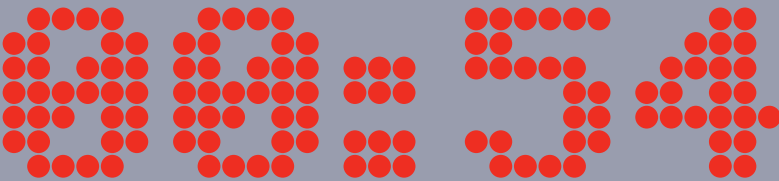




Sisältö

4	VR-konserni
6	Tärkeimmät tapahtumat ja taloudellinen kehitys
8	Pääjohtajan katsaus
10	Toimintaympäristö
12	Keskeiset tavoitteet ja toimintaperiaatteet
16	Rautatieliikenne
16	Henkilöliikenne
18	Tavaraliikenne
20	Ratojen rakentaminen ja kunnossapito
22	Autoliikenne
24	Catering- ja ravintolatoiminta
28	Vastuullisuusperiaatteet
30	Henkilöstö
32	Ympäristö
34	Turvallisuus
36	Toimintakertomus ja tilinpäätös
64	Hallinto ja johto
66	Konsernin hallinto
	Sanasto
	Tilastotietoja



Halosen perhe on lähdössä Lahdesta Helsinkiin lauantaiostoksille. Matka InterCity2-junalla Helsinkiin taittuu alle tunnissa. Konduktööri Jari Siitonen varmistaa, että kaikki pääsevät turvallisesti junaan. Kuvassa perheen äiti Pia, isä Ville, 7-vuotias Vilja ja 1-vuotias Sylvia.

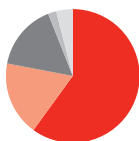
VR-konserni

**VR on monipuolinen
kuljetusalan
ammattilainen.**



Konsernin liikevaihto toimialoittain 2006

● Rautatieliikenne	55 %
● Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	18 %
● Autoliikenne	19 %
● Catering- ja ravintolatoiminta	2 %
● Muut	5 %



Henkilöstö toimialoittain 2006

● Rautatieliikenne	60 %
● Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	18 %
● Autoliikenne	16 %
● Catering- ja ravintolatoiminta	2 %
● Muut	4 %

VR-konserni

VR-konserni on monipuolinen suomalainen kuljetusalan yritys. Se harjoittaa rautatieliikennettä ja sitä täydentävää autoliikennettä. Lisäksi konserni tarjoaa ratojen rakentamisen ja kunnossapidon palveluita. Siihen kuuluvat myös catering- ja ravintolapalveluja sekä telepalveluja tarjoavat yhtiöt.

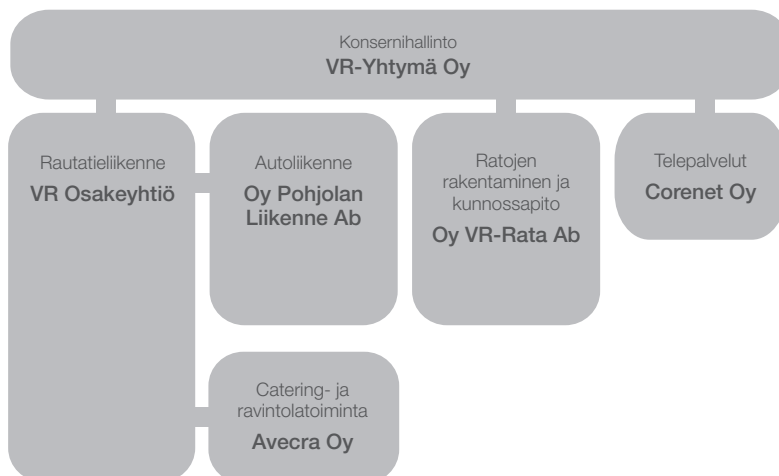
VR-konsernin päämarkkina-alue on Suomi, mutta tavaraliikenteessä merkittävä osa kuljetuksista on kansainvälistä liikennettä.

VR:n liikevaihto vuonna 2006 oli 1 265 miljoonaa euroa ja henkilökunnan määrä 12 600. Konsernissa on kaikkiaan 28 yhtiötä. Liikevaihdosta vähän yli puolet tulee rautatieliikenteestä.

Konsernin emoyhtiö, VR-Yhtymä Oy, on Suomen valtion kokonaan omistama osakeyhtiö. Se perustettiin vuonna 1995 jatkamaan Valtionrautateiden toimintaa.

Vuosina 1990–95 VR toimi valtion uusimuotoisena liikelaitoksena ja sitä ennen virastomuotoisena liikelaitoksena. Valtionrautateiden perustamisvuosi on 1862.

Konsernin rakenne





Rautatieliikenne

- Konsernin suurin yhtiö, VR Osakeyhtiö, on johtava tavara- ja henkilöliikenteen kuljettaja Suomessa.
- Junilla kuljetettiin 43,6 miljoonaa tonnia tavaraa vuonna 2006. Pääosa VR Cargon kuljetuksista on Suomen metsä-, kemian- ja metalliteollisuuden raaka-aineita ja tuotteita.
- Henkilöliikenteessä tehtiin 65,0 miljoonaa matkaa. Vuorokaudessa on keskimäärin 320 kaukojunavuoroa ja 850 lähijunavuoroa. Suomen ja Venäjän välillä on päivittäin kuusi junaavuoroa.
- Rautatieliikenteen liikevaihto on 698,9 miljoonaa euroa. Tavaraliikenteen osuus siitä on 358,9 miljoonaa ja henkilöliikenteen 340,0 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 7 599.



