista suurin on junaliikenteen hoitamista koskeva operointisopimus. Muut sopimukset koskevat kalustoa, kunnossapitoa ja muita palveluja.

Sopimus mahdollistaa liikenteen pitkäjänteisen suunnittelun pääkaupunkiseudulla. Sopimuksessa on otettu huomioon myös Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n vireillä olevat kalustohankinnat.

Ajoissa ja turvallisesti perille

Junaliikenteen täsmällisyys oli hyvä vuonna 2005. Kaukojunaliikenteessä täsmällisyys ylitti 90 %:n tavoitteen ja oli 90,04 %. Myöhästymisraja on viisi minuuttia. Lähiliikenteen vastaava luku oli 97,6 % ja myöhästymisraja kolme minuuttia.

Rautateiden kansainvälisessä täsmällisyystutkimuksessa VR oli parhaiden yhtiöiden joukossa sekä lähi- että kaukoliikenteessä. Vertailussa on mukana neljatoista rautatieyhtiötä Euroopasta ja yksi Japanista.

Matkustusturvallisuuden parantamiseksi pikajunissa kiinnitettiin erityishuomiota ovien sulkemiseen junan lähtiessä. Lisäksi junien eteisiin tuli uudet ohjeet ovien turvallisesta avaamisesta. Kaikki oviat pyrittiin korjaamaan mahdollisimman nopeasti.

VR osallistui kertomusvuonna laajaan tutkimukseen, joka selvitti joukkoliikenteen turvallisuutta pääkaupunkiseudulla. Tulosten perusteella tilanne iltaisin ja viikonloppuisin on huonontunut selvästi viime vuosina. Sen sijaan työmatkustus koetaan turvallisiksi.

Tulevaisuuden näkymät

Syksyllä 2006 junaliikenne nopeutuu merkittävästi, kun Keravan ja Lahden välinen oikorata valmistuu. Siihen mennessä käyttöön saadaan myös kaikki viime vuosina tilattu uusi junakalusto.

Oikoradan huippunopeus on 220 kilometriä tunnissa. Pendolino-junan matka-aika Lahdesta Helsinkiin jää alle 50 minuutin, ja matka-ajat Savo-

on ja Itä-Suomeen lyhenevät puolesta tunnista jopa yli tuntiin.

Kiskobussiliikenne laajenee vuoden 2006 aikana neljälle uudelle reitille: Karjaa–Hanko, Iisalmi–Ylivieska, Tampere–Haapamäki ja Parikkala–Savonlinna. Hiljaisten rataosien taajamajunaliikenne voidaan hoitaa kiskobusseilla edullisemmin kuin nykyisillä veturivetoisilla junilla.

VR ja Venäjän rautatiet jatkavat työtä nopean junayhteyden avaamiseksi Helsingin ja Pietarin välille vuonna 2008. Vuoden 2006 aikana on tarkoitus perustaa suomalais-venäläinen kalustoyritys ja käynnistää tarjouskilpailu nopeista junista. Kolmen tunnin matka-aika Pietarin ja Helsingin välillä edellyttää ratojen uusimisen ja nopean kaluston lisäksi kaikkien rajamuodollisuuksien siirtämistä liikkuvaan junaan.

Matkustajien tiedon saanti liikennehäiriötilanteissa paranee vuonna 2006. Tavoitteena on, että matkustajat saavat Internetistä ajan tasalla olevaa tietoa junien myöhästymisistä ja muista muutoksista liikenteessä.

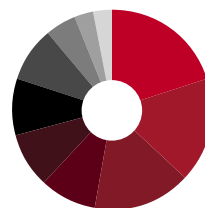
Junalippujen saatavuutta parannetaan. R-kioskeista tulee uusi myyntikanava vuoden 2006 aikana, kun VR:n puhelinpalvelusta tilattuja junalippuja voi alkaa lunastaa kioskeilta. Uudistus merkitsee junamatkustajille yli 700:aa uutta palvelupistettä.

Työmatkustuksen kannalta tärkeä uudistus on työsuhdelippu, jonka veroetu astui voimaan vuodenvaihteessa 2006. Lipun arvioidaan lisäävän joukkoliikenteen käyttöä.

Pääkaupunkiseudulla tehdään yhteistyötä laajasti muiden joukkoliikenteen toimijoiden kanssa turvallisuuden parantamiseksi.

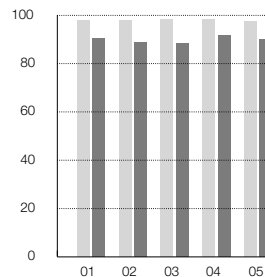
Alkuvuonna 2006 liikenne- ja viestintäministeriön kanssa solmittiin uudet sopimukset kannattamattomasta lähi- ja kaukoliikenteestä. Sopimukset tulevat voimaan oikoradan avaamisen jälkeen 3.9.2006.

Yöjunaliikenne Turusta Joensuuhun ja Helsingistä Kajaanin kautta Ouluun ei sisälly uuteen sopimukseen valtion määrärahojen supistumisen takia. Päiväjunayhteys Kajaanista Helsinkiin nopeutuu yli tunninla syysskuun 2006 alussa.



Henkilöliikenteen asiakaspalautte 2005

- Liikennöinti 20 %
- Kalusto 17 %
- VR:n palvelu junissa 16 %
- Asemien lipunmyynti 9 %
- Internet-sivut ja verkkokauppa 9 %
- Liput, hinnat ja myyntijärjestelmä 9 %
- Asemien muut palvelut 9 %
- Avecran palvelu junissa 5 %
- Puhelinpalvelu 3 %
- VR:n toiminta yleisesti 3 %



Junaliikenteen täsmällisyys %

- Lähiliikenne
- Kaukoliikenne

Tavaraliikenne

Keskeiset tavoitteet

- VR Cargon roolin vahvistaminen osana asiakkaiden palveluja
- Kansainvälisen kumppaniverkoston kehittäminen
- Entistä laajempien logistiikkaratkaisujen tarjoaminen

VR Cargo toimii metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden peruskuljettajana kotimaassa ja kansainvälisessä liikenteessä. Se kehittää 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 14 %. Juna on tehokkain vaihtoehto silloin, kun kuljetettavat erät ovat suuria ja säännöllisiä tai kuljetusmatkat pitkiä. VR Cargon asema teollisuuden peruskuljettajana jatkui vaakaana vuonna 2005.

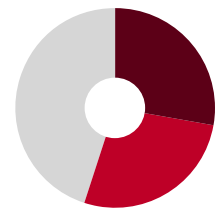
VR Cargon kuljetusten täsmällisyys ja luotettavuus olivat korkealla tasolla. Täsmällisyyttä pyritään parantamaan entisestään. Vuonna 2005 käyttöön otetun, aiempaa tarkemman seurantajärjestelmän mukaisesti 88,8 % junista saapui perille 15 minuutin aikarajan sisällä.

Liikevaihdon ja kuljetusmäärien kehittyminen

VR Cargo kuljetti kertomusvuonna 40,7 miljoonaa tonnia tavaraa. Kuljetusmäärät laskivat 4,6 % edellisvuoteen verrattuna metsäteollisuuden työmarkkinahäiriön takia. Tavaraliikenteen liikevaihto oli 333,4 miljoonaa euroa, mikä on 4,2 % vähemmän kuin edellisenä vuonna. Lasku metsäteollisuuden kuljetusmäärissä pienensi liikevaihtoa noin 20 miljoonaa euroa.

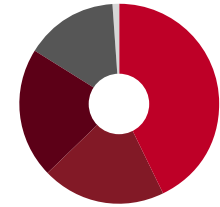
Kotimaan liikenteessä VR kuljetti 23,5 miljoonaa tonnia tavaraa, mikä on 10,6 % edellisvuotta vähemmän.

Suomen ja Venäjän välinen tavaraliikenne kasvoi 6,9 %, ja kuljetusmäärä nousi 12,9 miljoonaan tonniin. Vahvinta kasvu oli metsäteollisuuden raaka-ainekuljetuksissa. Muiden tuoteryhmien kehitystä heikensi Venäjän rautateiden tariffipolitiikka, joka ohjasi liikennettä maan omiin satamiin. Vientiliikenne Suomesta Venäjälle väheni 0,7 % metsäteollisuuden vientikuljetusten supistumisen vuoksi.



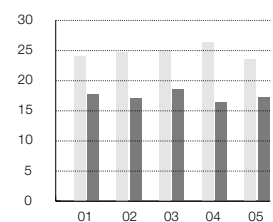
Rautatieliikenteen osuus VR:n liikevaihdosta 2005

- Tavaraliikenne 28 %
- Henkilöliikenne 27 %



Kuljetukset tuoteryhmittäin 2005

- Mekaaninen metsäteollisuus 43 %
- Metalliteollisuus 21 %
- Kemiallinen metsäteollisuus 20 %
- Kemianteollisuus 15 %
- Muu 1 %



VR Cargon kuljetukset

miljoonaa tonnia

- Kotimainen
- Kansainvälinen



VR Cargon tavoitteena on suunnitella asiakkaalle parhaiten sopiva kuljetusjärjestelmä. Hankkeisiin kuuluu myös kaluston kehittäminen. Kuvan uudistetuilla vaunuilla kuljetetaan malmirikastetta.



Suomen kautta kulkeva transitoliikenne kasvoi 5,7 % edellisestä vuodesta ja oli 3,4 miljoonaa tonnia. Eniten kasvoivat metalliteollisuuden raaka-ainekuljetukset Venäjältä kolmansiin maihin.

Kuljetukset länteen Turun ja Tornion kautta laskivat 16,7 %, ja niiden määrä oli 0,9 miljoonaa tonnia.

Merikonttien kuljetusmäärä Suomessa oli 220 300 TEU. Siperian radan konttiliikenne laski useita vuosia jatkuneen kasvun jälkeen 20 %, ja liikenteen määrä oli 100 000 TEU. TEU on konttiliikenteen mittayksikkö, joka tarkoittaa yhtä 20 jalan konttia.

Idänliikenteeseen uusia yhteistyömalleja

Vuonna 2005 VR Cargo kehitti uuden partnership-pohjaisen myynti- ja markkinointimallin Venäjälle ja muihin IVY-maihin. Lisäksi VR Cargo solmi sopimuksen Revontuli-konttijunasta Helsingin ja Moskovan välille. Sopimuskomppani on Transcontainer, Venäjän rautatieyhtiö OAO RZD:n konttikuljetuskeskus.

Yhteistyötä venäläisten rautatieoperaattoreiden kanssa tiivistettiin, jotta VR Cargo pystyy tarjoamaan entistä laajempia palveluja Venäjälle ja muihin IVY-maihin. Kertomusvuonna käynnistyi myös hanke, jonka tavoitteena on aloittaa konttikuljetukset Kiinaan yhdessä Venäjän ja Kiinan rautateiden kanssa.

Venäjän rautatiet palkitsi VR:n parhaimpina kansainvälisenä yhteistyökumppaninaan. VR sai vastavain Partner-palkinnon myös edellisenä vuonna.

Logistista kokonaispalvelua

Kotimaan markkinoilla VR-konsernin tavaraliikenneyhtiöiden yhteistyö tiivistyi ja kokonaispalvelumalli eteni pilottihankkeiden myötä. Vuonna 2004 valmistunut Cargo East Terminal Kouvossa vakiinnutti asemansa markkinoilla. Terminaalissa kootaan itään suuntautuvat tavaravirrat tehokkaiksi kokojuniksi.

Oulun Oritkariin vuoden 2004 alussa valmistunut yhdistettyjen kuljetusten terminaali on tehnyt mahdolliseksi kuljetusten tuntuvan lisäämisen. Asiakas-kunta laajeni kertomusvuonna, ja rekkajunissa kuljetettiin vuonna 2005 kaikkiaan 11 650 ajoneuvoyhdistelmää ja perävaunua. Kasvua edellisvuoteen kertyi 30 %. Yhdistettyjä kuljetuksia on öisin molempiin suuntiin väleillä Oulu–Helsinki ja Kemi–Helsinki.

Tiedonvälityksen merkitys osana logistiikkaa on kasvanut. Kertomusvuonna VR Cargo kehitti aktiivisesti kuljetuksia tukevia tietojärjestelmiä. Kuljetustilausjärjestelmän käyttöä laajennettiin niin, että järjestelmä tuli kokonaisuudessaan käyttöön vuoden 2006 alussa. Kuljetustilausjärjestelmällä tavoitellaan parempaa asiakaspalvelua, toimitusvarmuutta ja tehokkuutta.

VR Cargo osallistui useisiin tutkimus- ja kehityshankkeisiin yliopistojen ja tutkimuskeskusten kanssa. Vuoden aikana selvitettiin muun muassa RFID-tunnistustekniikan soveltuvuutta rautatieympäristöön.

Tulevaisuuden näkymät

VR Cargon tulevaisuuden haasteena on toimia entistä asiakaslähtöisemmin ja tehokkaammin. Kehittämisen lähtökohdanna on edelleen ns. Common Carrier -periaate. Kokonaispalvelun tarjoamisen tavoitteena on suunnitella asiakkaan omaan palvelukokonaisuuteen parhaiten sopiva kuljetusjärjestelmä. Hankkeisiin liittyy usein myös kaluston kehittämistä.

Kokonaispalvelun tarjoaminen ja keskeisten asiakasyritysten liikenteen keskittyminen tietyille väleille vahvistavat VR Cargon asemaa kotimaan liikenteessä.

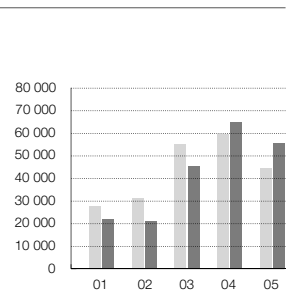
Yhdistettyjä kuljetuksia lisätään Tampereen ja Pohjois-Suomen välillä. Kalustoinvestointien myötä mahdollisuudet entistä kookkaampien ajoneuvoyhdistelmien kuljettamiseen paranevat. Kotimaan konttikuljetuksiin haetaan nykyistä tehokkaampia toimintamalleja.

Kansainvälisessä liikenteessä VR Cargo keskittyy suomalaisen perusteellisuuden raaka-aineiden tuontikuljetuksiin. Muita painopisteitä ovat vientiteollisuuden kuljetukset itään ja Suomen kautta kulkeva transitoliikenne molempiin suuntiin.

Yhteistyötä nykyisten Trans-Siperian-yhteyksien kehittämiseksi jatketaan. Kansainvälistä kuljetustoimintaa laajennetaan erityisesti Kiinaan.

Tietotekniikan ja automaation hyödyntäminen lisääntyy. Uudet ratkaisut yleistyvät erityisesti kuljetustiedon ja resurssienkäytön hallinnassa. Ratapihatointien kehittämisessä korostuu automatisointi.

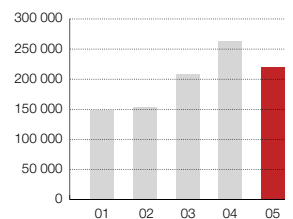
Kilpailu kotimaan tavaraliikenteessä avautuu rautateilla vuoden 2007 alussa.



Kaukoidän konttiliikenne

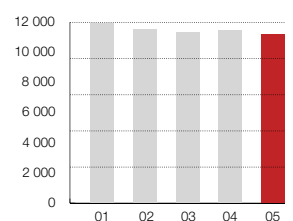
TEU = 20 jalan kontti

- Tuonti
- Vienti



Merikonttien kuljetukset

TEU = 20 jalan kontti

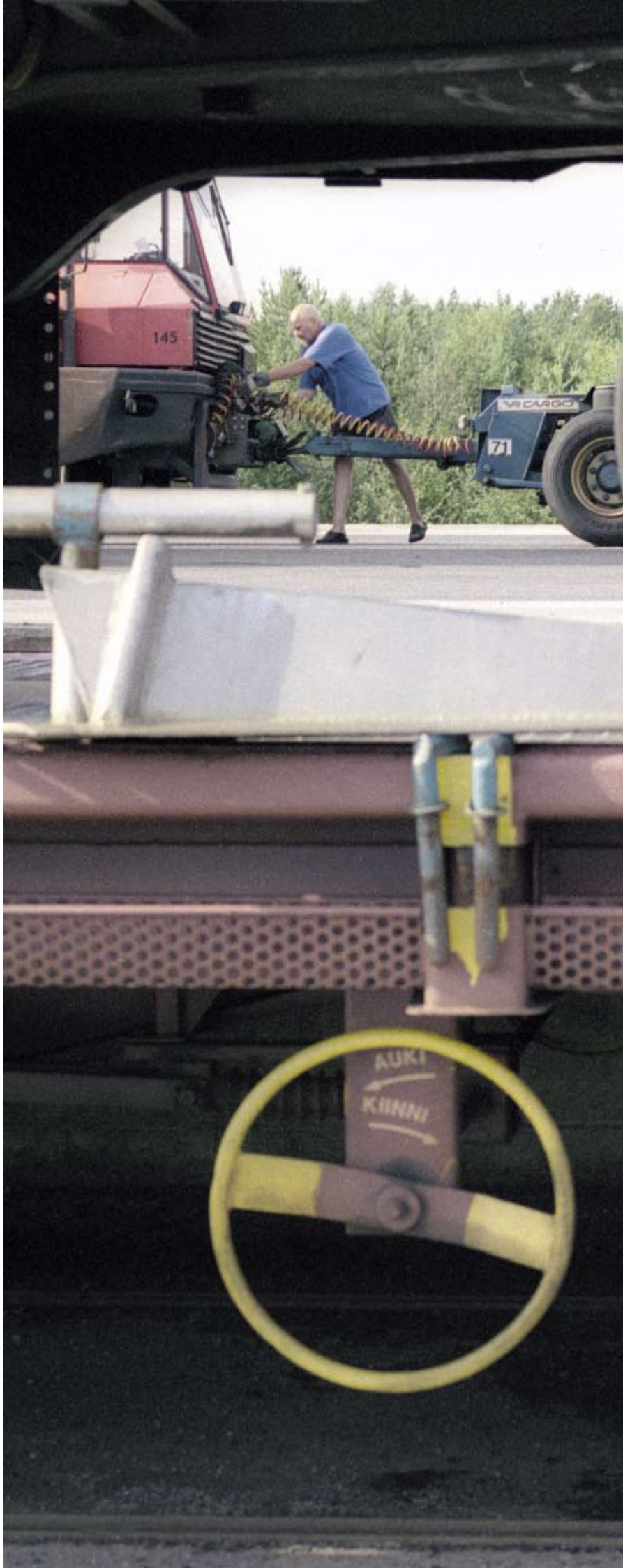


Tavaravaunujen määrä

Rekat kulkevat kiskoilla

Yhdistetyt kuljetukset ovat lisääntyneet tuntuvasti vuoden 2004 jälkeen, kun Oulun Oritkarin terminaali valmistui. Kertomusvuonna asiakaskunta laajeni, ja Tampereen ja Oulun välillä kuljetettiin ensimmäistä kertaa myös säiliöautoja.