Ratojen rakentaminen ja kunnossapito

- Oy VR-Rata Ab tytäryhtiöineen tarjoaa radanpidon suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapitopalveluja valtiolle, kunnille, satamille ja rautatiepalveluja käyttäville yrityksille.
- Noin 90 % toimialan liikevaihdosta tulee valtion rataverkkoa hallinnoivan Ratahallintokeskuksen tilauksista.
- Toimialan liikevaihto on 232,6 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 2 360.



Autoliikenne

- Pohjolan Liikenne on VR Osakeyhtiön alakonserni, joka harjoittaa junaliikennettä täydentävää autoliikennettä. Konsernilla on vahva asema Suomen maantiekuljetuksissa.
- Tavaraliikenteessä on neljä yhtiötä. Transpoint Oy Ab on valtakunnallinen kappaletavaran kuljettaja, ja Combi-trans Oy kuljettaa osa- ja kokokuormia. Oy Transuotila Ab on erikoistunut säiliöliikenteeseen ja SP Transit Finland Ltd Oy kansainväliseen tavaraliikenteeseen. Yhtiöt kuljettivat 9,9 miljoonaa tonnia tavaraa vuonna 2006.
- Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab ja sen tytäryhtiö Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab kuljettivat busseilla 11,7 miljoonaa matkustajaa.
- Autoliikenteen liikevaihto on 240,1 miljoonaa euroa. Tavaraliikenteen osuus siitä on 201,5 miljoonaa ja henkilöliikenteen 38,6 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 1 997.



Catering- ja ravintolatoiminta

- Avecra Oy täydentää henkilöliikenteen palveluja.
- Avecra harjoittaa kahvila- ja ravintolatoimintaa kaukojunissa ja suurimmilla rautatieasemilla. Palveluja on päivittäin 160 junassa. Asemilla on 17 palvelupistettä.
- Yhtiön vähemmistöosakkaana on kansainvälinen Rail Gourmet Group.
- Ravintolatoiminnan liikevaihto on 26,6 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 252.



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 18,3 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 200.



Tärkeimmät tapahtumat ja taloudellinen kehitys



Liikenne- ja viestintäministeri Susanna Huovinen lähetti juhlanjunan oikoradalle 1.9.

1.2. Uudet makuuvaunut liikenteeseen

Kaksi ensimmäistä VR:n uudentyyppistä, kaksikerroksista makuuvaunua alkoivat liikennöidä Helsingin ja Rovaniemen välillä helmikuun alussa. Kaikki Talgolta tilatut 20 uutta makuuvaunua otettiin käyttöön asteittain vuoden 2006 aikana.

15.5. Junaliput kaikilta R-kioskeilta

Junamatkustajat saivat yli 700 uutta lipun lunastuspaikkaa toukokuussa, kun R-kioskit aloittivat uuden palvelun yhteistyössä VR:n kanssa. Lippuja saa kaikista Suomen R-kioskeista.

18.5. VR-Rata aloitti suururakan Turku-Toijala-radalla

VR-Rata aloitti kesän suurimmat päällysrakennetyöt Turun ja Toijalan välillä. Päällysrakennetta uusittiin 50 kilometrin matkalta. Loput radan päällysrakenteesta uusitaan kesällä 2007. Töitä tehdään yhteensä lähes 130 kilometrin matkalla.

23.5. VR:lle 20 uutta InterCity-vaunua

VR teki sopimuksen 20 InterCity-vaunun vuokraamisesta ja rakentamisesta OKO-

rahoituksen ja Talgo Oy:n kanssa. Ensimmäiset vaunut tulevat VR:n käyttöön vuoden 2007 lopulla.

15.6. Sibelius-junaan uudempiä vaunuja

Helsingin ja Pietarin välillä kulkevan Sibelius-junan toisen luokan vaunut vaihdettiin uudempiin InterCity-vaunuihin. Helsingin ja Moskovan välillä kulkevaan venäläiseen Tolstoi-yöjunaan tuli kesällä uusi business-luokan vaunu sekä uusi ravintolavaunu.

1.8. Perusparannustyöt Helsingin varikolla käyntiin

Helsingin varikkoalue kunnostetaan vuosina 2006–2011 RHK:n ja VR:n yhteishankkeena. Varikolla uusitaan turvalaite-tekniikkaa ja raiteistoa sekä parannetaan huoltotiloja. Hankkeen kustannusarvio on 160 miljoonaa euroa. Investoinneilla parannetaan junaliikenteen täsmällisyyttä etenkin talvella.

3.9. Uusi juna-aika alkoi

Kerava-Lahti-oikorata otettiin käyttöön, ja koko liikennejärjestelmä uudistui. Junamatkat nopeutuivat eri puolilla Suomea.

Matkat Itä-Suomesta nopeutuivat puolesta tunnista jopa tuntiin.

Oikorata sekä Lahti-Riihimäki-osuus liitettiin vyöhykeliikeyhteistyön piiriin. Helsingin ja Lahden välillä alkoi liikennöidä uusi Z-juna.