Junissa kuljetettiin ajoneuvo-yhdistelmiä ja perävaunuja 30 prosenttia enemmän kuin edellisellä vuonna. Rekkajunat kulkevat öiseen aikaan Oulun ja Helsingin sekä Kemin ja Helsingin välillä.





Ratojen rakentaminen ja kunnossapito

Keskeiset tavoitteet

- Asiakastytyväisyyden parantaminen
- Kilpailukyyn nostaminen
- Kannattavuuden säilyttäminen



Ratojen rakentamisen ja kunnossapidon osuus VR:n liikevaihdosta 2005

- Ratojen rakentaminen ja kunnossapito 20 %

Oy VR-Rata Ab tytäryhtiöineen on erikoistunut radanpidon suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapito-palveluihin. Sen asiakkaina ovat valtio, kunnat, satamat ja rautatiepalveluja käyttävät yritykset sekä muut radanpidon pääurakoitsijat. VR-Rata tarjoaa lähinnä tytäryhtiöidensä kautta insinöörirakentamisen palveluita myös rautatieympäristön ulkopuolisessa rakentamisessa.

VR-Rata tarjoaa asiakkailleen kokonaispalvelua, johon sisältyy suunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito. Asiakkaiden kanssa tehdään sopimuksia myös yksittäisistä palveluista kuten suunnittelusta.

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 aikoina 400–450 miljoonaa euroa vuodessa. Lisäksi teollisuusyritykset, satamat ja muut yksityisratojen omistajat ovat käyttäneet ratatöihin vuosittain 20–30 miljoonaa euroa.

Liikevaihdon kehittyminen ja merkittävimmät työt

Ratojen rakentamisen ja kunnossapidon liikevaihto oli 241,5 miljoonaa euroa vuonna 2005. Liikevaihto

nousi edellisestä vuodesta noin 2,5 %. Ratahallintokeskuksen tilaamien töiden osuus liikevaihdosta oli yli 90 %. VR-Radan markkinaosuus Ratahallintokeskuksen kaikista tilauksista oli noin 45 %. Yhtiön oma tuotanto painottui rautatieteknistä osaamista edellyttäviin töihin. Kertomusvuoden lopussa tilauskanta vuodelle 2006 oli noin 187 miljoonaa euroa.

Rautatiesuunnittelun tärkeimpiä töitä oli yli sadan erillisen kunnossapitokohteen rakennussuunnittelu eri puolilla Suomea. Työhön osallistui rata-, silta-, geo-, sähkö- ja turvalaiteteknisiä asiantuntijoita. Yksikkö osallistui myös Seinäjoki–Oulu-radan uusi-misen suunnitteluun. Lisäksi se vastasi Ratahallintokeskuksen omaisuudenhallintarekisterien ylläpidosta ja kehittämisestä.

Kerava–Lahti-oikoradalla jatkuivat päällysrakennurakat, sähköistysurakat ja turvalaiteasennukset. Radan päällysrakenne saatiin valmiiksi marraskuussa viimeistelytöitä lukuun ottamatta.

Suurimmat päällysrakennurakat olivat osuuksilla Tampere–Jyväskylä, Seinäjoki–Oulu, Kirkkonummi–Turku, Siilinjärvi–Viinijärvi ja Pieksämäki–Kuopio. Isoja päällysrakenteen perusparannusurakoita tehtiin kaikkiaan 286 kilometrin matkalla, ja vanhojen ratapölkkyjen tilalle vaihdettiin noin 300 000 uutta betonipölkkyä.



VR-Rata sai käyttöönsä uudentyyppisen leimuhitsauskoneen, jonka avulla kiskonpäät yhdistetään kuumentamalla ne sähkövirran avulla. Uusi hitsausmenetelmä on nopea ja tulos entistä kestävämpi.



Botniabananilla Pohjois-Ruotsissa valmistui kesän aikana 35 kilometriä uutta rataa. Työ jatkuu keväällä 2006, ja koko urakka valmistuu vuonna 2007. Yhteistyökumppani urakassa on Balfour Beatty Rail AB. Ruotsista saatiin kertomusvuonna myös pienempiä toimeksiantoja muun muassa Blekingebananilta.

Viossa VR-Track AS jatkoi sepelinpuhdistusurakkaa nyt kuudetta vuotta RT-Ehitys AS:n tilauksesta.

Radan kunnossapidon tasoa mittaava indeksi saavutti jälleen uuden ennätystasonsa. indeksi kertoo kunnossapidon onnistumisesta, mutta rataverkon kuntoa se kuvaa vain hetkellisesti.

Keväällä rataverkolla oli kiskovikoja erityisesti Tampereen ja Jyväskylän välillä. VR-Rata uusi kiskoja Ratahallintokeskuksen tilauksesta kriittisimmillä alueilla kesällä. Toinen kertomusvuoden ongelma liittyi radan sähkörakenteisiin. Niissä ilmenneitä vikoja ei voitu korjata kunnossapitotoimin, vaan ongelmat edellyttivät rakenteiden uusimista.

Yhtiön omien tuotantoyksiköiden käyttöaste pysyi hyvänä. Kiskohitsaamo Kaipiaisissa käsitteli noin 34 000 tonnia kiskoja. Vaihdetuotannossa Pieksämäellä ja Kaipiaisissa valmistettiin yli 170 erityyppistä vaihdetta sekä kunnostettiin lähes 60 vaihdetta ja 500 vaihteenkääntölaitetta. Haapamäen kyllästämön kokonaistuotanto oli noin 27 000 kiintokuutiometriä puutavaraa, mistä ratapölkkyjä oli lähes kaksi kolmannesta.

Kannattavuus säilyi tyydyttävänä

Yhtiön liikevaihdon lasku pysähtyi kertomusvuonna, ja henkilökunnan määrä vakiintui noin 2 300 henkilön tasolle. Yhtiö pystyi säilyttämään tyydyttävän kannattavuuden kaikilla liiketoiminnan alueilla.

Valtion rataverkon korvausinvestoinnit olivat saman suuruisia kuin edellisenä vuonna. Kilpailutilanne kiristyi kuitenkin pienissä perusparannus- ja ratapihatoissa. Kilpailijat muodostivat työyhteisöliittymiä vahvistaakseen kilpailuasemiaan.

Ratahallintokeskuksen tilaamista rakennusurakoista puolet oli radan päällysrakennustöitä, jotka toteutettiin vuonna 2004 kilpailutetun puitesopimuksen mukaisesti. Sopimus on viisivuotinen.

Vuorenpelit Oy:n liiketoiminta liitettiin VR-Rataan. Vuorenpelit toimii nykyisin tulosyksikkönä rakentamisen liiketoiminnan ohjauksessa.

Rataverkon kunnossapitoon tuli heinäkuun alussa myös muita urakoitsijoita VR-Radan lisäksi. Muutos koski tässä vaiheessa Pohjois-Suomen aluetta. VR-Radalla oli Pohjois-Suomessa edelleen kunnossapidon aliuurakoita muun muassa vaihteiden kunnossapidossa.

Painopisteenä asiakastytyväisyys ja kilpailukyky

VR-Rata pyrkii säilyttämään johtavan asemansa radanpidossa ja vahvistamaan sitä. Tärkeimmät kehittämiskohteet ovat asiakastytyväisyys, henkilöstön osaaminen, työmenetelmät ja työvälineet.

Yhtiön asiakastytyväisyys pysyi tutkimuksen mukaan hyvällä tasolla. Henkilöstön kehittäminen painotui turvallisuus- ja tekniseen koulutukseen sekä esimiestyön parantamiseen.

Yhtiössä otettiin käyttöön uusi suunnittelujärjestelmä, joka yhdistää sekä rata-, turvalaite- että sähköratasuunnittelun. Yhtiö osallistui aktiivisesti rautatiealan määräysten ja teknisten vaatimusten laatimiseen ja uusimiseen.

VR-Rata otti vuonna 2005 käyttöön liikkuvan leimuhitsauslaitteiston ensimmäisenä Pohjoismaissa. Muutoin yhtiö investoi suunnitelman mukaisesti pääasiassa poistettavien ratatyökoneiden ja laitteiden korvaamiseksi 6 miljoonaa euroa. Investoinneilla varmistetaan rakentamisen ja kunnossapidon kilpailukyky.

Tulevaisuuden näkymät

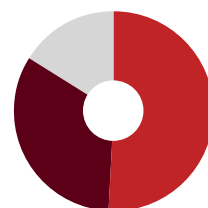
Rataverkon parannustöiden painopiste on siirtynyt Itä- ja Länsi-Suomeen. Tämä edellyttää VR-Radalta nykyistä suurempaa liikkuvuutta kiristyillä markkinoilla. Vientimarkkinoilla menestymiseen tarvitaan myös vahvaa osaamista ja tehokkuutta.

Ratahallintokeskuksen toimintasuunnitelman mukaan ratatöiden painopiste siirtyy vuosina 2007–2010 takaisin vanhan rataverkon korjaamiseen. Tällä alueella VR-Rata pystyy parhaiten kilpailemaan töistä.

Lähivuosina käynnistyy myös merkittäviä uusia rakennushankkeita, kuten Ilmalan ratapihan uusiminen, Seinäjoki–Oulu- ja Lahti–Vainikkala-välin kehittäminen sekä Vuosaaren sataman ratatyöt. VR-Rata valmistautuu tarjouskilpailuihin vuoden 2006 aikana.

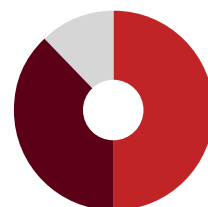
Ratahallintokeskuksen kunnossapidon alueisännöinti laajeni kertomusvuonna kattamaan koko maan. Alueisännöinti muuttaa toimintatapoja ja on haaste myös VR-Radalle. Kunnossapidon kilpailutus laajenee Pohjois-Suomen lisäksi myös muualle Suomeen vuonna 2008.

VR-Rata keskittyy edelleen rautatieteknistä osaamista, erikoiskalustoa ja junaturvallisuuden hallintaa vaativiin töihin. Toiminnan painopisteitä ovat myös insinööri- ja rakentamisen ja vientitoiminnan kehittäminen.



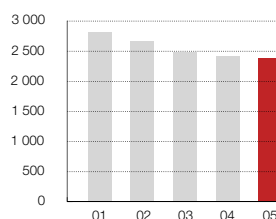
Liikevaihto 2005

• Kunnossapito	51 %
• Rakentaminen	33 %
• Suunnittelu-, materiaali- ja muut palvelut	16 %



Työtunnit 2005

• Kunnossapito	50 %
• Rakentaminen	38 %
• Suunnittelu-, materiaali- ja muut palvelut	12 %



Henkilöstön määrä

Autoliikenne

Keskeiset tavoitteet

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

Oy Pohjolan Liikenne Ab:n tehtävänä on hoitaa VR-konsernin autoliikennettä tytäryhtiöidensä kautta. Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab sekä Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab harjoittavat linja-autoliikennettä. Oy Transuotila Ab on keskittynyt säiliöliikenteeseen Suomessa ja Baltian maissa. Transpoint Oy Ab kuljettaa kappaletavaraa ja Combitrans Oy huolehtii osa- ja kokokuormakuljetuksista.

Yhtiöllä oli kertomusvuonna 291 linja-autoa. Tavaraliikenteessä oli 190 kuorma-autoa, 450 perävaunua ja 978 vaihtokoria. Lisäksi kalustoon kuului 72 säiliöautoa ja 97 säiliöperävaunua. Käytössä oli myös noin 800 alihankkijoiden kuorma-autoa.

Liikevaihdon ja kuljetusmäärien kehittyminen

Autoliikenteen liikevaihto kasvoi 5,7 % edellisestä vuodesta ja oli 209,1 miljoonaa euroa. Liikevaihdosta tavaraliikenteen osuus oli 172,9 miljoonaa euroa eli 14 % ja henkilöliikenteen osuus 36,1 miljoonaa euroa eli 3 %.

Tavaraliikenteen kuljetusmäärät kasvoivat 2,8 % edellisestä vuodesta ja olivat 9,1 miljoonaa tonnia.

Kappaletavaraliikenteessä kuljetusmäärät laskivat 3,5 %, kun taas osa- ja kokokuormaliikenteessä kasvu oli 7,4 %. Säiliöliikenteessä tonnit vähenivät 5,5 %.

Henkilöliikenteessä kuljetettiin 11,9 miljoonaa matkustajaa, mikä oli 17,5 % enemmän kuin edellisellä vuotena.

Kannattavuus parani

Pohjolan Liikenne -yhtiöiden tulos koheni selvästi vuonna 2005. Liikevoitto kasvoi 11,5 %. Tulosta voidaan pitää markkinaolosuhteisiin nähden tyydyttävänä. Tulosta heikensivät korkea polttoaineen hinta ja paperiteollisuuden työtaistelu.

Tulos parani kappaletavaran ja osakuormien kuljetuksissa sekä massakuljetuksissa. Sen sijaan säiliöautoliikenteen tulos heikkeni energiankulutuksen pienenemisen ja kovan kilpailun vuoksi. Kasvaneet polttoainekulut heikensivät myös tavaraliikenteen asiakkaiden kilpailukykyä ja vähensivät näin kuljetusmääriä.

Linja-autoliikenteen kannattavuus pysyi tyydyttävänä, kun sitä vertaa linja-autoalan ja erityisesti pääkaupunkiseudun sopimusliikenteen keskimääräisiin kannattavuuslukuihin.

Transpointissa on kiinnitetty erityistä huomiota kuljetusvarmuuteen ja asiakastytyväisyyteen.





Matkustajamäärän lasku pysähtyi kaukoliikenteessä

Helsingin Kampin terminaalin avautuminen kesäkuussa 2005 katkaisi kaukoliikenteen matkustajamäärien laskun ainakin toistaiseksi. ExpressBus-järjestelmään kuuluvalla pikavuoroliikenteelle suunniteltiin uusi, moderni markkinointiviestinnän linja, minkä odotetaan tuovan linja-autoihin kokonaan uusia asiakkaita.

Muuten Pohjolan Henkilöliikenteen liiketoimintaa sävytti kertomusvuonna polttoaineen hinnan voimakas nousu. Lisäksi matkustajamäärät vähenivät etenkin Imatralla, Savonlinnassa ja Kotkassa. Tästä syystä toimintaa jouduttiin sopeuttamaan edelleen.

Pohjolan Kaupunkiliikenteen toiminta lähes kaksinkertaistui edelliseen vuoteen verrattuna. Sopimusliikenteen laatu oli toimeksiantajien mittauksen mukaan korkealla tasolla edellisten vuosien tapaan.

Laajempia kuljetuspalveluita, uusia asiakkaita

Transpointille tärkeä tapahtuma kertomusvuonna oli kansainvälisten kuljetusten verkostoon liittyminen, kun yhtiö aloitti syksyllä yhteistyön Varova Oy:n kanssa. Transpoint hoitaa Varovan traileriliikenteen terminaali-toiminnot ja kotimaan kappale-tavarakuljetukset. Varova on yksi suurimmista kansainvälisistä kuljetusliikkeistä Suomessa.

Transpointin kannattavuutta parannettiin tehokkuutta lisäämällä. Lisäksi myyntihinoittelua uudistettiin, jotta se vastaisi kustannuksia aiempaa paremmin. Hinoitteluun vaikuttavat ostomäärät ja sovittu palvelutaso. Uudistus merkitsi myös luopumista heikosti kannattavista asiakkuuksista.

Erityistä huomiota Transpointissa kiinnitettiin kuljetusvarmuuteen ja asiakastytyväisyyteen. Lisäksi palvelutarjontaa laajennettiin uusille asiakas- ja toimialasegmenteille. Yksi painopisteistä oli myös henkilöstön ammattitaidon ja työkyvyn parantaminen sekä työvoiman saannin turvaaminen myös tulevaisuudessa.

Combitransin tavoitteena oli kasvattaa metsä- ja rakennusteollisuuden tuotteiden osuutta kuljetuksessa. Tavoitteena oli myös lisätä kokonaispalvelun tarjontaa ja syventää yhteistyötä asiakkaiden kanssa. Onnistuneen yhteistyön tuloksena Combitrans osallistuu nykyisin asiakkaan toimitusprosessiin entistä aikaisemmassa vaiheessa.

Transuotilan uusi pääkonttori ja varikko Liedossa otettiin käyttöön syksyllä 2005. Uuden yksikön odotetaan parantavan asiakaspalvelua sekä kaluston seurantaa ja huoltoa. Keskeisiä kehityskohteita olivat edelleen turvallisuus ja ympäristötoiminta. Ne ovat erityisen tärkeitä säiliöliikenteessä.

Tulevaisuuden näkymät

Pohjolan Liikenne -yhtiöiden yhteiset tavoitteet vuodelle 2006 ovat turvallisuuden parantaminen, henkilökunnan kouluttaminen, työilmapiiriin parantaminen sekä palvelutuotteiden kehittäminen yhdessä asiakkaiden kanssa. Yhtiöiden kannattavuuden arvioidaan parantuvan ensi vuonna.

Tulevaisuuden näkymät tavaraliikenteessä ovat erittäin suotuisat kovasta kilpailusta huolimatta. Transpointi tähtää liikevaihdon kannattavampaan kasvattamiseen palvelutarjontaa laajentamalla.

Combitransissa vuoden 2006 keskeisenä tavoitteena on tieto-, tilaus- ja toimitusprosessien tehostaminen. Myös kokonaispalvelua kehitetään. Tavoitteena siinä on hyödyntää konsernin eri yhtiöiden kuljetuspalveluita ja parantaa näin asiakkaan kilpailukykyä toimitusketjussa.

Säiliöliikenteen taloudellisen tilanteen odotetaan jatkuvan nykyisellään tai hieman paranevan kuluvaan vuoteen aikana. Liikevaihdon kasvun odotetaan tulevan lähinnä Baltian maista. Vuoden 2006 aikana vanhoihin sopimuksiin perustuvat kevytöljykuljetukset lisääntyvät.

Linja-autoliikenteen näkymät ovat varovaisen optimistiset. Liiketoiminnan kannattavuuden odotetaan alkaneella tilikaudella hieman paranevan. Toimintaa on jatkuvasti sopeutettu muuttuneeseen kysyntään, ja tämä työ jatkuu edelleen.

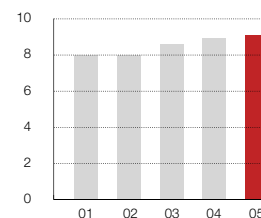


Combitransin tavoitteena on lisätä kokonaispalvelun tarjontaa ja osallistua mahdollisimman varhain toimitusprosessiin yhteistyössä asiakkaan kanssa.



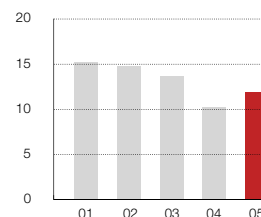
Autoliikenteen osuus VR:n liikevaihdosta 2005

• Autoliikenne 17 %



Kuljetusmäärät autoliikenteessä

miljoonaa tonnia



Bussimatkat

miljoonaa

Catering- ja ravintolatoiminta

Keskeiset tavoitteet

- Taloudellisen tuloksen parantaminen
- Asiakaspalvelun aktivoiminen
- Esimiestyön kehittäminen

Avecra Oy harjoittaa catering- ja ravintolatoimintaa kaukoliikenteen junissa ja rautatieasemilla. Junissa Avecralla on sekä ravintolavaunutoimintaa että käärymyyntiä. Palveluita on päivittäin noin 130 junassa, jotka kattavat 80 % kaikista kaukojunista. Viime vuosien merkittävimmät muutokset junien ravintolapalveluissa ovat liittyneet InterCity2- ja Pendolino-junien lisääntymiseen.

Ravintolatoimintaa Avecralla on yhteensä 16 ravintola- tai kioskipisteessä kuudella rautatieasemalla. Merkittävin toimipaikka on Helsingin rautatieasema, jossa Avecralla on yhdeksän yksikköä. Asemien palvelupisteet kilpailevat lähinnä nopean syömisestä ja juomapainotteisten ravintoloiden kanssa.

Kulunut vuosi oli haasteellinen koko ravintola-alalle. Ruokamyyni oli kasvussa, mutta alkoholin myynti laski edelleen lievästi. Lasku kuitenkin taittui loppuvuonna, mutta kasvulukuihin ei juomamyynnissä vielä yletty. Alan kokonaismyynnin arvo nousi vuoden 2005 aikana noin kolme prosenttia.

Liikevaihdon ja myynnin kehittyminen

Catering- ja ravintolatoiminnan liikevaihto oli 25,6 miljoonaa euroa vuonna 2005, mikä on 0,3 % enemmän kuin edellisellä vuonna.

Myynti junissa kasvoi 1,2 %. Kasvuun vaikuttivat lisääntyneet asiakasmäärät erityisesti pitkillä yhteysväleillä, onnistuneet ruokatuotteiden valikoimat ja keskistoksen kasvu.

Ravintoloiden myynti väheni 1,5 %. Tähän vaikutti oluen ja muun alkoholin myynnin merkittävä lasku alan yleisen kehityksen mukaisesti. Lisäksi yhtiö sulki yksikön Oulussa.

Työtä kannattavuuden parantamiseksi

Tehostettu kulujen seuranta jatkui kertomusvuonna. Avecra teki palvelumuutoksia niissä junissa, joiden matkustajamäärä ei riittänyt kannattavaan toimintaan. Lisäksi työtä tehtiin hävikin pienentämiseksi ja ostoehtojen parantamiseksi. Kehittämiskohteita olivat myös hinnoitteluratkaisut ja myyntityön aktivoiminen.

Ravintoloiden liiketoiminta-alueella seurattiin etenkin henkilöstökuluja ja myyntikatetta. Huomiota kiinnitettiin myös ravintoloiden liikeideoihin ja myyntityöhön.

Aktiivista asiakaspalvelua

Vuoden 2005 teemana sisäisessä viestinnässä ja henkilökunnan myyntivalmennuksissa oli aktiivinen asiakaspalvelu. Markkinointitoimenpiteillä ja henkilökunnan omilla kampanjoilla saavutettiin hyviä myyntituloksia.

Perhematkustus oli kertomusvuonna selvässä kasvussa. Avecra suunnitteli lapsille oman Ilpo-Ilves-hahmon. Ravintolavaunuihin tuli kesällä myyntiin Ilpo-Ilves-puuhasalkkuja ja -vihkoja. Ne saavuttivat nopeasti lapsimatkustajien suosion.

Tukea esimiestyöhön

Yksi kertomusvuoden painopisteitä oli esimiesten osaamisen vahvistaminen. Säännöllisten esimiespäivien yhteydessä järjestettiin valmennusta, jossa teemoina olivat mm. vuorovaikutustaidot, johtaminen, riskien hallinta ja talouden tunnuslukujen analysointi.

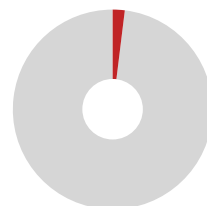
Lähes kymmenen Avecran esimiestä suoritti lisäksi Haaga Instituutin johtamisen erikoisammattitutkinnon opinnot yhdessä Suomen Compass Group -yhtiöiden esimiesten kanssa.

Tulevaisuuden näkymät

Keravan ja Lahden välisen oikoradan valmistuminen syksyllä 2006 merkitsee tuntuvia haasteita myös catering- ja ravintolatoiminnalle. Logistiikkatoimintoja hiotaan ja junien palvelua uudistetaan ja yhdenmuikaistetaan. Tavoitteena on selkeyttää asiakaspalvelua ja parantaa kannattavuutta.

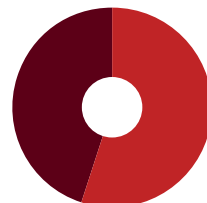
Ravintolaliiketoiminnassa suurin haaste on liikevaihdon kasvun saavuttaminen. Se vaatii tarkkaa asiakaskäyttäytymisen seuranta- ja analysointia, nykyisten palveluiden jatkuva kehitystyötä sekä uusien liikepaikkojen kartoittamista. Kilpailutilanne etenkin Helsingissä kiristyy koko ajan, mikä edellyttää aktiivisia toimenpiteitä.

Vuonna 2006 Avecrassa käynnistyy merkittävä ICT-projekti. Sen tarkoituksena on varmistaa ohjaus- ja seurantajärjestelmien toiminta ja tehokas tuki operatiiviselle toiminnalle.



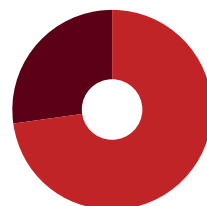
Catering- ja ravintolatoiminnan osuus VR:n liikevaihdosta 2005

- Catering- ja ravintolatoiminta 2 %



Liikevaihto 2005

- Ravintolapalvelut junissa 55 %
- Ravintolat asemilla 45 %



Henkilöstö 2005

- Ravintolapalvelut junissa 73 %
- Ravintolat asemilla 27 %



grandi

Lasten
ikio
puuhav
ku

Ilo-Ives - lasten paras matkakaveri

Ilo-Ilveksen
puuhavikko
lapsille

Ilo-Ilveksen
puuhavikko
lapsille

Henkilöstö

Keskeiset tavoitteet

- Esimiestoiminnan kehittäminen
- Kasvavaan rekrytointitarpeeseen varautuminen
- Osaamisen kehittäminen koulutuksen avulla

VR-konsernin henkilöstöstrategian tärkeimmät tavoitteet ovat henkilöstöjohtamisen kehittäminen, henkilöstörakenteen muutoksen hallinta ja osaamisen vahvistaminen. Olennainen tavoite on myös kustannustehokkuuden parantaminen.

Vuonna 2005 VR-konsernissa työskenteli keskimäärin 12 791 henkilöä, mikä on 3,6 % vähemmän kuin edellisellä vuonna. Vuoden lopussa vakinaisia oli 97,4 % koko konsernin henkilöstöstä. Osa-aikatyötä teki 3,6 % henkilöstöstä. Sesonkiluonteisissa radanrakennus- ja kunnossapitotehtävissä työskenteli keskimäärin 280 henkilöä.

VR-konsernin henkilöstöstä 85,2 % oli miehiä. Keskimääräinen työsuhteen kesto oli 23 vuotta. Henkilöstön keski-ikä oli vuoden lopussa 46,5 vuotta.

Sairauspoissaolojen määrä on pysynyt samalla tasolla usean vuoden ajan, vaikka työntekijöiden keski-ikä on noussut. Vuonna 2005 sairauspoissaolo prosentti oli 6,5 eli noin 17 päivää työntekijää kohti.

Työterveyshuoltoon käytettiin vuonna 2005 keskimäärin 464 euroa työntekijää kohti.

Parempaa esimiestyötä

Henkilöstöjohtamista on tehostettu VR-konsernissa viime vuosina. Henkilöstösuunnittelua, rekrytointia ja sisäistä raportointia on systematisoitu. Myös kehityskeskustelukäytäntöjä on yhtenäistetty. Lisäksi on parannettu vajaatyökykyisten seurantaa.

Henkilöstöresurssien systemaattinen seuranta jatkuu kertomusvuonna, ja 120 henkilöä kutsuttiin mukaan resurssikartoitukseen. Tavoitteena on varmistaa, että konsernissa on osaajia myös tulevaisuuden johto- ja esimiestehtäviin.

Esimiehille järjestettiin laajoja yhtiökohtaisia lähennusohjelmia muun muassa VR Osakeyhtiössä ja VR-Radassa.

Syksyllä 2005 valmistui VR:n tasa-arvosuunnitelma yhteistyössä ammattijärjestöjen kanssa. Suunnitelmassa esitetään toimia tasa-arvon edistämiseksi ja kuvataan, miten tasa-arvokehitystä seurataan ja miten syrjäintätapauksissa toimitaan.

Henkilöstön työtyytyväisyyttä mitataan konsernin laajuisella kyselyllä kolmen vuoden välein. Viimeisin mittaus tehtiin vuonna 2003. Useat konserniyhtiöt ovat ottaneet välivuosiin käyttöön seurantakyselyitä, joiden tuloksia hyödynnetään yhtiön vuosittaisessa tuloseurannassa.

Työkyvyn parantamiseen saatiin uutta tutkimustietoa, kun VR:n ja UKK-instituutin kolmivuotinen Kuntoveturi-tutkimus valmistui. Sen tavoitteena oli kehittää toimintamalli selän omatoimiseen kuntouttamiseen ja ehkäistä selkäkivun uusiutuminen. Käytetty kuntoutusmalli osoittautui tehokkaaksi.

Rekrytoinnit kasvussa

Konserniyhtiöihin rekrytoitiin kertomusvuonna vakinaiseen työsuhteeseen 510 henkilöä. Eniten uusia työntekijöitä tuli VR Osakeyhtiön palvelukseen, yhteensä 200 henkilöä. Suurin rekrytointitarve oli edelleen rautatiealan perusammateissa eli konduktöörin, veturinkuljettajan ja ratapihahenkilöstön tehtävissä.

Rekrytointitarve kasvaa vuosittain kaikissa VR:n henkilöstöryhmissä, kun yhä kasvava joukko henkilöstöstä saavuttaa eläkeiän. Henkilöstön vaihtuminen on nopeaa etenkin niissä ryhmissä, joissa monilla on normaalia varhaisempi eläkeikä.

Rekrytointien onnistumiseksi on tärkeää, että VR-konsernin maine työnantajana on myönteinen. Työnantajakuva on tutkimusten mukaan parantunut viime vuosina.

Koulutusta uran eri vaiheissa

Henkilöstön osaamistarpeita arvioidaan kehityskeskusteluissa, joissa laaditaan henkilökohtainen tai ryhmän kehityssuunnitelma.

Rautatiealan ammatillisesta perus- ja täydennyskoulutuksesta Suomessa vastaa VR Koulutuskeskus.

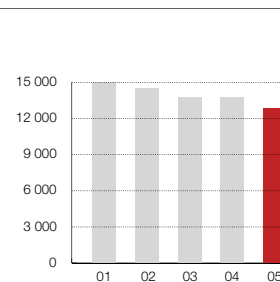
Vuonna 2005 VR Koulutuskeskuksesta valmistui 40 veturinkuljettajaa, 40 konduktööriä ja 133 ratapihahenkilöä. Rautatierakentamisen koulutusohjelmiin osallistui yhteensä noin 1 500 henkilöä.

VR Koulutuskeskuksen ja ulkopuolisten koulutusyritysten järjestämää täydennyskoulutusta oli konsernissa keskimäärin 2,2 päivää työntekijää kohti.

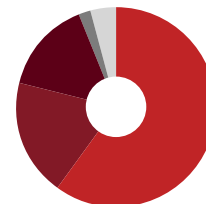
Tulevaisuuden näkymät

VR-konsernin henkilöstöjohtamisen lähivuosien painopisteitä ovat edelleen esimiestyön kehittäminen, henkilöstörakenteen muutoksen hallinta ja henkilöstön osaamisen kehittäminen.

Hyvän työilmapiirin merkitys korostuu, ja työtyytyväisyyttä seurataan säännöllisillä ilmapiirimittauksilla. Mittavat rekrytoinnit on osattava ajoittaa oikein. Myös uusien työntekijöiden kouluttaminen ja perehdyttäminen on iso haaste. Monet työtehtävistä muuttavat, ja siksi tarvitaan myös jatkuvaa täydennys- ja uudelleenkoulutusta.

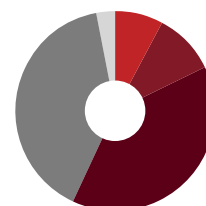


Henkilöstö keskimäärin



Henkilöstö toimialtoittain 2005

- Rautatieliikenne 60 %
- Ratojen rakentaminen ja kunnossapito 19 %
- Autoliikenne 15 %
- Catering- ja ravintolatoiminta 2 %
- Muut 4 %



Henkilöstön ikärakenne 2005

- -29 v. 8 %
- 30-39 10 %
- 40-49 39 %
- 50-59 40 %
- 60+ 3 %

▶ Lue lisää henkilöstöstä VR:n vastuuraportista, sivut 28-33.

Turvallisuus

Keskeiset tavoitteet

- Vakavien onnettomuuksien välttäminen
- Turvallisuuden jatkuva parantaminen
- Uhkatilanteiden vähentäminen

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

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

Ei vakavia onnettomuuksia junaliikenteessä

VR:n turvallisuustyön päätavoite saavutettiin vuonna 2005, sillä junaliikenteessä ei sattunut vakavia onnettomuuksia. Tilastoihin kirjautui kaksi matkustajan loukkaantumistapausta. Niissä molemmissa syny oli kaatuminen junassa. Tapauksiin ei liittynyt liikenneonnettomuutta tai liikennevirhettä.

Tasoristeysonnettomuuksien määrä kasvoi edellisvuodesta. Onnettomuuksia sattui kaikkiaan 64. Edellisvuonna luku oli 52. Tasoristeyksissä kuoli kahdeksan ja loukkaantui 19 henkilöä. Eniten huomiota herätti joulukuussa Kemissä tapahtunut onnettomuus, jossa kaksi henkilöä kuoli koiravaljakon jäätyä pika-junan alle.

Tasoristeysturvallisuus on heikentynyt viime vuosina. Vuonna 2002 onnettomuuksia sattui 42, ja tähän saakka vähiten niitä on ollut vuonna 1998, jolloin onnettomuuksien lukumäärä oli 39. Onnettomuus-

tutkintakeskus käynnisti syksyllä 2005 VR:n aloitteesta laajan selvitystyön tasoristeysturvallisuuden parantamiseksi.

Jatkuvaa turvallisuustyötä

Varsinaisten onnettomuustilanteiden lisäksi VR:llä on jo useiden vuosien ajan kiinnitetty huomiota vähäisempiin vaara- ja uhkatilanteisiin. Niiden huolellinen selvittäminen ja määrän vähentäminen parantavat turvallisuustasoa.

Erityisesti pyritään vähentämään virheitä liikenteen ohjauksessa ja junien kuljettamisessa. Vuoden 2005 aikana virheiden määrä junien kulkuteiden turvaamisessa laski selvästi edellisvuodesta. Myös seis-opastien luvattomat ohitukset vähenivät edelleen.

Kesäkuun alussa käyttöön otettiin uudistettu junaturvallisuussääntö, mikä oli kertomusvuoden merkittävin tapahtuma turvallisuustyön kannalta. Uusi sääntö varmistaa yhdenmukaiset ja turvalliset liikenteenhoitotavat koko maassa. Käyttöönottoa edelsi perehdyttämiskoulutus koko junaturvallisuushenkilöstölle.

Vuoden alussa astui voimaan rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtäviä koskeva laki, joka määrittelee myös näissä tehtävissä työskentelevien terveydentilavaatimukset. VR-Yhtymän omat rautatiealan asiantuntijalääkärit antavat lausunnot VR:n työntekijöiden sopivuudesta tehtäviin. Terveydentilaa seurataan säännöllisissä tarkastuksissa.

Tulevaisuuden näkymät

Turvallisuustyön painopisteenä säilyy junaturvallisuushenkilöstön ammattitaidon ylläpito. Vuoden 2006 aikana henkilöstö saa tavanomaisen kertauskoulutuksen lisäksi täydennyskoulutusta turvallisuusasioista.

Turvallisuuskoulutuksessa korostuu täsmällisten ja oikeiden työtapojen tärkeys. Pääpaino on tilanteissa, jolloin liikenneviestinnässä käytetään radiopuhelimia.

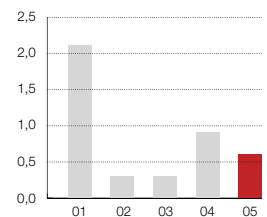
Suuri osa liikenneturvallisuustehtävissä työskentelevistä siirtyy eläkkeelle lähivuosina, mikä merkitsee VR:lle suurta haastetta. Tavoitteena on varmistaa ammattitaitoisen työvoiman saanti vaativiin rautatieammatteihin.

Rautateiden radiojärjestelmän uudistaminen ei edennyt kertomusvuonna toivotulla tavalla. Yhteiseen eurooppalaiseen GSM-R-standardiin perustavassa järjestelmässä on vielä lukuisia teknisiä puutteita. VR tekee yhteistyötä hankkeesta vastaavan Ratahallintokeskuksen kanssa ongelmien ratkaisemiseksi. Uuden järjestelmän valmistuminen kestää kuitenkin vielä muutamia vuosia.