VR uudisti asiakkaiden toiveiden pohjalta yli sata InterCity-vaunua kesän aikana.

27.9. Pohjolan Liikenteelle puolet SP Transitista

Pohjolan Liikenne -konserni osti 50 % SP Transit Finlandin osakekannasta. SP Transit on suomalainen huolinta- ja kuljetusalan yritys, jolla on kappaleetavara- ja kokokuormakuljetuksia päivittäin Venäjälle ja Itä-Eurooppaan.

23.11. VR ja Venäjän rautatiet perustivat kaksi yritystä

Kalustoyhtiö Oy Karelian Trains Ltd perustettiin Helsingin ja Pietarin välistä nopeaa junaliikennettä varten. Yhteisyritys hankkii nopeat junat ja kunnossapitopalvelut Pietarin-liikenteeseen.

Konttikuljetusten markkinointia varten VR ja Venäjän rautateiden tytäryhtiö Transcontainer perustivat myyntiyhtiön. Yhtiö markkinoi konttikuljetuksia Venäjälle, muihin IVY-maihin, Kiinaan ja Koreaan.

1.12. Sähköinen junaliikenne laajeni

Sähkövetoinen henkilö- ja tavaraliikenne alkoi Iisalmen ja Oulun sekä Kontiomäen ja Vartiuksen välillä. Sähköistyksen myötä junamatkat Helsingin ja Kajaanin välillä nopeutuivat enimmillään noin puoli tuntia vuoden 2007 alussa.

7.12. Internetistä ajantasaista tietoa junaliikenteestä

VR avasi Internet-sivuillaan uuden palvelun, jonka avulla junaliikenteestä saa ajantasaista tietoa. Kaukojunien kulun voi tarkistaa joko aseman tai junan numeron mukaan. Palvelusta löytyvät myös tiedot lähi- tai kaukoliikenteeseen vaikuttavista häiriöistä.



Oikorata valmistui Keravalta Lahteen. Uusi juna-aika alkoi.

Taloudellinen kehitys

Vuoden 2006 yleinen suhdannetilanne oli hyvä, ja myös VR:n liikennemäärät ja tulos kehittivät suotuisasti. Konsernin liikevaihto kasvoi edellisestä vuodesta 5,7 % ja oli nyt 1 264,6 miljoonaa euroa. Vertaillua edelliseen vuoteen vaikeuttaa kuitenkin se, että tavaraliikenteen määrä väheni silloin selvästi metsäteollisuuden pitkän työmarkkinaselkkauksen takia.

Konsernin liikevoitto oli 85,2 miljoonaa euroa, kun se oli edellisenä vuonna 61,1 miljoonaa euroa. Liikevaihdon kasvun lisäksi liikevoittoa paransivat käyttöomaisuuden myyntivoitot. Konsernin kokonaistulos verojen ja vähemmistöosuusjien jälkeen oli 63,1 miljoonaa euroa (46,0 M€).

VR kuljetti junilla ennätysmäärän tavaraa vuonna 2006. Myös junamatkustajia oli enemmän kuin kertaakaan aikaisemmin.

Junilla kuljetetun tavaran määrä oli 43,6 miljoonaa tonnia, jossa oli kasvua 7,0 %. Kotimaan liikenteen osuus kuljetuksista oli 26,0 miljoonaa ja kansainvälisen liikenteen osuus 17,6 miljoonaa tonnia. Kotimaan kuljetukset kasvoivat 10,6 %. Kansainvälinen liikenne lisääntyi 2,1 %.

Junissa tehtiin kaikkiaan 65,0 miljoonaa matkaa, mikä on 2,4 % edellisvuotta

enemmän. Matkat lisääntyivät sekä kaukoettä lähiliikenteessä. Syyskuussa käyttöön otettu oikorata Keravalta Lahteen lisäsi junamatkustusta loppuvuonna. Samaan aikaan oikoradan avaamisen kanssa VR myös lisäsi junavuoroja eri puolilla Suomea.

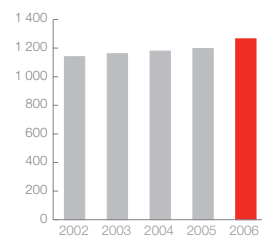
Oy VR-Rata Ab:n liikevoitto oli 10,8 miljoonaa euroa (9,3 M€). Autoliikennettä harjoittavan Pohjolan Liikenne -konsernin liikevoitto oli 8,1 miljoonaa euroa (4,0 M€). Konsernin liikevoiton selvä kasvu johtui lähinnä kertaluontoisesta käyttöomaisuuden myyntivoitosta.

VR-konsernin kuluja nosti erityisesti energian hinta. Pelkästään junien energia-kustannukset kasvoivat lähes 9 miljoonaa euroa. Toisaalta eläke- ja tapaturmakulut laskivat edellisvuodesta.

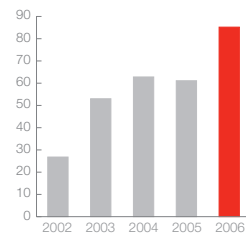
VR-konsernin investointimenot olivat 110,3 miljoonaa euroa (210,2 M€). Menoista yli 50 % kohdistui VR Osakeyhtiön junakalustoon ja oli lähinnä aikaisemmin päätettyjen tilausten maksueriä. Tilatut kalustosarjat saatiin käyttöön kertomusvuoden aikana.

Uutta pitkäaikaista lainaa ei otettu. Konsernin rahoitusasema ja maksuvalmius säilyivät hyvänä.

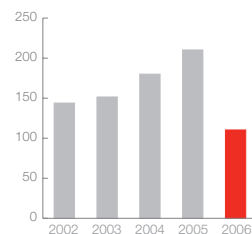
Avainlukuja	2006	2005	muutos-%
Liikevaihto, milj. €	1 265	1 197	5,7
Liikevoitto, milj. €	85	61	39,6
% liikevaihdesta	6,7	5,1	
Tulos, milj. €	63	46	37,2
% liikevaihdesta	5,0	3,8	
Bruttoinvestoinnit, milj. €	110	210	-47,6
Oman pääoman tuotto, %	5,2	3,9	
Sijoitetun pääoman tuotto, %	7,0	5,4	
Omavaraisuusaste, %	83,6	82,8	
Henkilöstö keskimäärin	12 663	12 791	-1,0



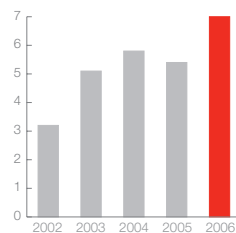
Liikevaihto
milj. €



Liikevoitto
milj. €



Investoinnit
milj. €



Sijoitetun pääoman tuotto
%



Pääjohtajan katsaus



Liiketoiminnassa onnistuminen ja yrittäjäelämässä menestyminen vaativat aina vain enemmän. Kaikki asiat pitää pystyä tekemään aikaisempaa paremmin. Alalla kuin alalla koko ajan koveneva kilpailu pakottaa ottamaan kaiken mahdollisen tehon irti.

Keskusteltaessa suomalaisesta rautatieliikenteestä monopoli-käsite nousee lähes poikkeuksetta esiin. On totta, että toistaiseksi VR on ainoa operaattori raitteilla, mutta se ei tarkoita kilpailun ulkopuolella toimimista.

Suomessa ei ole yhtään sellaista paikkaa, jonne ei pääse muulla kuin junalla. Suomessa ei ole yhtään sellaista tuotetta, jota ei voi kuljettaa muulla kuin junalla. Matkustamiseen ja rahtiliikenteeseen löytyy aina vaihtoehtoja. Sama koskee ratojen rakentamista ja kunnossapitoa.

Koska kilpailutilanne on aito, VR:n pitää määrätietoisesti tehostaa toimintojaan ja parantaa palvelujaan. Vaatimus koskee konsernin kaikkia liiketoimintoja.

Junan osuus maamme kaikesta henkilöliikenteestä on noin viisi prosenttia. VR:n tavoite on kasvattaa markkinaosuuttaan houkuttelemalla henkilöauton kuljettajia junan käyttäjiksi. Tässä on myös jos-

sain mitassa onnistuttu siittäkin huolimatta, että joukkoliikenteen osuus kaikesta liikenteestä on vähentynyt. Juna on pitänyt pintansa.

Kilpailuasemeltaan rautateiden tavaraliikenne on eri asemassa kuin henkilöliikenne. Vuoden 2007 alussa kilpailu avautui kotimaan tavaraliikenteessä, mutta ainakaan toistaiseksi uusia toimijoita rataverkolle ei ole tullut.

Suomessa junan merkitys tavaraliikenteessä on selvästi suurempi kuin EU-maissa keskimäärin. VR Cargo saa kuitenkin ponnistella kovasti pyrkiessään vahvistamaan noin 25 prosentin markkinaosuuttaan. Tavoitteena on tarjota asiakkaille entistä parempaa palvelua.

VR-konsernissa avoimen kilpailun on vuodesta 1995 kokenut selvimmin rakentamiseen erikoistunut VR-Rata. Sen toimialalle kilpailijoita tulee koko ajan lisää sekä kotimaasta että ulkomailta. Urakkakilpailuissa menestyminen edellyttää VR-Radalta pitkäaikaiseen kokemukseen ja ajanmukaisiin koneisiin nojaavan erikoisosaamisen myymistä onnistuneesti.

VR saavutti vuonna 2006 sille asetetut taloudelliset tavoitteet. Konsernin tulos on 63 miljoonaa euroa, kun se edellisellä

vuonna oli 46 miljoonaa euroa. Hyvään tulokseen pääsimme muun muassa siksi, että junien matkustajamäärät nousivat ennätyslukemiin. Myös tavaraa kuljetettiin enemmän kuin koskaan.

Liialliseen tyytyväisyyteen ei kuitenkaan ole aihetta. Junaliikenteen laatu vuoden loppupuolella ei ollut tavoitteen mukainen. Kalustosta ja rataverkosta johtuneet ongelmat heikensivät liikenteen täsmällisyyttä ja aiheuttivat asiakkaisissa tyytymättömyyttä. Korjaavat toimenpiteet ovat luonnollisesti täydessä käynnissä.