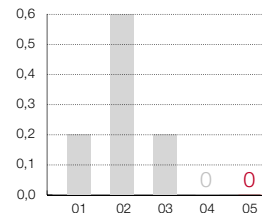


VR:n tavoitteena on parantaa jatkuvasti junaliikenteen turvallisuustasoa. Vaatimus virheettömistä työsuorituksista korostuu liikenteenohjauksessa ja junien kuljettamisessa.

► Lue lisää turvallisuustyöstä VR:n vastuuraportista, sivut 34–39.



Kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet junamatkustajat
miljaridia henkilökilometriä kohti



Törmäykset junaliikenteessä
10 miljoonaa junakilometriä kohti

Ympäristö

Keskeiset tavoitteet

- Energiatehokkuuden parantaminen
- Ympäristöhaittojen ja päästöjen vähentäminen
- Materiaalien ja kemikaalien käytön tehostaminen

VR:n strategiana on hyödyntää rautateiden ympäristöstävällisyyttä liiketoiminnassa. Rautatieliikenteen, joukkoliikenteen ja yhdistettyjen kuljetusten markkinaosuuksien kasvattaminen parantaa koko liikennejärjestelmän ekotehokkuutta.

VR:n ympäristötyön tavoitteena on parantaa energiankäytön tehokkuutta, tehostaa materiaalien ja kemikaalien käyttöä sekä vähentää konsernin eri toimintojen aiheuttamia ympäristöhaittoja ja päästöjä. Henkilöstö koulutetaan ottamaan ympäristöasiat työhönsään huomioon. Ympäristötyön erityiskohteena on vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuus.

Konsernin ympäristöjärjestelmä noudattaa kansainvälisiä ISO 14000 -sarjan standardeja. Ympäristösertifioinnin kattavuus laajeni vuonna 2005, kun koko VR Osakeyhtiön toiminta tuli joulukuussa sertifioinnin piiriin.

Konsernin henkilöstöstä 87 % työskentelee yksiköissä, joilla on ympäristösertifikaatti. Kaikki konserniyhtiöt laativat vuosittain ympäristöohjelman, joka perustuu jatkuvan parantamisen periaatteelle.

Sähköliikenteen osuus ennätykseen

Sähkövetoisen liikenteen osuus kaikesta junaliikenteestä nousi kertomusvuonna 80,3 %:iin. Henkilöliikenteessä kasvua oli 3,9 %. Kun myös matkustajamäärät kasvoivat huomattavasti, henkilöliikenteen ominaiskulutus kääntyi laskuun.

Koko junaliikenteen sähköenergian kulutus oli 581 GWh, kun se oli vuotta aiemmin 566 GWh. Polttonesteiden kulutus oli 48 miljoonaa litraa, missä oli vähennystä 7 %.

Konsernin autoliikenteessä jatkettiin taloudellisen ajotavan koulutusta ja kehitettiin kuljettajakohdallisen polttoaineen kulutuksen seuranta. Autoliikenteen polttonesteiden kokonaiskulutus oli 42 miljoonaa litraa.

Transpointin keskikulutus pieneni 0,1 l/100 km, vaikka kuormien täyttöaste kasvoi 2 %. Combitransin keskikulutus laski 0,3 l/100 km. Corenetin ajoneuvojen polttoaineen kulutus laski 10 % etähuollon ja ajoneuvokannan uusiutumisen ansiosta.

Päästöt vähenevät

Rautatieliikenteen hiilidioksidipäästöt olivat 255 000 tonnia eli 9 % vähemmän kuin edellisenä vuonna. Vuoteen 1990 verrattuna rautatieliikenteen päästöt olivat 17 % pienemmät, vaikka kuljetussuorite oli kasvanut 15 %. Päästöjen pienenemiseen ovat vaikuttaneet sähkövetoisen liikenteen lisääminen ja muutokset sähköntuotannon ominaispäästöissä.

Rautateillä vaarallisia aineita kuljetettiin 5,0 miljoonaa tonnia. Vuotoja oli 13, joista yksi johti maaperän

suojelutoimiin. Lisäksi Vartiuksessa pääsi radalle 8 000 litraa polttoöljyä veturikon takia.

Pohjolan Liikenteen autokannassa lisättiin vähäpäästöisten Euro 2 ja Euro 3 -moottorien osuutta. Konsernin autoliikenteessä kuljetettiin vaarallisia aineita yhteensä 1,4 miljoonaa tonnia. Autoliikenteessä sattui kertomusvuoden aikana 37 ympäristövahinkoa, joiden yhteydessä syntyi yhteensä 3 000 kilogrammaa päästöjä.

Maaperän pilaantuneisuuden tutkimiseen ja kunnostamiseen käytettiin 260 000 euroa. Isojen kunnostusurakoiden sijaan pääpaino oli entisten konepaja-alueiden ja Ilmalan ratapihan tutkimuksissa riskinarvioinnissa.

Kierrätystä lisättiin

Kalustohankinnoissa kiinnitetään huomiota elinkaar aikaisiin ympäristövaikutuksiin. Oulun varikolla otettiin käyttöön veturien pesuri, joka kierrättää 85 % pesuvedestä. VR-Rata romutti ja kierrätti 268 käytöstä poistettua vaunua.

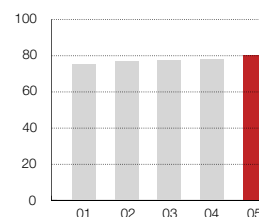
Jätehuolto-ohjeistus uusittiin useissa yksiköissä. Sähkö- ja elektroniikkaromun kerääminen aloitettiin uuden asetuksen mukaisesti. Materiaalinkäyttöä tehostettiin ja jätettä vähennettiin kemikaalien ja muiden varastoitavien tuotteiden valikoimaa pienentämällä. Esimerkiksi Avecran kokonaishävikin osuus liikevaihdosta on pudonnut kolmessa vuodessa lähes puoleen ja on nyt 1,3 %.

Tulevaisuuden näkymät

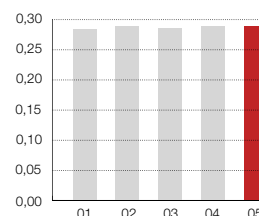
VR:n ympäristötyön painopisteenä on myös tulevaisuudessa energiankäytön tehostaminen. Sähkövetoisen liikenteen osuus kasvaa edelleen.

Kuljetusten ekotehokkuutta parannetaan lisäksi junien täyttöastetta, junakokoja ja akselipainoja kasvatamalla. Erityisenä haasteena on jatkaa henkilöliikenteen ominaiskulutuksen pienentämistä.

Käytössä olevien kemikaalinimikkeiden määrää vähennetään lähivuosina edelleen ja myös kemikaalien käytön optimointi jatkuu.

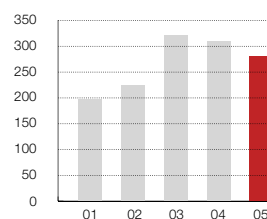


Sähköliikenteen osuus junakilometreistä
%



Rautatieliikenteen energiankulutus suoritteita kohti

MJ/(tonnikipometri + henkilökilometri)



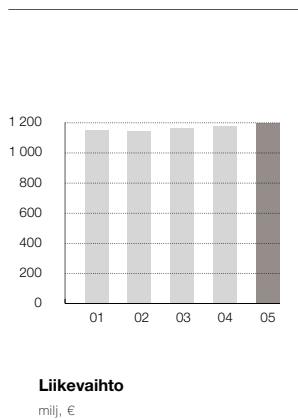
Rautatieliikenteen hiilidioksidipäästöt

1 000 tonnia

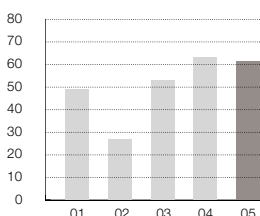
▶ Lue lisää ympäristötyöstä VR:n vastuuraportista, sivut 18–27.



Toimintakertomus ja tilinpäätös
2005



Liikevaihto
milj. €



Liikevoitto
milj. €

Markkinatilanne ja toimintaympäristö

Kertomusvuoden ensimmäisten kuukausien aikana teollisuustuotannon kasvu hidastui selvästi edellisen vuoden lopun korkeista lukemista. Tätä merkittävämmäksi negatiiviseksi seikaksi muodostui huhtikuussa alkanut ja kesäkuulle asti kestänyt paperiteollisuuden työmarkkinaselkkkaus, joka heijastui koko metsäteollisuuden kuljetusmääriin.

Selkkauksen aikana alan rautatiekuljetukset laskevat alle puoleen normaaliajan kuljetuksista. Metsäteollisuuden kuljetusten osuus VR:n tavaraliikenteestä on yli 60 %. Syksyn aikana suhdannekehitys oli myönteistä ja teollisuusyritysten tuotanto kasvoi edellisvuoden vastaavasta ajankohdasta, mutta tämäkään ilmiö ei pystynyt korvaamaan alkukesän kuljetusten menetyksiä.

Ennakkotietojen mukaan tuotannon volyyymi-indeksi laski kertomusvuonna puu- ja paperiteollisuudessa 9,7 %, ja lukuun sisältyvä massan, paperin ja paperituotteiden osuus laski 11,6 %. Metalliteollisuuden volyyymi-indeksi ilman sähköteknisten tuotteiden valmistusta kasvoi 2,6 %, ja kemianteollisuuden indeksi kasvoi 2,2 %. Edellä mainittujen teollisuudenalojen kuljetuksilla on ratkaiseva merkitys VR:n tavaraliikenteeseen.

Kaikkiaan koko teollisuuden tuotannon volyyymi-indeksi laski ennakkotiedon mukaan 2,5 %. Kotimaisen tuotannon vähenemisestä johtuneita rautatiekuljetusten menetyksiä korvasi osittain Suomen ja Venäjän välisen tavaraliikenteen kasvu.

VR:n tavaraliikenteen tonnimääristä noin 40 % on Venäjän rajan ylittävää liikennettä. Tämän liikenteen määrä ei täysin seuraa kotimaista suhdannekehitystä, vaan siihen vaikuttavat esimerkiksi Venäjän omat kauppapoliittiset toimet ja rautatiemaksujen taso. Tämä koskee sekä Suomeen jäävää että myös Suomen kautta kolmansiin maihin suuntautuvaa transitoliikennettä. Venäjän yhdysliikenteen määrät ovat kotimaisen liikenteen määriä vaikeammin ennakoitavissa.

Henkilöliikenteen määrään ei normaaleilla talouselämän suhdannevaihteluilla ole niin selvästi havaittavaa ja välitöntä vaikutusta kuin tavaraliikenteessä. Henkilöliikenteeseen vaikuttavat enemmän esimerkiksi yleinen varallisuustaso, kulutustottumukset, väestön alueellinen jakautuma sekä eri liikennemuotojen väylästöjen kehitys.

Henkilöliikenteen kehittymistä rautateillä rajoittaa edelleen se, että rataverkon taso ei 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 1 196,6 miljoonaa euroa. Edellisen vuoden liikevaihto oli 1 178,9 miljoonaa euroa. Metsäteollisuuden kuljetusten vähenemisellä oli tavaraliikenteen ja edelleen myös koko konsernin liikevaihtoon noin 20 miljoonaa euroa pienentävä vaikutus, mikä heijastui liikevoittoon lähes saman suuruisena. Henkilöliikenteen samoin kuin valtion radanpitoon myytyjen töiden liikevaihto kasvoi.

Kuluja kasvattivat erityisesti sekä sähköenergian että dieselpolttonesteen hintojen nousut. Liikenteenhoidon energiakulut olivat runsaat 10 miljoonaa euroa edellisvuotta suuremmat huolimatta tavaraliikenteen määrän laskusta. Kuluja vähentävänä tekijänä voidaan mainita jo edellisen vuoden puolella päätetty junakaluston poistoaikojen tarkennus vastamaan paremmin kaluston todellisia pitoaikoja. Kaikkiaan junakaluston poistot olivat noin 14 miljoonaa euroa edellisvuotta pienemmät.

Liikevoitto oli 61,1 miljoonaa euroa (62,8 M€) ja tilikauden voitto 46,0 miljoonaa euroa (51,7 M€).

VR Osakeyhtiön liikevoitto oli 22,6 miljoonaa euroa (28,1 M€) ja Oy VR-Rata Ab:n liikevoitto 9,3 miljoonaa euroa (15,5 M€). Liitetietojen kohdassa 7 on esitetty myös muiden merkittävimpien konserniyhtiöiden liikevoitot.

Konsernin rahoitusasema säilyi koko tilikauden hyvänä. Rahoitustuottojen ja -kulujen netto oli 4,6 miljoonaa euroa (7,3 M€) positiivinen. Pitkäaikaista lainaa konserniin ulkopuolelta ei otettu.

Likvidit varat, joiksi tässä luetaan rahat, arvopaperit ja joukkovelkakirjat, olivat vuoden lopussa 112,6 miljoonaa euroa (217,1 M€). Osinkoa maksettiin yhteensä 21,5 miljoonaa euroa.

Rautatieliikenne

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

VR Cargon kuljetusmäärä väheni edellisvuoteen verrattuna 4,6 % ja oli 40,7 miljoonaa tonnia. Tästä kotimaan liikenteen osuus oli 23,5 miljoonaa tonnia ja kansainvälisen liikenteen osuus 17,2 miljoonaa tonnia. Kotimaan liikenne väheni 10,6 %. Kansainvälinen liikenne kasvoi 5,1 %. Kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan sellaista liikennettä, joka kulkee rajan yli junalla tai junalautalla. Tästä valtaosa on Suomen ja Venäjän välistä liikennettä tai transitoliikennettä Suomen kautta kolmansiin maihin.

Kotimaan liikenteessä suurimman tavararyhmän eli metsäteollisuuden kuljetukset vähenivät edellä mainitun työmarkkinaselkkauksen vuoksi 12,0 %. Metsä-

teollisuuden jälkeen seuraaviksi suurimmat tavararyh-
mät kuuluvat metalli- ja kemianteollisuuden kuljetuk-
siin. Metalliteollisuuden kuljetusmäärä laski 7,8 %, ja
kemianteollisuuden kuljetusmäärä laski 4,4 %.

Suomen ja Venäjän välinen liikenne mukaan luet-
tuna transitoliikenne kolmansiin maihin oli 16,3 mil-
joonaa tonnia. Lisäystä oli 6,7 %. Liikenteestä yli puo-
let oli raakapuun tuontia, runsas neljännes kemian-
teollisuuden tuotteita ja loput lähes kokonaan me-
talliteollisuuden tuotteita. Puukuljetukset lisääntyivät
15,0 %, kun taas kemianteollisuuden kuljetukset vä-
henivät 10,7 %. Metalliteollisuuden kuljetukset lisään-
tyivät Venäjän liikenteessä 15,0 %. Suomen ja Venä-
jän väliseksi liikenteeksi luetaan tässä myös Kauko-
idän (lähinnä Etelä-Korea, Japani ja Kiina) ja Suomen
välinen liikenne, joka on konttiliikennettä. Liikenne
väheni kahden edellisen vuoden voimakkaan kas-
vun jälkeen 19,6 % ja oli yhteensä noin 99 700 TEU
(1 TEU = 20 jalan kontti).

Suomen ja Venäjän välisen liikenteen määrään sisäl-
tyvä transitoliikenne Suomen kautta kolmansiin mai-
hin oli 3,4 miljoonaa tonnia, jossa oli kasvua 5,7 %.
Suurimmalta osaltaan liikenne on Venäjän teollisuus-
raaka-aineiden vientiä Länsi-Eurooppaan. Transitoliik-
enteestä oli runsaat 50 % kemianteollisuuden, pää-
asiassa öljytuotteiden kuljetuksia. Nämä kuljetukset
vähenivät 17,5 %. Metalliteollisuuden tuotteiden kul-
jetukset, joiden osuus transitoliikenteestä oli runsaat
40 %, lisääntyivät 65,8 %.

Junakuljetukset Suomen ja läntisten Euroopan
maiden välillä vähenivät 16,7 %, 1,1 miljoonasta ton-
nista runsaaseen 0,9 miljoonaa tonniin. Osasyynä
määrien laskuun oli paperiteollisuuden työmarkkina-
selkkaus, jonka aikana paperiteollisuuden tuotekul-
jetukset jäivät toteutumatta. Länteen suuntautuvista
junakuljetuksista runsas puolet hoidettiin junalautoilla
Saksaan ja Ruotsiin. Muu osa oli lähes kokonaan Tor-
nion kautta suuntautuneita kuljetuksia.

Kaikkiaan VR Cargon liikevaihto mukaan lukien kon-
serniyhtiöille myynti oli 336,0 miljoonaa euroa (349,7
M€). VR Osakeyhtiön sisäiseen laskentaan perustuva
VR Cargon liikevoitto oli 5,1 miljoonaa euroa (12,3 M€).
Kuljetusten keskimatka piteni 236 kilometristä 238 ki-
lometriin. Markkinaosuuden mahdollisesta muutok-
sesta ei tässä vaiheessa tiedetä, koska maantiiliiken-
teen kuljetustilastot eivät ole vielä valmistuneet. Viime
vuosina junakuljetusten osuudet ovat olleet 24–25 %
kaikesta tavaraliikenteestä Suomessa.

Henkilöliikenteessä matkojen määrä oli 63,5 mil-
joonaa, jossa oli kasvua 5,6 %. Kaukoliikenteen mat-
kamäärä lisääntyi 3,1 % ja oli 12,5 miljoonaa matkaa.
Keskimatka oli 219 kilometriä, eikä siinä tapahtunut
merkittävää kasvua edellisvuoteen verrattuna. Kauko-
liikenne käsittää matkan pituudesta riippumatta kaikki

muut kuin pääkaupunkiseudun lähiliikenteen junissa
tehdyt matkat. Suomen ja Venäjän välisessä henki-
löliikenteessä tehtiin 267 300 matkaa, missä oli kas-
vua 6,2 %.

Pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä tehtiin 51
miljoonaa matkaa. Kasvua edellisvuoteen oli 6,2 %.
Tästä YTV-alueen matkamäärä oli 40,9 miljoonaa,
jossa oli kasvua 7,0 %. YTV-alueen ulkopuolinen lä-
hiliikenne kasvoi 3,2 %, ja matkojen määrä nousi 10,1
miljoonaan.

Joukkoliikennekentässä junan markkinaosuus
kasvoi.

Henkilöliikenteen liikevaihto mukaan lukien myynti
konserniyhtiöille oli 320,9 miljoonaa euroa (304,9
M€). VR Osakeyhtiön sisäiseen laskentaan perus-
tuva henkilöliikenteen liikevoitto oli 28,5 miljoonaa
euroa (15,1 M€).

Konsernin autoliikenne

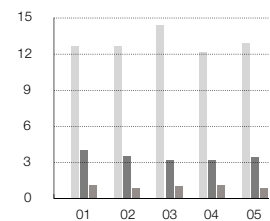
Konsernin autoliikennettä hoitavat Oy Pohjolan Li-
kenne Ab:n tytäryhtiöt. Transpoint Oy Ab kuljettaa
lähinnä kappaletavaraa sekä osakuormia, ja Com-
bitrans Oy hoitaa lähinnä massatavarakuljetuksia ko-
kuuormina. Oy Transuotila Ab on keskittynyt neste-
mäisten polttoaineiden kuljetuksiin Suomessa ja vä-
häisessä määrin myös Baltian maissa. Pohjolan Li-
kenne -yhtiöt kuljettivat yhteensä 9,1 miljoonaa ton-
nia tavaraa. Kasvua edelliseen vuoteen nähden oli
2,8 %. Omia kuorma-autoja oli kertomusvuonna noin
260. Alihankkijoiden kuorma-autoja oli ajossa keski-
määrin noin 800.

Pohjolan Liikenne -yhtiöiden henkilöliikennettä ha-
joittaa kaksi yhtiötä. Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab
hoitaa linja- ja tilausliikennettä lähinnä eteläisessä
ja itäisessä osassa maata. Oy Pohjolan Kaupunki-
liikenne Ab hoitaa sopimusliikennettä pääkaupun-
kiseudulla. Toimintaa leimasi kertomusvuonna eri-
tyisesti polttoaineen voimakas hinnan nousu sekä
alalle yleinen matkustajamäärien väheneminen eri-
tyisesti maaseutuliikenteessä. Matkustajamäärä oli
yhteensä 11,9 miljoonaa. Matkojen määrä lisääntyi
17,5 %. Tämä johtui pääkaupunkiseudun sopimus-
liikenteen laajenemisesta edelliseen vuoteen nähden.
Linja-autojen lukumäärä oli noin 290.

Kaikkiaan Pohjolan Liikenne -konsernin liikevaihto
oli 211,2 miljoonaa euroa (199,3 M€). Tästä tavara-
liikenteen osuus oli 83 % ja henkilöliikenteen osuus
17 %.

Rataverkon rakentamis- ja kunnossapitopalvelut

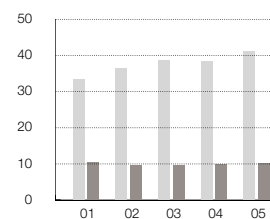
Oy VR-Rata Ab:n (VR-Rata) liikevaihto vuonna 2005
oli 232,4 miljoonaa euroa (225,9 M€). Ratahallintokes-
kuksen (RHK) tilaamien töiden osuus liikevaihdosta



VR Cargon kansainväliset kuljetukset

miljoonaa tonnia

- Itäinen liikenne
- Transitoliikenne
- Läntinen liikenne



Matkat pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä

miljoonaa tonnia

- YTV-alue
- Muu

oli yli 90 %. VR-Radan markkinaosuus Ratahallintokeskuksen kaikista tilauksista oli n. 45 %. Yhtiön oma tuotanto painottui rautatieteknistä osaamista edellyttäviin töihin. Kertomusvuoden lopussa tilauskanta oli noin 185 miljoonaa euroa.

VR-Radan rakennusurakoista puolet oli radan päällysrakennetöitä, jotka RHK tilasi vuonna 2004 kilpailutetun puitesopimuksen mukaisesti. Sopimus on viisivuotinen.

Pohjois-Suomen rataverkon peruskunnossapito siirtyi heinäkuun alusta lukien VR-Radalta muiden urakoitsijoiden vastuulle. VR-Rata on kuitenkin asiantuntijatehtävissä aliurakoitsijana mm. vaihteiden kunnossapidossa.

Kerava-Lahti oikoradalla jatkuivat päällysrakennurakat, sähköistysurakat ja turvalaiteasennukset. Radan päällysrakenne saatiin valmiiksi viimeistelytöitä lukuun ottamatta marraskuussa.

Suurimmat päällysrakennurakat olivat Tampereen ja Jyväskylän, Seinäjoen ja Oulun, Kirkkonummen ja Turun, Siilinjärven ja Viinijärven sekä Pieksämäen ja Kuopion välisillä rataosuuksilla. Rataverkolla esiintyneiden kisko- ja sähköistysvikojen johdosta RHK tilasi kisko- ja ajolankojen uusintatöitä, joita tehtiin vaurioalueille pääasiassa kesän aikana.

Isoja päällysrakenteen perusparannusurakoita tehtiin kaikkiaan 286 kilometrin matkalla ja ratapölkkyjä vaihdettiin noin 300 000 kappaletta.

Rautatiesuunnittelun toimeksiantoina voidaan mainita Seinäjoki–Oulu-radon palvelutason parantamisen asiantuntijapalvelut, RHK:n rekisteri- ja palvelusopimus ja radan kunnossapidon erikseen tilattavien töiden rakennussuunnittelu.

Balfour Beatty Rail AB:n kanssa toteutettavassa Botniabanan-radon päällysrakennurakassa Pohjois-Ruotsissa valmistui kesän aikana 35 kilometriä uutta päällysrakennetta. Työ jatkuu ensi keväänä, ja koko urakka valmistuu vuonna 2007. Lisäksi Ruotsissa on toteutettu pienempiä toimeksiantoja mm. Blekingebanalla. Ruotsin liiketoimintaa varten perustettiin sivuliike. Virossa VR-Track AS jatkoi sepe-
linpuhdistusurakkaa kuudetta vuotta RT-Ehitus AS:n tilauksesta.

Yhtiön omien tuotantoyksiköiden käyttöaste pysyi hyvänä. Kiskohitsaamo Kaipiaisissa käsitteli noin 34 000 tonnia kiskoa. Vaihdetuotannossa Pieksämäellä ja Kaipiaisissa valmistettiin yli 170 erityyppistä vaihdetta sekä kunnostettiin lähes 60 vaihdetta ja 500 vaihteenkääntölaitetta. Haapamäen kyllästämön kokonaistuotanto oli noin 27 000 kiintokuutiometriä kyllästettyä puutavaraa, mistä ratapölkkyjä oli lähes kaksi kolmannesta.

VR-Radan tytäryhtiö Megasiirto Oy on keskittynyt lähinnä rautatiesiltojen ja muiden raskaiden kohteiden

siirtoihin. Yhtiön liikevaihto oli 8,7 miljoonaa euroa (9,7 M€). Vuorenpaikot Oy:n liiketoiminta liitettiin marraskuussa VR-Rataan, jossa se toimii tulosyksikkönä rakentamisen liiketoiminnan ohjauksessa.

Investoinnit

Konsernin investointimenot olivat 210,2 miljoonaa euroa (180,0 M€), josta VR Osakeyhtiön raideliikennekaluston osuus oli 172 miljoonaa euroa (140,9 M€). Tämä on pitkän aikavälin keskiarvon selvästi ylittävä määrä, joka on kuitenkin aikaisemmin tehtyjen suunnitelmien mukainen.

Investointimenot koostuivat lähinnä aikaisemmin päätettyjen investointien maksueristä.

Vuonna 2003 tilatuista, henkilöliikenteeseen tarkoitettuista autojenkuljetusvaunuista valmistui 13, ja 15 vaunun sarja kokonaisuudessaan oli käytössä kertomusvuoden lopussa. Ensimmäiset vuonna 2003 tilatuista 20 kaksikerroksisesta makuuvaunusta valmistuivat kertomusvuoden lopulla, ja koko sarja valmistuu vuoden 2006 aikana. Vuonna 2002 tilatusta 20 kaupunkijunan sarjasta valmistuivat viimeiset 8 kappaletta. Pendolino-junia toimitettiin 5 kappaletta, ja vuonna 2001 tilatuista 16 kiskobussista toimitettiin 9 kappaletta.

Oy VR-Rata Ab:n investoinnit olivat 7,0 miljoonaa euroa (5,7 M€). Pääosa investoinneista kohdistui raitteilla liikkuviin työkoneisiin ja vaunuihin, ja niillä korvattiin vanhaa käytöstä poistuvaa kalustoa.

Pohjolan Liikenne -konsernin investoinnit olivat 10,8 miljoonaa euroa (12,6 M€). Kyse oli lähinnä autokaluston korvausinvestoinneista.

Liikennepalvelujen kehittäminen

Henkilöliikennekaluston uusiutuminen jatkui suunnitelmien mukaan. Toukokuussa aloitettiin kaupallinen liikenne ensimmäisellä uudella kiskobussilla. Aikataulukauden vaihtuessa kesäkuun alussa eräät Helsingin ja Itä-Suomen väliset junavuorot muutuivat Pendolino- tai InterCity-vuoroiksi. Samalla aikatauluihin tuli joitakin tarkistuksia. Junavuoroihin tehtiin joitakin pienehköjä kysyntää vastaavia tarjonnan laajennuksia tai supistuksia.

Junalippujen saatavuuden parantamiseksi VR Osakeyhtiö ja Rautakirja Oy tekivät kesällä aiesopimuksen junalippujen noutopalvelusta R-kioskeista. Uudistus on tarkoitus toteuttaa vuoden 2006 aikana.

Vuoden lopulla allekirjoitettiin YTV:n kanssa 12-vuotinen sopimus lähiliikenteen hoidosta ja siihen liittyvistä palveluista, kunnossapidosta ja kaluston käytöstä.

Liikenteen täsmällisyys säilyi tavoitteen mukaisena. Aikataulun mukaisesti määräasemalle saapuneiden junien osuus kaukoliikenteessä oli 90,0 % (91,7 %).

Lähiliikenteessä täsmällisyysluku oli 97,6 % (98,4 %). Myöhästymisraja kaukoliikenteessä on viisi minuuttia ja lähiliikenteessä kolme minuuttia. Edellisvuoteen nähden tapahtuneesta lievistä heikennyksestä huolimatta toteutuneita täsmällisyyslukuja voidaan pitää hyvinä myös kansainvälisesti tarkastellen.

Tavaraliikenteessä palvelujen kehittämisen painopiste oli logististen ratkaisujen ja niitä tukevien tietojärjestelmien kehittämisessä. Kuljetustilauksjärjestelmän käyttöä laajennettiin tarkoituksena saada se kokonaisuudessaan käyttöön vuoden 2006 alkupuolella. Järjestelmällä tavoitellaan parempaa asiakaspalvelua, toimitusvarmuutta ja toiminnan tehostumista. VR Cargo osallistui myös useisiin alan kehitys- ja tutkimushankkeisiin korkeakoulujen ja tutkimuslaitosten kanssa.

Kansainvälistä yhteistyötä tehostettiin Venäjän yhdysliikenteessä kehittämällä partnership-pohjainen myynti- ja markkinointimalli Venäjälle ja muihin IVY-maihin. Venäjän rautateiden kanssa kehitettiin edelleen konttijunan liikennöintiä Moskovan ja Suomen välillä. Lisäksi Venäjän ja Kiinan rautateiden kanssa käynnistettiin konttikuljetusten kehittämisprojekti Kiinan ja Suomen välillä.

Yritys- ja kiinteistöjärjestelyt

Vuorenteollisuus Oy:n liiketoiminta liitettiin marraskuussa emoyhtiönsä Oy VR-Rata Ab:n liiketoimintaan.

Vuonna 2004 VR-Yhtymä Oy:n ja YIT Rakennus Oy:n välillä solmitun Pasilan konepaja-alueen maakaupan ensimmäinen osa toteutui suunnitelman mukaisesti.

Turvallisuus

Turvallisuudesta huolehtimalla varmistetaan toiminnan keskeytymättömyys ja häiriöttömyys sekä estetään ympäristölle, asiakkaille, henkilöstölle ja VR:n omaisuudelle aiheutuvat vahingot. VR:n itsensä omaksumista arvoista tärkein on turvallisuus. Turvallisuuspolitiikka määrittää työn keskeiset periaatteet, toiminnan organisoinnin sekä vastuut. Turvallisuustyön runkona toimii kolmivuotiskausiksi vahvistettu turvallisuusohjelma, jossa määritellään turvallisuustyön tavoitteet ja kehityshankkeet. Ohjelma täsmennetään edelleen vuosittain vahvistettaviksi toimialakohtaisiksi tavoitteiksi.

Vuonna 2005 saavutettiin turvallisuustyön pää-tavoitteena pidettävä vakavien junaonnettomuuksien välttäminen. Uhkatilanteissa junaliikenteen kul-kuteiden turvaamisessa tapahtuneet virheet vähenivät selkeästi edellisvuodesta. Hyvä kehityssuunta jatkui myös seis-opasteiden ohittamisissa. Kokonaisuutena junaliikenteen turvallisuuskehitys on jatkanut myönteisenä usean viime vuoden ajan, ja myös

vuonna 2005 toteutuneet luvut ovat tavoitteeksi asetettua EU-maiden huipputasoa.

Tasoristeys-onnettomuuksien lukumäärä kasvoi edellisvuodesta. Onnettomuuksia sattui kaikkiaan 64 (52). Niissä kuoli 8 (7) ja loukkaantui 19 (12) henkilöä. Useinkin vuoden aikavälillä tarkasteltuna tasoristeys-onnettomuuksien määrä on ollut kasvusuunnassa. Vielä vuonna 2002 näiden onnettomuuksien lukumäärä oli 42. Tähän saakka vähiten tasoristeys-onnettomuuksia sattui vuonna 1998, jolloin niiden määrä oli 39. Vaikka lainsäädännön kannalta tasoristeys-onnettomuudet ovat tieliikenneonnettomuuksia, niihin liittyy lähes aina myös rautateitä koskeva onnettomuusriski. Onnettomuustutkintakeskus käynnisti vuoden 2005 syksyllä VR:n esityksestä laajan tasoristeysturvallisuutta koskevan selvityksen, jonka tuloksena odotetaan saatavan suosituksia turvallisuuden parantamiseksi.

Ratahallintokeskuksen johdolla valmisteltu junaturvallisuussäännön kokonaisuudistus otettiin käyttöön vuoden 2005 touko-kesäkuun vaihteessa. Uudistetun säännön käyttöönoton edellyttämä laaja, koko liikenneturvallisuushenkilöstöä koskeva perehdyttämiskoulutus toteutettiin alkuvuoden aikana.

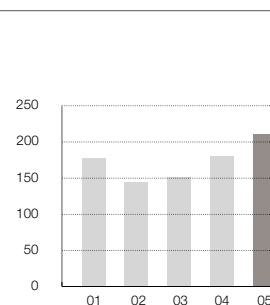
Junaliikenteen tärkein tekninen turvallisuusjärjestelmä, automaattinen kulunvalvontajärjestelmä (JKV) kattaa rataverkosta jo 3 856 kilometriä ja junaliikenteestä lähes 90 %. Kertomusvuoden aikana kulunvalvonnan piiriin tulivat rataosat Iisalmi-Ylivieska ja Joensuu-Uimaharju. Sen sijaan toinen merkittävä tekninen kehityshanke, rautatieliikenteen GSM-R-radiojärjestelmän käyttöönotto, ei ole edennyt toivotulla tavalla järjestelmään liittyvistä puutteista johtuen.

Ympäristö

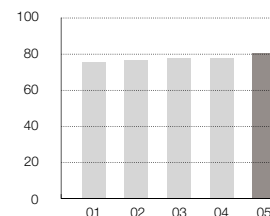
VR:n ympäristötyön tavoitteena on parantaa energiankäytön tehokkuutta, tehostaa materiaalien ja kemikaalien käyttöä sekä vähentää toiminnan aiheuttamia ympäristöhaittoja ja päästöjä. Konsernin ympäristöjärjestelmä perustuu ISO 14000 -standardisaraan.

Vuonna 2005 sähköliikenteen osuus kaikista junakilometreistä oli 80,3 %, kun se vuotta aikaisemmin oli 77,8 %. Sähkövedon osuuden kasvu oli henkilöliikenteessä 3,9 prosenttiyksikköä. Yhdessä matkustajamäärien lisääntymisen kanssa tämä merkitsi henkilöliikenteessä useamman vuoden jatkuneen suoritekohtaisen energiankulutuksen kasvun taittumista.

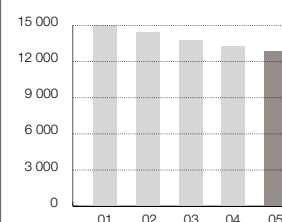
Junaliikenteen sähköenergian kulutus oli 581 GWh (566 GWh). Polttonesteiden kulutus oli 48,0 miljoonaa litraa (51,7 milj. l). Vesi- tai tuulivoimalla tuotetun sähkön osuus rautatieliikenteen energiankulutuksesta oli 3,8 %. Rautatieliikenteen hiilidioksidipäästöt alenivat edellisestä vuodesta ja olivat 255 000 tonnia.



Investoinnit
milj. €



Sähköliikenteen osuus
junakilometreistä
%



Henkilöstö keskimäärin

VR:n toiminnot eivät kuulu vuoden 2005 alusta käynnistyneen EU:n sisäisen päästökaupan piiriin.

Maaperän pilaantuneisuuden tutkimiseen ja kunnostamiseen käytettiin yhteensä 260 000 euroa. Merkittävimmät kohteet olivat Pasilan ja Turun konepaja-alueet sekä Ilmalan ratapiha. Turun konepaja-alueen kaupan yhteydessä tehtiin 300 000 euron varaus tulevia maaperän kunnostuskustannuksia varten. Ilmalan tutkimukset liittyivät kaukojunahallin laajennuksen ja sen edellyttämän ympäristöluvan valmisteluun.

Vaarallisten aineiden kuljetuksissa sattui rautateillä 13 vuotoa, joista vain yksi johti maaperän suojelutoimiin. Konsernin autoliikenteessä sattui 37 pientä ympäristövahinkoa, joiden päästöt yhteensä olivat 3 000 kg.

VR:n ympäristöjohtamisesta tehtiin sisäinen arvio. Sen suositusten perusteella parannetaan ympäristökoulutuksen kattavuutta ja tiedonkulkua konsernissa. Konsernin toiminnan ympäristöriskit arvioitiin osana muuta riskikartoitusta.