Uusi juna-aika

Tilikauden merkittävin toiminnallinen asia oli VR:n liikennejärjestelmän muuttaminen. Uusi juna-aika -nimellä lanseerattu uudistus tarkoitti junatarjonnan lisäämistä noin viidellä prosentilla, erityisesti Itä-Suomen yhteyksien nopeutumista ja kaiken tilatun uuden kaluston käyttöön ottamista.

Tutkimusten mukaan matkustajat valitsevat liikennevälineensä erityisesti nopeuden ja vuorotihyden perusteella. Näihin odotuksiin avautui erinomainen tilaisuus vastata, kun Kerava-Lahti-oikorata avattiin syyskuun alussa. Savon ja Karjalan yhteyksistä saatiin nipistetyksi parhaimmillaan tunti, ja kaukojunavuorojen määrä pystyttiin nostamaan 320:een vuorokaudessa.

Oikoradan myötä Mäntsälästä tuli uusi rautatiepaikkakunta. Toinen uusi asema otettiin käyttöön Järvenpään Haara-joella. Asiakkaat löysivät uuden palvelun heti. Oikoradan matkustajamäärät ovat olleet odotettua suuremmat.

Kaiken kaikkiaan Uusi juna-aika onnistui hyvin, sillä vuonna 2006 rautatieliikenteessä tehtiin uusi matkustajaennätys, 65 miljoonaa matkaa.

VR:n henkilöliikenteessä tapahtui viime tilivuoden aikana tavattoman paljon. Matkustajien käyttöön tulivat uudet kaksikerroksiset makuuvaunut ja uudistetut InterCity-vaunut. Kiskobussireittejä lisättiin



Matkustajamäärät junissa nousivat ennätyslukemiin. Myös tavaraa kuljetettiin enemmän kuin koskaan.

kolmelle alueelle. Junalippujen saatavuutta paransivat yhteistyö R-kioskien kanssa ja verkkokaupan laajeneminen. Nyt jo noin kymmenen prosenttia kaukoliikenteen junalipuista ostetaan Internetistä.

Marraskuussa VR perusti Venäjän rautatieyhtiö OAO RZD:n kanssa Oy Karelian Trains Ltd -nimisen yhteisyrityksen, joka hankkii Helsingin ja Pietarin väliseen liikenteeseen kaluston ja sille kunnossapidon. Liikennöinnistä vastaavat VR ja RZD.

Konttiliikennettä varten VR ja RZD:n tytäryhtiö Transcontainer perustivat yhteisyrityksen, joka markkinoi konttikuljetuksia muun muassa Venäjälle, muihin IVY-maihin, Kiinaan ja Koreaan.

Tavaraliikenteestä vastaava VR Cargo pyrki vaikuttamaan siihen, että venäläisten hinnoittelupolitiikan takia tyrehtynyt Siperian radan liikenne elpyisi. VR Cargo oli aktiivinen myös, jotta säännöllinen konttijunaliikenne sekä autojen kuljetukset Moskovaan käynnistyisivät. Vuonna 2007 kummassakin hankkeessa tapahtuu edistymistä.

Rataan rahaa

Rautatieliikenteen harjoittamisessa aivan keskeistä on radan kunto. Mitä enemmän radoille on asetettu nopeus- ja painorajoituksia, sitä vaikeampaa matkustajien ja tavaraliikenteen asiakkaiden palveleminen on.

Rataverkon rahoitukseen tulisi saada pitkäjänteinen ratkaisu, jolla turvattaisiin rataverkon korvausinvestointien vaatima noin 180 miljoonan euron vuotuinen taso.

Valtion tiukasta rahoitustilanteesta huolimatta vuonna 2006 valmistui Kerava-Lahti-oikorata. Noin 330 miljoonan euron hankkeesta VR-Radan osuus oli noin 20 prosenttia.

Perinteisiä ratatöitä tehtiin eri puolilla Suomea. Suurin urakka oli Turku-Toijalavälin peruskorjauksen aloittaminen. Työ kestää kolme vuotta.

Vuoden lopulla alkoi erittäin suuri infrastruktuurihanke eli Helsingin varikon alueen peruskorjaus ja hallien rakentaminen Ilmalassa. Työ kestää monta vuotta, ja siinä aikana liikenne on pystyttävä hoitamaan keskeltä työmaata jatkuvien poikkeustilanteiden aikana. Kun työ aikanaan on valmis, ratapiha täyttää läpäisykykyvaatimukset, ja junien huoltoa varten on riittävästi hallitilaa.

Tehokas ryhtiliike

Joukkoliikenteen suosion lisäämiseksi pääkaupunkiseudulla aloitettiin keväällä työskentely, jonka tavoitteena oli lisätä matkustajien ja henkilöstön turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta liikennevälineissä ja asemilla.

Taustalla olivat huolestuttavat tiedot, että osa asiakkaista pelkäsi matkustaa iltaisin ja viikonloppuisin joukkoliikennevälineissä. Tutkimustulosten mukaan kaikkein pahimpina ongelmina koettiin julkinen juopottelu, siitä aiheutuneet häiriöt ja liputtu matkustaminen.

Tilanne on onnistuttu kääntämään paremmaksi. Ryhtiliike on tarkoittanut välitöntä puuttumista juopotteluun ja häiriköintiin. Kun henkilöstöä on rohkaistu tarttumaan aikaisempaa tarkemmin ongelmiin ja kun vartiointia ja lipuntarkastusta on lisätty, tilanne on saatu muuttamaan paremmaksi. Ryhtiliikkeestä saatu asiakaspalaute on ollut kiittävä.

VR:n puolesta ja omasta puolestani kiitän asiakkaitamme ja yhteistyökumppaneitamme VR:ää kohtaan osoitetusta luottamuksesta. Konsernin henkilöstöä kiitän onnistuneesta vuodesta 2006.

Henri Kuitunen
pääjohtaja
VR-Yhtymä



Toimintaympäristö



Perheet sekä työ- ja liikematkustajat ovat VR:n tärkeitä asiakasryhmiä.

Rautatieliikenteen toimintaympäristö Suomessa poikkeaa monista muista Euroopan maista. Väestön määrä on pieni, ja asutus on keskittynyt Etelä-Suomeen.

Suomessa on paljon raskasta perusteollisuutta, mikä suosii junakuljetuksia. Liikenne muualle Eurooppaan edellyttää erikoiskalustoa ja lähes aina laivayhteyttä. Sen sijaan yhteydet Venäjälle ovat erittäin hyvät muun muassa saman raidelevyden vuoksi.

Asiakkaat

VR:n tavaraliikenteen tärkeimmät asiakkaat ovat suomalaiset perusteollisuuden yritykset. Yli puolet liikenteestä on metsäteollisuuden raaka-aineita ja tuotteita. Huomattava osa kuljetuksista on Venäjänliikennettä. Junaliikenteen osuus kaikesta Suomen tavaraliikenteestä on noin neljännes eli selvästi suurempi kuin EU-maissa keskimäärin.

Junamatkoja tehdään eniten lähijunissa pääkaupunkiseudulla. Lähiliikennealue ulottuu Helsingistä Riihimäelle, Lahteen ja Karjaalle asti. Pääkaupunkiseudun Yhteistyövaltuuskunta ostaa junaliiken-

teen Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten muodostamalla YTV-alueella.

Kun matkan pituus otetaan huomioon, suurin osa henkilökilometreistä kertyy kaukoliikenteestä. Siinä tärkeitä asiakasryhmiä ovat liikematkustajat, työmatkustajat, perheet, opiskelijat ja eläkeläiset. Suomessa junaliikenteen osuus kaikesta matkustuksesta on noin 5 %. Osuus on hieman EU-keskiarvoa pienempi.

VR-Radan suurin asiakas on liikenne- ja viestintäministeriön alainen Ratahallintokeskus. Se on viime vuosina lisännyt kilpailuttamista ratatöissä ja kunnossapidossa. Yhtiön muita asiakkaita ovat kunnat, satamat, rautatiepalveluja käyttävät yritykset ja muut radan rakentamisen pääurakoitsijat.

Rautatiealan viranomaiset

VR:n yhtiöittämissä jälkeen vuonna 1995 rautateillä siirryttiin samanlaiseen työnjakoon kuin muissakin liikennemuodoissa. Vastuu rataverkosta siirtyi viranomaisille.

VR kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön toimialaan. Ministeriön edustaja

käyttää yhtiökokouksessa valtio-omistajan äänivaltaa. Ministeriö vastaa myös rautateitä koskevasta lainsäädännöstä ja lupahallinnosta. Lisäksi se ostaa VR:ltä henkilöliikenteen palveluita.

Suomessa ratojen kunnosta ja kehittämisestä vastaa Ratahallintokeskus. Vuonna 2006 perustettu Rautatievirasto valvoo ja kehittää rautatieturvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta sekä valmistelee alan normeja. Molemmat virastot ovat liikenne- ja viestintäministeriön alaisia.

Toimintaympäristön muutokset

Markkinat

Liikematkat, päivittäiset työmatkat ja Etelä-Suomen kaupunkien välinen liikenne kasvavat, kun väestö keskittyy maan eteläosiin. Henkilöliikenteen markkinat kehittyvät raideliikenteessä tavaraliikennettä suotuisammin.

Tavaraliikenteessä suuntaus on perinteisistä vaunukuormakuljetuksista yhdistettyihin kuljetuksiin, jolloin kuorma-



Neljännes Suomen tavaraliikenteestä kulkee junalla.

autojen ja konttien kuljetukset junissa yleistyvät. Myös kevyen tavarahan ja lyhyiden matkojen kuljetukset lisääntyvät, mikä synnyttää VR:n autoliikenteelle uusia kasvumahdollisuuksia.

Raskaiden ja kevyiden kuljetusten yhdistäminen kokonaispalveluksi muodostuu merkittäväksi kilpailueduksi VR:lle.

Kilpailuympäristö

Kilpailuympäristö muuttuu voimakkaammin radanrakentamisessa ja raideliikenteen tavarakuljetuksissa. Kilpailu kiristyy, ja yhä pienempiä urakoita ja kuljetusmääriä kilpailutetaan, kun markkinoille tulee uusia toimijoita.

Venäjän poliittiset ja taloudelliset muutokset

Venäjä on merkittävä mahdollisuus sekä tavara- että henkilöliikenteessä. Yhteiskunnan myönteistä kehitystä seuraa voimistuva kasvu sekä keskiluokan loma- ja liikematkustuksessa että tavaraliikenteessä.