Kansainvälinen ISO 14001 -standardi uusiutui. Siirtymäkausi kestää vuoden 2006 loppuun asti. Ensimmäisenä uuden standardin mukaisen sertifikaatin sai Combitrans Oy. Sertifiointin kattavuus konsernissa laajeni, kun koko VR Osakeyhtiön toiminnalle myönnettiin sertifikaatti joulukuussa. Sertifioiduissa yksiköissä työskentelee noin 87 % konsernin henkilöstöstä.

Arvio liiketoiminnan riskeistä ja epävarmuustekijöistä

Konsernin merkittävimmät riskit tulevaisuudessa liittyvät rataverkon avautumiseen muille liikenneoperaattoreille.

Tavaraliikenteessä uusien liikenteenharjoittajien on mahdollista tulla rataverkolle vuonna 2007. Aluksi muiden operaattoreiden markkinaosuuden arvioidaan jäävän pieneksi, mutta kasvavan mahdollisesti myöhemminä vuosina. Tavaraliikenteen riskeinä on mainittava lisäksi Venäjän yhdysliikenteen ja Trans-Siperian liikenteen määrien epävarmuudet sekä kotimaisen perusteellisuuden tuotantomäärien pitkän aikavälin kehittyminen ja sen vaikutus tavaraliikenteen liikevaihtoon.

Henkilöliikenteen osalta rataverkon avaamisesta muille operaattoreille ei ole toistaiseksi päätetty. Sen toteutuessa myöhemminä vuosina näiden arvioidaan olevan kiinnostuneita lähinnä pääkaupunkiseudun lähiliikenteestä. VR:llä on kuitenkin vuoteen 2017 saakka ulottuva sopimus YTV:n kanssa. Erityisesti kaukoliikenteen kehityksen riskinä on se, että rataverkon taso tulevinakin vuosina mahdollistaa vain pieneltä osin sellaiset junanopeudet, joita nykyaikaiselta junaliikenteeltä edellytetään.

Ratahallintokeskuksen tilaamista kaikista radanpidon töistä vajaa puolet on tällä hetkellä tilattu Oy VR-Rata Ab:ltä. Vuosien mittaan yhtiön markkina-osuus töistä on laskenut, ja on mahdollista, että suuntaus jatkuu edelleen.

Henkilöstö

Toimintojen rationalisoinnista, teknologian kehityksestä ja liikennevirtojen keskittymisestä johtuen VR:n henkilömäärä on vähentynyt 3–4 %:n vuosivauhdilla jo pitkän aikaa. Vähentyminen on toteutunut pääosin luonnollisena poistumana. Kertomusvuonna konsernin henkilökunnan määrä väheni 3,6 %. Palveluksessa oli työvuosina laskettuna 12 791 (13 264) henkilöä. Henkilöstö väheni eniten VR Osakeyhtiössä.

Henkilöstön keski-ikä oli kertomusvuonna 46,5 vuotta (46,6 vuotta). Henkilöstöstä 79 % sijoittui ikäryhmiin 40–59 vuotta (81,3 %). Naisten osuus henkilöstöstä oli 14,8 % (16,3 %) ja miesten 85,2 % (83,7 %). Kertomusvuonna valmistui tasa-arvosuunnitelma, joka työstettiin yhdessä ammattijärjestöjen kanssa.

VR:n henkilöstöpolitiikan painopistealueeksi on määritelty henkilöstöjohtamisen kehittäminen sekä henkilöstön ikääntymisestä ja eläkkeelle siirtymisestä johtuvan henkilöstörakenteen muutoksen hallinta. Käytännössä tämä merkitsee työyhteisön parempaan suoriutumiskykyyn tähtäävän esimiestyön ja ammattitaidon kehittämistä sekä uusrekrytoinnin hallintaa. Tämä on välttämätöntä mm. VR:n yleisen kilpailukykyyn parantamiseksi ja myös siksi, että rataverkko avataan lähitulevaisuudessa myös muiden rautatieoperaattoreiden käyttöön.

Uuden henkilöstön rekrytointi on lisääntynyt. Kertomusvuonna rekrytoitiin vakinaiseen työsuhteeseen 510 henkilöä (470), joista 200 (160) tuli VR Osakeyhtiön palvelukseen. Henkilöstön hankintaprosessin parantamiseksi on valmisteltu esimieskuntaa sekä otettu käyttöön sähköinen työnhakujärjestelmä. Kertomusvuoden aikana valmisteltiin myös yhteinen perehdyttämisaineisto uusia henkilöitä varten.

Koska rautatieliikenteen erityisosaamista hallitsevien johtamis- ja esimiesresurssien nopea rekrytointi ulkopuolelta on ongelmallista, VR haluaa huolehtia siitä, että sillä on riittävästi tällaista henkilöstöpotentiaalia konsernin sisällä. Tässä tarkoituksessa kehitettiin eräiden keskeisten henkilöstöresurssien seuranta ja arviointia tavoitteena myös kannustaa urakiertoa ja tarjota siihen mahdollisuuksia.

Työhyvinvointi- ja työkykytoimintaa tehostettiin muun muassa nimittämällä työkykykoordinaattorit esimiesten tueksi sekä tekemällä asiaa koskevia selvityksiä. Sairauspoissaolot olivat 6,5 %. Sairauspoissaolojen määrä ei lisääntynyt kertomusvuonna.

Rautatiealan ammatillisesta koulutuksesta vastaa VR Koulutuskeskus, joka antaa varsinaisen rautatiealan peruskoulutuksen lisäksi erikseen suunniteltua täydennys- ja erityiskoulutusta. Koulutusta annettiin lisääntyvässä määrin myös VR:n ulkopuoliselle henkilöstölle.

Johto ja tilintarkastus

Emoyhtiön yhtiökokouksessa 30.3.2005 hallituksen puheenjohtajaksi valittiin edelleen Martin Granholm ja jäseniksi edelleen Kari Kallio, Eija Malmivirta, Kirsti Lehtovaara-Kolu, Antti Remes, Veli-Matti Ropponen ja Jukka Ruuska. Hallitukseen valittiin uudeksi jäseneksi Pekka Hurtola, joka toimi hallituksen jäsenenä 27.12.2005 saakka. Hallitus valitsi keskuudestaan varapuheenjohtajaksi Antti Remeksen. Hallituksen nimitys- ja palkkiovaliokunnan puheenjohtajaksi hallitus valitsi edelleen Martin Granholmin ja tarkastusvaliokunnan puheenjohtajaksi edelleen Antti Remeksen.

Yhtiökokous valitsi hallintoneuvoston puheenjohtajaksi Matti Ahteen, ja varapuheenjohtajaksi hallintoneuvosto valitsi Pekka Nousiaisen.

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.

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

Alkaneen vuoden näkymät ja merkittävät tilikauden päättymisen jälkeiset tapahtumat

Vuoden 2006 maaliskuussa metsäteollisuus ilmoitti laajoista saneeraustoimista, jotka vaikuttavat myös rautatiekuljetusten määrään. Kuljetusmäärien arvioidaan kasvavan vuoden 2005 matalasta vertailuvuodesta johtuen, mutta jäävän jonkin verran vuoden 2004 määrän alapuolelle. Venäjän liikenteen odotetaan pysyvän jokseenkin edellisvuoden tasolla. Henkilöliikenteen matkamäärien arvioidaan jatkavan kasvuaan, mihin myös vaikuttaa syksyllä liikenteelle avattava Keravan ja Lahden välinen oikorata. Henkilöliikenteen taksoja korotettiin inflaatiota vastaavasti tammikuun alusta lukien.

Radanpidon työt koostuvat valtaosin Ratahallintokeskuksen tilaamista töistä. Ottaen huomioon sen käytettävissä olevat valtion määrärahat ja yhä laajeneva töiden kilpailuttaminen, VR:n hoitamissa radanpidon töissä ei odoteta tapahtuvan kasvua.

Investointien määrä laskee edellisen vuoden tasosta selvästi.

Tammikuussa VR Osakeyhtiön hallitus antoi sen toimivalle johdolle valtuudet vuokrata 20 InterCityvaunua 25 vuodeksi. Myös VR-Yhtymä Oy:n hallitus hyväksyi ratkaisun. Vaunut valmistaa Suomessa Talgo Oy. Päätös vuokraamisesta tuli mahdolliseksi sen jälkeen, kun liikenne- ja viestintäministeriö sitoutui ostamaan VR:ltä InterCity-liikennettä pitkäaikaisella aiesopimuksella.

Maaliskuussa VR-Yhtymä Oy ja Venäjän rautatiet RZD tekivät aiesopimuksen tavoitteena kalustoyhtiön perustaminen Helsingin ja Pietarin väliseen nopeaan henkilöliikenteeseen. Yhtiön tehtävänä on hankkia liikenteen edellyttämät junat ja kunnossapitopalvelut. Yhtiö on tarkoitus perustaa kesäkuun loppuun mennessä, ja ratkaisu junien toimittajasta pyritään tekemään kuluvan vuoden loppuun mennessä.

Konsernin tuloslaskelma

(1 000 €)	Liite	1.1.–31.12.2005	1.1.–31.12.2004
Liikevaihto	1	1 196 638	1 178 945
Valmiiden ja keskeneräisten tuotteiden varastojen muutos		1 033	844
Valmistus omaan käyttöön		32 422	25 804
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta		-117	-12
Liiketoiminnan muut tuotot	2	27 369	15 874
Materiaalit ja palvelut	3	346 673	319 281
Henkilöstökulut	4	571 309	556 791
Poistot	5	98 058	112 641
Liiketoiminnan muut kulut	6	180 253	169 959
Kulut yhteensä		1 196 294	1 158 673
Liikevoitto	7	61 052	62 781
Rahoitustuotot ja -kulut	8	4 642	7 286
Voitto ennen satunnaisia eriä ja veroja		65 694	70 067
Välittömät verot	11	-17 434	-15 831
Vähemmistön osuus		-2 276	-2 487
Tilikauden voitto		45 984	51 750

Konsernin tase

(1 000 €)	Liite	31.12.2005	31.12.2004
Vastaavaa			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	12	9 513	12 402
Konserniliikearvo		4 108	5 510
Aineelliset hyödykkeet	12	1 205 876	1 095 252
Sijoitukset	13		
Osuudet saman konsernin yrityksissä		0	42
Osuudet omistusyhteisyrityksissä		4 569	4 645
Muut sijoitukset		57 503	94 273
Pysyvät vastaavat yhteensä		1 281 570	1 212 124
Vaihtuvat vastaavat			
Vaihto-omaisuus	14	61 603	57 563
Pitkäaikaiset saamiset	15	2 472	1 825
Lyhytaikaiset saamiset	15	108 544	118 420
Rahoitusarvopaperit	16	50 330	122 381
Rahat ja pankkisaamiset		7 117	4 635
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		230 065	304 824
Vastaavaa yhteensä		1 511 635	1 516 948
Vastattavaa			
Oma pääoma			
Osakepääoma	17	370 013	370 013
Vararahasto		525 761	525 761
Muut rahastot		339	339
Edellisten tilikausien voitto		296 458	264 708
Tilikauden voitto		45 984	51 750
Oma pääoma yhteensä		1 238 556	1 212 572
Vähemmistöosuudet		10 989	10 328
Pakolliset varaukset	19	2 792	1 316
Vieras pääoma	20		
Laskennallinen verovelka		43 609	43 918
Pitkäaikainen vieras pääoma		2 979	3 944
Lyhytaikainen vieras pääoma		212 711	244 870
Vieras pääoma yhteensä		259 299	292 732
Vastattavaa yhteensä		1 511 635	1 516 948

Konsernin rahoituslaskelma

(1 000 €)	1.1.–31.12.2005	1.1.–31.12.2004
Liiketoiminnan rahavirta		
Liikevoitto	61 052	62 781
Oikaisut liikevoittoon ¹⁾	82 480	96 404
Käyttöpääoman muutos	-43 328	10 770
Saadut korot	5 497	7 923
Maksetut korot ja maksut muista rahoituskuluista	-950	-689
Saadut osingot	95	37
Maksetut verot	-21 961	-11 134
Liiketoiminnan rahavirta yhteensä	82 884	166 093
Investointien rahavirta		
Ostetut tytäryhtiöt	-263	-274
Käyttöomaisuuden ostot	-191 144	-148 943
Muun käyttöomaisuuden myynnit	24 462	7 456
Muiden pitkäaikaisten sijoitusten muutos	34 933	-10 074
Pitkäaikaisten saamisten muutos	252	
Investointien rahavirta yhteensä	-131 761	-151 576
Kassavirta ennen rahoitusta	-48 877	14 516
Rahoituksen rahavirta		
Pitkäaikaisten annettujen lainojen lyhennykset	858	0
Pitkäaikaisten lainojen takaisinmaksut	-78	-76
Maksetut osingot	-21 472	-41 770
Rahoituksen rahavirta yhteensä	-20 692	-41 846
Rahavarojen muutos	-69 569	-27 330
Rahavarat 1.1.	127 016	154 346
Rahavarat 31.12.	57 447	127 016

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

Emoyhtiön tuloslaskelma

(1 000 €)	Liite	1.1.–31.12.2005	1.1.–31.12.2004
Liikevaihto	1	50 350	48 937
Liiketoiminnan muut tuotot	2	15 742	7 364
Materiaalit ja palvelut	3	12 410	13 023
Henkilöstökulut	4	13 450	12 990
Poistot	5	11 091	11 746
Liiketoiminnan muut kulut		11 909	10 426
Kulut yhteensä		48 861	48 185
Liikevoitto		17 231	8 116
Rahoitustuotot ja -kulut	8	22 955	20 982
Voitto ennen satunnaisia eriä		40 186	29 098
Satunnaiset erät	9	12 450	25 000
Voitto ennen veroja		52 636	54 098
Poistoeron muutos	10	1 446	403
Välittömät verot	11	-13 516	-15 567
Tilikauden voitto		40 566	38 934

Emoyhtiön tase

(1 000 €)	Liite	31.12.2005	31.12.2004
Vastaavaa			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	12	960	970
Aineelliset hyödykkeet	12	217 542	222 268
Sijoitukset	13		
Osuudet ja saamiset saman konsernin yrityksissä		698 741	567 956
Muut sijoitukset		58 807	92 670
Pysyvät vastaavat yhteensä		976 051	883 864
Vaihtuvat vastaavat			
Pitkäaikaiset saamiset		930	2 932
Lyhytaikaiset saamiset	15	119 159	89 472
Rahoitusarvopaperit	16	50 330	122 381
Rahat ja pankkisaamiset		885	1 769
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		171 303	216 553
Vastaavaa yhteensä		1 147 354	1 100 417
Vastattavaa			
Oma pääoma			
Osakepääoma	17	370 013	370 013
Vararahasto		525 754	525 754
Edellisten tilikausien voitto		79 736	60 803
Tilikauden voitto		40 566	38 934
Oma pääoma yhteensä		1 016 069	995 503
Tilinpäätössiirtojen kertymä	18	270	1 716
Pakolliset varaukset	19	723	0
Vieras pääoma			
Pitkäaikainen vieras pääoma	20	221	193
Lyhytaikainen vieras pääoma		130 072	103 006
Vieras pääoma yhteensä		130 293	103 199
Vastattavaa yhteensä		1 147 354	1 100 417

Emoyhtiön rahoituslaskelma

(1 000 €)	1.1.–31.12.2005	1.1.–31.12.2004
Liiketoiminnan rahavirta		
Liikevoitto	17 231	8 116
Suunnitelman mukaiset poistot	11 091	11 746
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	-14 463	-7 257
Rahavirta ennen käyttöpääoman muutosta	13 859	12 605
Lyhytaikaisten saamisten muutos	2 708	3 556
Lyhytaikaisten velkojen muutos	-273	-778
Käyttöpääoman muutos	2 436	2 777
Maksetut korot	-2 508	-2 475
Saadut osingot	1 584	1 826
Saadut korot liiketoiminnasta	15 180	20 885
Maksetut verot	-16 910	-7 951
Rahoituserien ja verojen rahavirta	-2 656	12 285
Liiketoiminnan rahavirta yhteensä	13 639	27 667
Investointien rahavirta		
Käyttöomaisuuden ostot	-12 345	-10 141
Käyttöomaisuuden myynnit	21 250	5 333
Muiden pitkäaikaisten sijoitusten muutos	34 933	-10 074
Investointien rahavirta yhteensä	43 837	-14 882
Kassavirta ennen rahoitusta	57 476	12 785
Rahoituksen rahavirta		
Pitkäaikaisten saamisten lisäys	-206 375	-100 980
Pitkäaikaisten saamisten vähennys	40 202	55 467
Saadut konserniavustukset	25 000	20 000
Maksetut osingot	-20 000	-40 000
Konsernitilille siirrettyjen varojen muutos	30 761	24 860
Rahoituksen rahavirta yhteensä	-130 411	-40 653
Rahavarojen muutos	-72 935	-27 868
Rahavarat 1.1.	124 150	152 018
Rahavarat 31.12.	51 215	124 150

Tuloslaskelman liitetiedot

1 Liikevaihto toimialoittain (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2005	2004	2005	2004
Rautatieliikenne				
Tavaraliikenne	333 397	348 154		
Henkilöliikenne	320 396	304 443		
Autoliikenne				
Tavaraliikenne	172 949	166 319		
Henkilöliikenne	36 121	31 468		
Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	241 486	235 833		
Catering- ja ravintolatoiminta	25 558	25 482		
Muut palvelut	66 731	67 247	50 350	48 937
Yhteensä	1 196 638	1 178 945	50 350	48 937

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

2 Liiketoiminnan muut tuotot (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2005	2004	2005	2004
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	20 248	7 497	15 657	7 274
Muut	7 121	8 377	85	89
Yhteensä	27 369	15 874	15 742	7 364

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	
	2005	2004	2005	2004
Aineet ja tarvikkeet (tavarat)				
Ostot tilikauden aikana	177 860	164 003	6 126	6 036
Varaston muutos	-3 199	-5 103	0	0
Ulkopuolisilta ostetut palvelut	172 013	160 381	6 285	6 987
Yhteensä	346 673	319 281	12 410	13 023

4 Henkilöstön määrä ja henkilöstökulut	2005	2004
Konsernin palveluksessa oleva henkilökunta jakautui tilikaudella keskimäärin yhtiöittäin seuraavasti:		
VR-Yhtymä Oy	267	277
VR Osakeyhtiö	7 713	8 113
Oy VR-Rata Ab	2 325	2 358
Pohjolan Liikenne -konserni	1 936	1 906
Avecra Oy	289	351
Corenet Oy	204	210
Muut	57	49
Yhteensä	12 791	13 264

	Konserni		Emoyhtiö	
Henkilöstökulut (1 000 €)	2005	2004	2005	2004
Palkat ja palkkiot	429 026	429 207	10 473	10 484
Eläkekulut	97 175	85 836	1 910	1 550
Muut henkilösivukulut	45 109	41 747	1 067	955
Henkilöstökulut tuloslaskelman mukaan	571 309	556 791	13 450	12 990

	Konserni		Emoyhtiö	
Johdon palkat ja palkkiot (1 000 €)	2005	2004	2005	2004
Toimitusjohtajat	2 148	1 777	518	465
Hallitusten jäsenet	296	270	190	161
Hallintoneuvosto	74	98	74	98
Yhteensä	2 518	2 145	782	724

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

5 Poistot (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2005	2004	2005	2004
Suunnitelman mukaiset poistot				
Aineettomat hyödykkeet	4 448	4 098	247	209
Rakennukset ja rakennelmat	9 082	9 145	8 349	8 445
Vetokalusto ja vaunusto	54 079	67 990	0	0
Muut koneet ja kalusto	26 306	27 346	1 874	2 529
Muut aineelliset hyödykkeet	2 974	2 928	620	563
Konserniliiketoiminnan poisto	1 169	1 134		
Yhteensä	98 058	112 641	11 091	11 746

Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu konsernissa käyttömajaushyödykkeiden 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 menojäätännöspoistoin.