Rataverkon kunto ja kapasiteetti

Kun valtio investoi rataverkkoon riittävästi, ratojen kunto paranee ja kapasiteetti lisääntyy. Seurauksena matka-ajat nopeutuvat ja tavarajunien akselipainoja voidaan nostaa. Tämä parantaa junaliikenteen tehokkuutta ja kilpailukykyä.

Jos ratojen kunto laskee liian alhaisen rahoitustason takia, VR ei voi tehokkaasti hyödyntää nopeaa junakalustoaan. Joitakin tavaraliikenteen rataosuuksia joudutaan supistamaan, ja tavaraliikenteen kilpailukyky heikkenee.

Joukkoliikenteen rahoitus

Valtion ja Pääkaupunkiseudun Yhteistyövaltuuskunnan ostot vaikuttavat merkittävästi koko joukkoliikenteen kehittämiseen. Jos rahoitusratkaisut ovat suotuisia, VR pystyy palvelemaan myös kasvukeskusten ulkopuolisia alueita ja ylläpitämään tiheää vuoroväliä lähiliikenteessä.

Rautatiealan työnjako

VR-konserni

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

Liikenne- ja viestintäministeriö

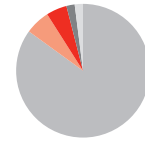
- Rautatielainsäädäntö ja lupahallinto
- Henkilöliikenteen palveluiden osto

Ratahallintokeskus

- Rataverkon hallinta sekä vastuu ratojen kunnosta ja kehittämisestä
- Rataverkon turvallisuus
- Ratakapasiteetin hallinta ja liikenteenohjaus

Rautatievirasto

- Turvallisuusmääräykset ja -valvonta
- Rautatiejärjestelmän yhteensopivuus
- Alan normien valmistelu



Henkilöliikenteen markkinaosuudet Suomessa 2005

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



Tavaraliikenteen markkinaosuudet Suomessa 2005

● Tieliikenne	70 %
● Rautatieliikenne	24 %
● Vesiliikenne	6 %



Keskeiset tavoitteet ja toimintaperiaatteet



VR:n tavoitteena on tehdä lippujen ostaminen mahdollisimman helpoksi.

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 joukkoliikenteen matkustajille turvallisia, korkealaatuisia ja ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittavia kuljetus- ja logistiikkapalveluja sekä niihin kiinteästi liittyviä lisäpalveluja. 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. Tavoitteena on junaliikenteen osuuden kasvattaminen joukkoliikenteessä.

Kotimaan kaukoliikenteessä ja pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä tavoitteena on saada aikaan helppokäyttöinen palveluverkko yhdessä muun joukkoliikenteen kanssa. VR osallistuu aktiivisesti matkakusten rakentamiseen. Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on muodostaa Suomeen 24 matkakeskuksen verkosto. VR tekee yhteistyötä Venäjän rautateiden kanssa Pietarin-yhteyden nopeuttamiseksi. Tavoitteena on noin kolmen tunnin matka-aika ja matkustuksen voimakas kasvu.

Asiakaspalvelun laatuun ja matkustuksen vaivattomuuteen kiinnitetään huomiota. Tavoitteena on asiakastyytyvyyden kasvattaminen. Keskeisiä keinoja ovat uusien myyntikanavien kehittäminen ja matka-aikojen lyhentäminen. Myös liikenteen täsmällisyyttä parannetaan ja turvallisuus pidetään Euroopan huipputasolla.

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-aineiden tuontia Suomeen ja transitotavaraa Suomen kautta länteen. Tavoitteena on lisätä teollisuuden vientikuljetuksia ja transitoliikennettä itään päin sekä Kaukoidän liikennettä Siperian radalla.

Uusien palvelumallien lisäksi VR:n tavoitteena on vahvistaa kumppanuutta asiakkaiden 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 osaamiseen kiinnitetään kasvavaa huomiota, koska henkilöstörakenne uudistuu voimakkaasti samaan aikaan toimintojen tehostamisen kanssa.

Kustannuksia vähennetään ydinliiketoimintaan keskittymällä ja päällekkäisiä tehtäviä karsimalla. Kaikkia muutosprosesseja nopeutetaan.

Henkilö- ja tavaraliikenteessä säästöjä haetaan junakaluston ja henkilöstön



VR:n arvona on tyytyväinen asiakas.

nykyistä tehokkaammasta ohjauksesta. Matkustajille kehitetään itsepalveluun perustuvia lipunostokanavia, jotka myös helpottavat lippujen hankintaa. Tavara-liikenteessä olennaista ovat vaunuston kierron nopeuttaminen ja kuormauspaikkojen vähentäminen.

VR-Rata pyrkii sopeutumaan muuttuviin markkinoihin: kasvavaan kilpailuun ja yhä lyhytkestoisempiin urakoihin. Haasteena on lisäksi voimakkaiden kausivaihteluiden hallinta, koska ratatöiden teko on talvella hyvin rajoitettua.

4. Ratarahoituksen lisääminen

Ratojen kunto vaikuttaa olennaisesti junaliikenteen kilpailukykyyn. Suomen rataverkko tarvitsee pitkäjänteistä perusrannusta ja lisää kapasiteettia.