Suunnitelman mukaiset poistoajat ja -tavat ovat:

Aineettomat oikeudet	5 vuotta	tasapoisto
Muut pitkävaikutteiset menot	3–10 vuotta	tasapoisto
Rakennukset	4–7 %	menojätännöspoisto
Rakennelmat	20 %	menojätännöspoisto
Vetokalusto	30 vuotta	tasapoisto
Sähköjunat	25 vuotta	tasapoisto
Vaunusto	15–20 vuotta	tasapoisto
Muut koneet ja kalusto (emoyhtiö, VR Osakeyhtiö ja Oy VR-Rata Ab)	20–30 %	menojätännöspoisto
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 €)	2005	2004
VR-Yhtymä Oy	17 231	8 116
VR Osakeyhtiö	22 616	28 103
Oy VR-Rata Ab	9 310	15 451
Pohjolan Liikenne -konserni	3 966	3 556
Avecra Oy	1 928	1 670
Corenet Oy	5 760	6 841

8 Rahoitustuotot ja -kulut (1 000 €)	Konserni 2005	2004	Emoyhtiö 2005	2004
Osinkotuotot				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	1 500	2 535
Omistusyhteisyrietyksiltä	0	0	0	0
Muilta	95	52	84	37
Osinkotuotot yhteensä	95	52	1 584	2 572
Korkotuotot pitkäaikaisista sijoituksista				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	18 430	13 179
Muilta	4 071	4 077	4 071	4 077
Muut korko- ja rahoitustuotot				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	168	74
Omistusyhteisyrietyksiltä	91	139	89	139
Muilta	1 336	3 707	1 123	3 417
Korkokulut ja muut rahoituskulut				
Saman konsernin yrityksille	0	0	2 455	2 439
Muille	950	689	54	35
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	4 642	7 286	22 955	20 982

9 Satunnaiset erät

Satunnaiset erät emoyhtiöllä ovat saatuja konserniavustuksia.

10 Tilinpäätössiirrot (1 000 €)	Emoyhtiö 2005	2004
Suunnitelman mukaisten ja verotuksessa tehtyjen poistojen erotus		
Poistoeron muutos (lis. +, väh. -)		
Aineettomat hyödykkeet	9	26
Rakennukset ja rakennelmat	52	-157
Koneet ja kalusto	-1 687	-546
Muut aineelliset hyödykkeet	180	274
Yhteensä	-1 446	-403

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

11 Välittömät verot (1 000 €)	Konserni 2005	2004	Emoyhtiö 2005	2004
Tuloverot satunnaisista eristä	0	0	3 237	7 250
Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	17 744	20 089	10 279	8 317
Laskennallisen verovelan muutos	-309	-4 259	0	0
Yhteensä	17 434	15 831	13 516	15 567

12 Pysyvät vastaavat (1 000 €)

Konserni 2005

	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet						
	Aineettomat oikeudet	Liike-arvo	Konserni-liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Raken- nukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener. työt	Yhteensä	Kaikki yhteensä
Hankintameno 1.1.2005	21 972	11 116	18 398	51 485	63 081	263 576	1 515 184	42 238	73 597	1 957 678	2 009 164
Lisäykset	997	0	312	1 309	390	9 037	187 366	1 151	276 088	474 032	475 341
Vähennykset	-3	-5 171	-9 020	-14 194	-1 516	-5 497	-30 783	-1 826	-262 053	-301 675	-315 869
Siirrot erien välillä	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hankintameno 31.12.2005	22 966	5 945	9 690	38 600	61 955	267 116	1 671 767	41 563	87 632	2 130 035	2 168 636
Kertyneet poistot 1.1.2005	9 570	10 163	13 841	33 574	0	102 894	737 138	23 060	0	863 093	896 666
Vähennysten kertyneet poistot	0	5 181	9 032	14 213	0	1 993	26 633	2 081	0	30 707	44 919
Tilikauden poisto	3 882	566	1 169	5 617	0	9 082	80 356	3 002	0	92 440	98 058
Kertyneet poistot 31.12.2005	13 452	5 548	5 978	24 978	0	109 983	790 861	23 981	0	924 826	949 805
Arvonkorotukset	0	0	0	0	8	659	0	0	0	667	667
Kirjanpitoarvo 31.12.2005	9 514	397	3 711	13 622	61 963	157 792	880 907	17 582	87 632	1 205 876	1 219 498

Konserni 2004

	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet						
	Aineettomat oikeudet	Liike-arvo	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	1 795 579	1 841 327
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

Emoyhtiö 2005

	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet					
	Aineettomat oikeudet	Liike-arvo	Konserni-liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Raken- nukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener. työt	Kaikki yhteensä
Hankintameno 1.1.2005	1 731				61 206	234 348	39 644	10 022	2 542	349 492
Lisäykset	237				367	6 870	2 258	54	12 530	22 316
Vähennykset	0				-1 515	-2 930	-24 473	-29	-9 971	-38 918
Hankintameno 31.12.2005	1 968				60 058	238 288	17 429	10 047	5 101	332 890
Kertyneet poistot 1.1.2005	761				0	91 199	31 467	2 829	0	126 256
Vähennysten kertyneet poistot	0				0	1 534	21 424	28	0	22 986
Tilikauden poisto	247				0	8 350	1 874	648	0	11 118
Kertyneet poistot 31.12.2005	1 008				0	98 015	11 917	3 449	0	114 388
Kirjanpitoarvo 31.12.2005	960				60 058	140 273	5 512	6 598	5 101	218 502

Emoyhtiö 2004

	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet					
	Aineettomat oikeudet	Liike-arvo	Konserni-liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Raken- nukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener. työt	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

13 Sijoitukset (1 000 €)

	Osakkeet			Saamiset			Kaikki yhteensä
	Konserni- yritykset	Omistusyht. yritykset	Muut yritykset	Konserni- yritykset	Omistusyht. yritykset	Muut yritykset	
Konserni 2005							
Hankintameno 1.1.2005	42	4 645	1 241	0	2 932	90 100	98 960
Lisäykset	0	48	2	0	70	0	120
Vähennykset	-42	-124	-121	0	-1 788	-34 933	-37 008
Konsernin sisäinen erä	0	0	0	0	0	0	0
Hankintameno 31.12.2005	0	4 569	1 122	0	1 214	55 167	62 072
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
Emoyhtiö 2005							
Hankintameno 1.1.2005	288 021	1 600	1 015	279 935	0	90 054	660 626
Lisäykset	0	28	0	206 375	1 144	1 986	209 533
Vähennykset	0	0	-102	-75 590	0	-36 919	-112 611
Hankintameno 31.12.2005	288 021	1 628	914	410 720	1 144	55 121	757 548
Emoyhtiö 2004							
Hankintameno 1.1.2004	288 021	1 600	1 024	233 682	0	79 980	604 308
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	0	90 054	660 626

Emoyhtiön saamiset omistusyhteisyrittäjiltä muodostuvat annetusta osakeyhtiölain mukaisesta pääomalinasta. Sijoitukset sisältävät yritysten ja valtion joukkovelkakirjalainoja.

	Konserni		Emoyhtiö	
	2005	2004	2005	2004
Jälleenhankintahinta	57 086	93 461	57 086	93 461
Kirjanpitoarvo	55 121	90 054	55 121	90 054
Erotus	1 965	3 407	1 965	3 407

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	100	0
Insinööritoimisto Arcus Oy, Turku	70	0
Asfalttiriihi Oy, Helsinki	100	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
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 Kupittaaan Kolmio, Turku	32,5	32,5
KT Oy Oulun Terminaalivarasto, Oulu	39,1	0

14 Vaihto-omaisuus (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2005	2004	2005	2004
Aineet ja tarvikkeet	56 670	53 639	0	0
Keskeneräiset tuotteet	4 931	3 730	0	0
Ennakkomaksut	2	194	0	0
Yhteensä	61 603	57 563	0	0

15 Saamiset (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2005	2004	2005	2004
Pitkäaikaiset saamiset				
Pitkäaikaiset saamiset omistusyhteisyrityksiltä	930	0	930	0
Pitkäaikaiset saamiset muilta yrityksiltä	1 542	1 825	0	0
Lyhytaikaiset saamiset				
Saamiset samaan konserniin kuuluvilta yrityksiltä				
Myyntisaamiset	0	0	1 043	1 224
Lainasaamiset	0	0	64 675	54 427
Siirtosaamiset	0	0	48 321	25 808
Saamiset omistusyhteisyrityksiltä				
Myyntisaamiset	709	635	0	0
Saamiset muilta yrityksiltä				
Myyntisaamiset	91 076	84 206	327	362
Lainasaamiset	2	0	0	0
Muut saamiset	3 490	3 386	769	927
Siirtosaamiset	13 267	30 194	4 024	6 724
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	108 544	118 420	119 159	89 472

Siirtosaamisiin liittyvät olennaisimmat erät

Konsernin siirtosaamisten merkittävimmät erät ovat korkosaatavat 2,0 miljoonaa euroa ja kausijaksotukset 2,0 miljoonaa euroa. Emoyhtiön siirtosaamisissa on 12,5 miljoonaa euroa (25,0 M€) konserniavustussuamia.

16 Rahoitusarvopaperit (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2005	2004	2005	2004
Jälleenhankintahinta	50 525	122 410	50 525	122 410
Kirjanpitoarvo	50 330	122 381	50 330	122 381
Erotus	195	29	195	29

Rahoitusomaisuusarvopaperit sisältävät pankkien sijoitus- ja talletustodistuksia, yritystodistuksia sekä yritysten ja valtion joukkovelkakirjalainoista alle vuoden sisällä erääntyvän osuuden.

17 Oma pääoma (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2005	2004	2005	2004
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	525 761	525 754	525 754
Tilikauden lisäys	0	0	0	0
Vararahasto 31.12.	525 761	525 761	525 754	525 754
Voitto edellisiltä tilikausilta 1.1.	316 458	304 785	99 736	100 803
Osingonjako	-20 000	-40 000	-20 000	-40 000
Muutokset konsernirakenteissa	0	-77		
Voitto edellisiltä tilikausilta 31.12.	296 458	264 708	79 736	60 803
Tilikauden voitto	45 984	51 750	40 566	38 934
Oma pääoma yhteensä	1 238 556	1 212 572	1 016 069	995 503

Laskelma jakokelpoisista varoista (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2005	2004	2005	2004
Voitto edellisiltä tilikausilta	296 458	264 708	79 736	60 803
Tilikauden voitto	45 984	51 750	40 566	38 934
Yhteensä	342 442	316 458	120 302	99 736
Kertyneestä poistoerosta ja vapaaehtoisista varauksista omaan pääomaan merkitty osuus	-123 427	-124 372		
Jakokelpoiset varat yhteensä	219 015	192 086	120 302	99 736

18 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Tilinpäätössiirtojen kertymä emoyhtiössä muodostuu kertyneestä poistoerosta.

19 Varaukset (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2005	2004	2005	2004
Vapaaehtoiset varaukset				
Asuintalovaraus	980	834	—	—

Vapaaehtoiset varaukset on konsernitiilinpäätöksessä jaettu tilikauden tulokseen ja laskennalliseen verovelkaan.

Pakolliset varaukset

Pakolliset varaukset 2,8 miljoonaa euroa (1,3 M€) muodostuvat pitkäaikaisten rakentamisprojektien todennäköisistä takuukorjausten kuluista, 1,2 miljoonaa euroa, radioverkon purkamisesta aiheutuvista tulevista kuluista, 0,9 miljoonaa euroa sekä ympäristövarauksista, 0,7 miljoonaa euroa.

Emoyhtiön pakollinen varaus muodostuu ympäristövarauksista.

Vapaaehtoisten varausten ja poistoeron vaikutus taseeseen	Konserni	
	2005	2004
Vapaaehtoiset varaukset	980	834
Poistoero	166 745	168 082
	167 726	168 916
Siirto omaan pääomaan	123 427	124 372
Laskennallinen verovelka	43 609	43 918
Vähemmistöosuus	690	626
	167 726	168 916

Vapaaehtoisten varausten ja poistoeron vaikutus tuloslaskelmaan	Konserni	
	2005	2004
Vapaaehtoisten varausten muutos	146	230
Poistoeron muutos	-1 336	2 880
	-1 190	3 110
Tilikauden tulokseen vaikuttava muutos	-945	7 134
Laskennallisen verovelan muutos	-309	-4 259
Vähemmistöosuuteen vaikuttava muutos	64	235
	-1 190	3 110

20 Vieras pääoma (1 000 €)	Konserni 2005	2004	Emoyhtiö 2005	2004
Pitkäaikainen vieras pääoma				
Lainat rahoituslaitoksilta	2 283	2 361	0	0
Muut pitkäaikaiset lainat	249	967	0	0
Saadut ennakot	447	616	221	193
Pitkäaikainen vieras pääoma yhteensä	2 979	3 944	221	193
Velat, jotka erääntyvät myöhemmin kuin viiden vuoden kuluttua				
Lainat rahoituslaitoksilta	813	886	0	0
Lyhytaikainen vieras pääoma	2005	2004	2005	2004
Velat muille yrityksille				
Lainat rahoituslaitoksilta	73	73	0	0
Saadut ennakot	1 603	13 895	260	254
Ostovelat	65 958	78 478	3 416	3 566
Muut velat	31 903	36 900	733	322
Siirtovelat	113 174	114 443	3 348	6 737
Velat samaan konserniin kuuluville yrityksille				
Saadut ennakot	0	1 081	4	4
Ostovelat	0	0	2 186	2 762
Muut velat	0	0	120 122	89 361
Siirtovelat	0	0	2	0
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	212 711	244 870	130 072	103 006

Siirtovelkojen suurin erä on palkkavelat 90 miljoonaa euroa.

21 Vastuusitoumukset (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2005	2004	2005	2004
Velat, joiden vakuudeksi annettu kiinnityksiä				
Rahalaitoslainat	1 235	2 333	0	0
Annetut kiinnitykset	1 646	3 808	0	0
Muut vastuusitoumukset	59 556	64 774	59 327	60 307
Annetut vastuusitoumukset yhteensä	61 202	68 582	59 327	60 307
Kenen puolesta annetut vastuut				
Omasta puolesta	61 202	68 582	0	0
Konserniyritysten puolesta	0	0	59 327	60 307
	61 202	68 582	59 327	60 307
Leasingvastuut				
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	1 028	645	8	0
Myöhemmillä tilikausilla maksettavat	5 829	5 001	19	0
Yhteensä	6 857	5 646	27	0
Pitkäaikaisten vuokrasopimusten tulevat maksut	4 886	6 405	0	0

Konserni on tehnyt käyttöomaisuushankintoihin liittyviä sitoumuksia 109 miljoonaa euroa vuosille 2006–2010. Oy VR-Rata Ab:n saamaan Botniaban pöytäkirjassa liittyä suoritusvelvoite, jonka mukaisesti VR-Yhtymä Oy takaa tytäryhtiönsä suoritusvelvoitteiden ja vastuiden täyttämisen urakkasopimuksen mukaisesti.

22 Riita-asiat

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

Konsernin tytäryhtiön myyntisaamisiin sisältyy Steveco Oy:ltä 4,0 miljoonan euron (sis. alv) saatava, jonka Steveco Oy on riitauttanut. Asia on viety välimiesoikeuteen 29.12.2005 ja asian käsittely on meneillään.

Konsernin tytäryhtiöllä on Skanska Tekran kanssa kesken vuonna 2004 luovutettuun VT6-projektiin liittyvä riita-asia.

Vakuutusmeklariyhtiö JL Insurance Partners Oy on vaatinut konsernin emoyhtiöltä 0,8 miljoonan euron palkkiota, jonka VR-Yhtymä Oy on kiistänyt sekä sopimukseen perustumattomana että asiasisällöltään. Asia on kärjäoikeuden ratkaistavana.

23 Konsernin tunnusluvut

		2005	2004	2003	2002	2001
Toiminnan laajuus						
Liikevaihto	M€	1 197	1 179	1 160	1 140	1 151
Tase	M€	1 512	1 517	1 466	1 450	1 515
Bruttoinvestoinnit	M€	210	180	151	144	178
– suhteessa liikevaihtoon	%	17,6	15,3	13,1	12,6	15,4
Henkilöstö keskimäärin		12 791	13 264	13 746	14 426	14 938
Kannattavuus						
Liikevoitto	M€	61	63	53	27	49
– suhteessa liikevaihtoon	%	5,1	5,3	4,6	2,3	4,3
Tulos	M€	46	52	41	22	42
Sijoitetun pääoman tuotto (ROI)	%	5,4	5,8	5,1	3,2	5,2
Oman pääoman tuotto (ROE)	%	3,9	4,5	3,6	2,2	3,7
Vakavaraisuus						
Omavaraisuusaste	%	82,8	81,5	83,1	82,9	79,1
Maksuvalmius						
Quick Ratio		0,8	1,0	1,4	1,5	1,5

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	219,0 miljoonaa euroa.
Emoyhtiön voitonjakokelpoiset varat olivat	120,3 miljoonaa euroa,
josta tilikauden voitto	40,6 miljoonaa euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että voitonjakokelpoiset varat käytetään seuraavasti:

osinkona jaetaan	23 000 000 euroa,
jätetään omaan pääomaan	97 302 362 euroa.

Helsingissä 20. päivänä maaliskuuta 2006

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

Tilintarkastuskertomus

VR-Yhtymä Oy:n osakkeenomistajille

Olemme tarkastaneet VR-Yhtymä Oy:n kirjanpidon, tilinpäätöksen, toimintakertomuksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1.–31.12.2005. Hallitus ja toimitusjohtaja ovat laatineet toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen, joka sisältää konsernin ja emoyhtiön taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot. Suorittamamme tarkastuksen perusteella annamme lausunnon tilinpäätöksestä, toimintakertomuksesta ja emoyhtiön hallinnosta.

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

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

Helsingissä 20. päivänä maaliskuuta 2006

Osmo Valtonen, HTM, JHTT

KPMG Oy Ab
Pentti Savolainen, KHT

VR-Yhtymä Oy:n hallintoneuvoston lausunto

VR-Yhtymä Oy:n hallintoneuvosto on tänään pitämässään kokouksessa käsitellyt yhtiön tilikaudelta 1.1.–31.12.2005 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 tarpeellisiksi katsomansa tiedot.

Hallintoneuvostosta ovat yhtiökokouksessa erovuorossa Eero Akaan-Penttilä, Jaakko Lehtonen, Katariina Poskiparta ja Harri Rumpunen.

Helsingissä 21. päivänä maaliskuuta 2006

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
Jarmo Nyberg	Lauri Oinonen	Katariina Poskiparta
Erkki Rantala	Timo Rautajoki	Harri Rumpunen
Kalervo Sipi	Satu Taiveaho	Raija Vahasalo



Hallinto ja johto

Hallitus

1 Martin Granholm, puheenjohtaja

- s. 1946, dipl.ins., teollisuusneuvos, tekn. tri h.c.
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen puheenjohtaja 1.7.1995–25.3.2003 ja 3.7.2003–
- Hallituksen varapuheenjohtaja: Saksalais-suomalainen kauppakamari, Suomalais-amerikkalainen kauppakamari, ICC:n Suomen osasto ja Stiftelsen för Åbo Akademi
- Hallituksen jäsen: Oy Rettig Ab ja Oy Algol Ab

2 Antti Remes, varapuheenjohtaja

- s. 1947, kauppat. maist.
- Toimitusjohtaja, Osuuskunta Tradeka-yhtymä, Tradeka Group Oy ja Tradeka-kiinteistöt Oy
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 9.9.1997–25.3.2003 ja 3.7.2003–
- Hallituksen puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja: Tradeka Oy, Restel Oy, Päivittäistavara-kauppa ry, Taskukirja Loisto Oy ja Inex Partners Oy (vpj.)
- Hallituksen jäsen: Kaupan Keskusliitto, Suomen Kaupan Liitto, Tradeka Group Oy, Tradeka-kiinteistöt Oy ja Metsä Tissue Oy
- Hallintoneuvoston jäsen: Luottokunta (pj.) ja Varma Oy

3 Pekka Hurtola

- s. 1959, oikeustieteen kandidaatti
- Kehitysjohtaja, Ilmailulaitos
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 30.3.–27.12.2005

4 Kari Kallio

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

5 Kirsti Lehtovaara-Kolu

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

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 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: Suomen Tennisliitto

8 Jukka Ruuska

- s. 1961, oikeust. kand., MBA
- Toimitusjohtaja, OMX Exchanges Oy ja Stockholm Stock Exchange Ltd
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 26.3.2003 alkaen
- Hallituksen puheenjohtaja: Helsingin Pörssi, Copenhagen Stock Exchange, FUTOP Clearing House ja NOREX
- Hallituksen jäsen: OMX Exchanges Oy, Stockholm Stock Exchange Ltd, Suomen Pörssisäätiö, 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.
Kehitysjohtaja, VR-Yhtymä Oy
Johtoryhmän jäsen 1.2.2005–31.1.2006

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

Hallituneuvosto

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
Diplomi-insinööri Alf Jakas
Kansanedustaja Lauri Kähkönen
Ylijohtaja Jaakko Lehtonen
Henkilöstöpäällikkö Alpo Mäkinen
Sosionomi Olli Männikkö
Aluepääluottamusmies Jarmo Nyberg
Kansanedustaja Lauri Oinonen
Katariina Poskiparta
Johtava konsultti Erkki Rantala
Toimitusjohtaja Timo Rautajoki
Metsänhoitaja Harri Rumpunen
Kenraalimajuri Kalervo Sipi
Kansanedustaja Satu Taiveaho
Kansanedustaja Raija Vahasalo

Tilintarkastajat

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

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 ollut valtion omaisuus valtioneuvoston päätöksellä. Rataverkon välitön omistus ja hallinnointi jäi edelleen valtiolle. 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 tytä- ja yhteisyritysten välityksellä. Heti perustamisen jälkeen VR-Yhtymä Oy:n tytäryhtiöiksi muodostettiin diffuusioperiaatteella VR Osakeyhtiö harjoittamaan henkilö- ja tavara-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.

Hallintoneuvosto

Yhtiön hallintoneuvostoon kuuluu vähintään 15 ja enintään 24 yhtiökokouksen valitsemaa jäsentä. Tällä hetkellä jäseniä on 21. Hallintoneuvoston jäsenen toimikausi on kolme vuotta. Vuosittain kolmannes jäsenistä ei voi valita 68 vuotta täyttäneitä henkilöitä.

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

Hallintoneuvosto antaa hallitukselle ohjeita laajakantoisista tai periaatteellisesti tärkeistä asioista, käsittelee talous- ja vuosisuunnitelmat ja antaa yhtiökokoukselle lausunnon tilinpäätöksen ja tilintarkastuskertomuksen johdosta. Hallintoneuvosto myös päättää asioista, jotka koskevat yhtiön toiminnan huomattavaa supistamista tai laajentamista tai yhtiön organisaation olennaista muuttamista.

Hallintoneuvosto kokoontui vuonna 2005 seitsemän kertaa läsnäoloprosentin ollessa 81.

Hallitus

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

Hallituksen puheenjohtajan ja jäsenen toimikausi päättyy viimeistään hänen täyttäänsään 68 vuotta.

Hallituksen tehtävänä on huolehtia yhtiön hallinnosta ja toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä, nimittää ja erottaa toimitusjohtaja ja varatoimitusjohtaja ja määrittää heidän palkkauksensa, valmistella yhtiökokouksessa ja hallintoneuvostossa käsiteltävät asiat. Lisäksi hallitus huolehtii muista osakeyhtiöolain mukaan hallitukselle kuuluvista hallintotehtävistä, joita ei ole erikseen pidätetty hallintoneuvostolle tai uskottu toimitusjohtajalle.

Hallitus kokoontui 11 kertaa. Hallituksen jäsenten läsnäoloprosentti kokouksissa oli 90.

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. Ne raportivat työstään hallitukselle.

Nimitys- ja palkkiovaliokunnan pääasialliset tehtävät liittyvät konsernin ylimmän johdon valintaan ja palkkaukseen. Valiokunnan puheenjohtajana on ollut Martin Granholm ja jäseninä ovat olleet Eija Malmivirta, Veli-Matti Ropponen ja Jukka Ruuska. Valiokunta kokoontui tilikauden aikana kolme kertaa.

Tarkastusvaliokunnan pääasialliset tehtävät liittyvät taloudelliseen raportointiin ja erityisesti tilinpäätöksiin ja osavuositarkastuksiin, sisäiseen valvontaan ja riskienhallintaan sekä tilintarkastajien valintaan. Tarkastusvaliokunnan puheenjohtajana on ollut Antti Remes ja jäseninä ovat olleet Kalevi Alestalo 30.3.2005 saakka, Pekka Hurtola 21.4.–27.12.2005, 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.

Johdon palkkiot

Hallituksen jäsenen palkkioista päättää varsinainen yhtiökokous. Tilikauden aikana maksettiin 30.3.2005 pidetyn yhtiökokouksen päätöksen mukaisesti VR-Yhtymä Oy:n hallituksen puheenjohtajalle kuukausipalkkiona 2 800 euroa, varapuheenjohtajalle 1 800 euroa ja jäsenille 1 600 euroa. Lisäksi hallituksen puheenjohtajalle, varapuheenjohtajalle, jäsenille sekä

hallituksen kokouksissa läsnä olevalle hallintoneuvoston puheenjohtajalle maksetaan kokouspalkkiona 300 euroa kokouksesta.

Hallintoneuvoston puheenjohtajalle on tilikauden aikana maksettu yhtiökokouksen päätöksen mukaisesti kuukausipalkkiona 470 euroa, varapuheenjohtajalle 340 euroa ja jäsenille 260 euroa. Lisäksi kaikille edellä mainituille maksetaan kokouspalkkiona 300 euroa kokouksesta.

Konsernin pääjohtajana toimivalle VR-Yhtymä Oy:n toimitusjohtajalle maksettujen palkkojen ja palkkioiden yhteissumma oli kertomusvuonna 330 340 euroa.

Kannustejärjestelmät

Kertomusvuonna otettiin käyttöön kannustinpalkkiojärjestelmä, joka koskee 26 johtotehtävissä olevaa henkilöä. Järjestelmässä on sekä lyhyen että pitkän aikavälin elementit. Lyhyen aikavälin kannustimet perustuvat yhtiö- ja konsernikohtaisten tavoitteiden lisäksi 2–3 henkilökohtaisen tavoitteen saavuttamiseen. Pitkän aikavälin kannustin perustuu VR-konsernin oman pääoman tuottoon (ROE). Alkaneena vuonna järjestelmää on laajennettu koskemaan noin 80:ä henkilöä.

Tämän lisäksi konsernin eräissä yhtiöissä on ollut käytössä henkilöstön palkitsemisjärjestelmiä, jotka perustuvat mm. tavoitteiden saavuttamiseen, palvelutasoon ja asiakastyytyväisyyteen. Nämä järjestelmät vaihtelevat yhtiökohtaisesti.

Tarkastustoiminta ja riskienhallinta

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.

Konserniin kuuluu lisäksi 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.

VR-Yhtymä Oy:n hallituksen vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti on huolehdittava siitä, ettei toiminnosta aiheudu sellaisia riskejä, joiden negatiiviset seuraukset olisivat epäsuhteessa toiminnan tulokseen tai riskinkantokykyyn.

Riskienhallinnan järjestämisestä konsernissa vastaa pääjohtaja. Yhtiöiden toimitusjohtajat vastaavat riskienhallinnasta yhtiönsään. Konsernikohtaisten riskien hallinnasta vastaa VR-Yhtymä Oy:n varatoimitusjohtaja. Riskit on ryhmitelty yhdeksään riskialueeseen, ja niistä tehdään vuosittaiset riskikartoitukset, jotka raportoidaan VR-Yhtymä Oy:n hallitukselle. Kertomusvuonna tehty kokonaisvaltainen riskikartoitus oli järjestyksessä toinen.

Tavaraliikenne

Kuljetusmäärät, 1 000 tonnia	2005	2004	Muutos-% ¹	2003	2002	2001
Junaliikenne	40 722	42 663	-4,6	43 503	41 679	41 678
Kotimainen	23 479	26 255	-10,6	24 980	24 695	23 993
Kansainvälinen	17 243	16 408	5,1	18 523	16 984	17 685
Itäinen	12 937	12 099	6,9	14 374	12 632	12 631
Transito	3 381	3 199	5,7	3 196	3 461	4 006
Läntinen	925	1 110	-16,7	953	891	1 048
Autoliikenne	9 107	8 861	2,8	8 554	8 169	8 168
Yhteensä	49 829	51 524	-3,3	52 057	49 848	49 846

Junaliikenteen tonnikilometrit, miljoonaa

Kotimainen	6 607	7 197	-8,2	6 760	6 695	6 588
Kansainvälinen	3 099	2 908	6,6	3 287	2 969	3 269
Itäinen	2 037	2 025	0,6	2 585	2 173	2 170
Transito	806	604	33,4	462	516	772
Läntinen	256	279	-8,2	240	280	327
Yhteensä	9 706	10 105	-4,0	10 047	9 664	9 857

Henkilöliikenne

Matkat, 1 000 matkaa

Junaliikenne	63 493	60 134	5,6	59 909	57 695	54 987
Kaukoliikenne	12 503	12 129	3,1	11 915	11 643	11 561
Kotimainen	12 235	11 877	3,0	11 659	11 377	11 321
Kansainvälinen	267	252	6,2	256	266	240
Lähiliikenne	50 990	48 005	6,2	47 994	46 052	43 426
YTV-alue	40 897	38 222	7,0	38 443	36 443	33 166
Muu	10 093	9 783	3,2	9 551	9 609	10 260
Autoliikenne	11 926	10 152	17,5	13 748	14 653	15 248
Yhteensä	75 419	70 286	7,3	73 657	72 348	70 235

Junaliikenteen henkilökilometrit, miljoonaa

Kaukoliikenne	2 744	2 654	3,4	2 642	2 636	2 596
Kotimainen	2 667	2 582	3,3	2 570	2 555	2 531
Kansainvälinen	76	72	6,2	72	81	65
Lähiliikenne	734	698	5,1	696	682	686
YTV-alue	388	363	7,0	365	346	316
Muu	346	335	3,1	331	336	370
Yhteensä	3 478	3 352	3,8	3 338	3 318	3 282

VR-konsernin henkilökunta

	12 791	13 264	-3,6	13 746	14 426	14 938
--	---------------	--------	-------------	--------	--------	--------

Junaliikenteen energian käyttö, %

Sähkö	80,3	77,8	—	77,6	76,6	75,4
Dieselpolttoneste	19,7	22,2	—	22,4	23,4	24,6

Vetokaluston lukumäärä

Sähköveturit	156	156	0,0	156	148	140
Dieselveturit	257	258	-0,4	273	279	285
Sähkömoottorijunat	147	129	14,0	119	119	112

Vaunun lukumäärä

Tavaraliikenteen vaunut	11 162	11 445	-2,5	11 324	11 528	11 933
Henkilöliikenteen vaunut	1 084	1 029	5,3	1 060	1 077	1 056

Tavaravaunun tasearvo vuoden 2005 lopussa 79,1 M€.

Suomen rataverkko²

Ratapituus, ratakm	5 732	5 741	-0,2	5 851	5 850	5 850
Sähköistetty ratapituus	2 617	2 619	-0,1	2 400	2 400	2 400
Raidepituus, raidekm	8 587	8 596	-0,1	8 707	8 736	8 734

¹ Muutos-% viittaa muutokseen vuodesta 2004 vuoteen 2005.

² Ratahallintokeskuksen omistama rata.

Botniabanan

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

Common Carrier

Common Carrier -periaatteella toimiva kuljetusyriitys tarjoaa ja järjestää kuljetuspalveluja tasapuolisesti kaikille halukaille.

GSM-R-radiojärjestelmä

Euroopan rautateiden radiojärjestelmä, joka varmistaa rautatieliikenteen viestiyhteydet. Rakenteilla olevan järjestelmän on tarkoitus kattaa Suomen rataverkko vuonna 2009.

Henkilökilometri

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

InterCity-juna

InterCity-junat liikkenevät 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. Junan rakenteellinen nopeus on 200 km/h.

Kaupunkijuna

Pääkaupunkiseudun lähiliikenteen uusin juna, jossa on matala lattia, väljät tilat ja ilmastointi. Junia käytetään myös pidemmillä matkoilla, esimerkiksi Helsinki–Tampere-välillä ja syksyllä 2006 avattavalla Kerava–Lahti-oikoradalla. Kaupunkijunan huippunopeus on 160 km/h.

Kappaletavaraliikenne

Eri kokoisten, yleensä pakattujen koolien kuljettamista lähettäjältä vastaanottajalle pääasiassa autoilla.

Kerava–Lahti-oikorata

Uusi ratayhteys Keravalta Lahteen. Radan rakentaminen alkoi syksyllä 2002, ja rata valmistuu siltoineen ja asemineen syksyllä 2006. Sen jälkeen Helsingistä pääsee junalla Lahteen nopeimmillaan alle 50 minuutissa.

Kiskobussi

Dieselkäyttöinen kiskobussi on suunniteltu vähäliikenteisille, sähköistämättömille rataosille. Ensimmäiset kiskobussit aloittivat liikennöinnin Suomessa toukokuussa 2005. Niiden huippunopeus on 120 km/h.

Matkakeskus

Matkakeskus on 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 välisiin yhteistyösopimuksiin. Asiakas saa käyttöönsä joko kokonaisia autoja tai osia kuormista.

Pendolino-juna

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

Pikajuna

Pikajunat ovat perinteisiä, sinisistä vaunuista koostuvia junia, jotka liikkenevät kaupunkien välillä ja pitkällä etäisyyksillä.

Rataverkon kunnan indeksi

Indeksi kuvaa radan geometrinen virhemäärän määrää. Geometrisia 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

RFID-tunnistustekniikka

Radio Frequency Identification. Radiotaajuus-tunnistamisessa tunnistettavaan tai seurattavaan tavaraan, henkilöön tai esimerkiksi junanvaunuun kiinnitetään tarra, nappi tai muu tunnistus, joka sisältää antennin tai mikropiirin. Tunnisteen kautta RFID-lukulaite saa tallennetut tiedot.

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. Konttikuljetuksessa 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.

Ympäristösertifikaatti

Todistus siitä, että yrityksen ympäristöasioiden hallintajärjestelmä on auditoinnissa todettu ISO 14001 -standardin mukaiseksi.

YTV-alue

YTV-alueeseen lukeutuvat Helsinki, Vantaa, Espoo ja Kauniainen. YTV on Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta, joka tuottaa mm. joukkoliikenteen palveluita alueellaan. Keravasta tuli YTV-alueen ns. kolmas vyöhyke 1. maaliskuuta 2006.

Yhteystiedot

Toimitus:

VR-Yhtymä Oy, viestintä
Viestintätoimisto Pohjoisranta

Paino:

Erweko

Valokuvat:

Leif Rosnell
Soile Laaksonen (sivut 4 ja 58–59)

**Ulkoasu:**

Suunnittelutoimisto
BOTH

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