Investoinnit rataverkkoon parantavat myös VR-Radan liiketoimintamahdollisuuksia. Yhtiön tavoitteena on säilyttää johtava asema radan rakentamisessa ja kunnossapidossa. Painopisteinä ovat asiakastyytyväisyyden parantaminen, osaamisen vahvistaminen ja kokonaispalvelun kehittäminen.

Keskeiset menestystekijät

- junan nopeus ja tehokkuus
- turvallisuus ja täsmällisyys
- ympäristöystävällisyys
- sitoutunut ja ammattitaitoinen henkilökunta
- nykyaikainen junakalusto
- sujuvat yhteydet Venäjälle
- ratatöissä tarvittavat tehokkaat koneet
- ison konsernin monipuolisuus

Arvot

Turvallisuus

- olemme turvallinen ja luotettava matkustajien ja tavarankuljettajien
- torjumme ympäristöriskit
- varmistamme turvallisuuden kaikissa tilanteissa
- työmmme 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
- työmmme 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.

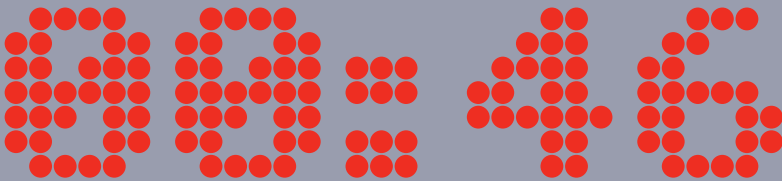
Riskienhallinta edellyttää vaaratekijöiden tunnistamista ja riskien suuruuden määrittämistä sekä päätöksentekoa riskien poistamiseksi, pienentämiseksi tai sietämiseksi.

Vuosittain tehtävä riskiarviointi tapahtuu liiketoiminta-alueittain. Arviointiperusteina ovat uhkaan liittyvän vahingon todennäköisyys ja seurausten vaikuttavuus. Kartoituksessa kuvataan myös riskien hallintakeinot. Lisäksi merkittävistä hankkeista tai toiminnan uudistuksista ja muutoksista tehdään erillisiä riskianalyyskejä. Tällaisia analyysejä on tehty päätöksenteon tueksi muun muassa Ilmalan ratapihan uusimisesta ja syksyllä 2006 toteutetusta merkittävästä aikataulumuutoksesta. Riskejä arvioidaan jatkuvasti myös esimerkiksi työturvallisuuden parantamiseksi työpaikoilla.

Liiketoiminta-alueita koskevat riskikartoitukset käsitellään VR-Yhtymä Oy:n ja muiden konserniyhtiöiden johtoryhmässä vuosittain, jolloin päätetään myös tarvittavista toimenpiteistä. Ne koskevat erityisesti merkittäviä riskejä sekä sellaisia riskejä, joiden hallintaan yksittäiset vastuhenkilöt tai esimiehet eivät voi vaikuttaa. Riskienhallinnan tilanteesta raportoidaan VR-Yhtymän hallitukselle vähintään kerran vuodessa.







Halosten paikat ovat
lähellä leikkiätilaa,
josta Vilja on
löytänyt Felix ja
kiertävä sirkus -kirjan.
Sylvia nukahti heti
matkan alussa
turvaistuimeensa.

VR-konserni
tarjoaa turvallisia ja
laadukkaita palveluja
joukkoliikenteessä,
tavaraliikenteessä
ja radanpidossa.

Rautatieliikenne

Henkilöliikenne



Junamatkustus Itä-Suomessa kasvoi 20–30 %, kun oikorata otettiin käyttöön.

VR tarjoaa junamatkustajille monipuolisia palveluja kaukoliikenteessä ja pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä. Päivittäin on noin 320 kaukoliikenteen junavuoroa, joista kuusi Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä. Pääkaupunkiseudulla kulkee noin 850 lähijunaa vuorokaudessa.

Junamatkoista suurin osa tehdään lähiliikennealueella, joka ulottuu Helsingistä Riihimäelle, Lahteen ja Karjaalle. Kaukoliikenteessä eniten matkustajia on väleillä Helsingistä Tampereelle, Turkuun, Jyväskylään, Rovaniemelle, Ouluun ja Seinäjoelle.

Noin 65 % junalipuista ostetaan VR:n lipunmyyntipisteistä, joita on 53 rautatieasemalla. Lippuja saa myös asemien automaateista, verkkokaupasta ja junasta. Lisäksi liput voi tilata VR:n puhelinpalvelusta ja lunastaa R-kioskiilta.

Markkinakehitys ja asema markkinoilla

Junaliikenteen markkinaosuus on noin 5 % kaikesta matkustuksesta Suomessa. Henkilöauton osuus on 85 %. Joukkoliikenteestä junan markkinaosuus on 38 %. Pitkillä, yli 75 kilometrin matkoilla osuus joukkoliikenteestä on noin 60 %.

Junamatkojen määrä on lisääntynyt selvästi jo usean vuoden ajan. Kasvua on ollut

viime vuosina enemmän kuin liikenteessä keskimäärin. Vuonna 2006 junaliikenteen asema vahvistui, kun Lahden oikorata valmistui syksyllä. Matka-ajat Itä-Suomessa lyhenivät tuntuvasti, ja junamatkustus kasvoi siellä loppuvuonna noin 20–30 % edellisestä vuodesta. Selvää kasvua oli myös Helsingin ja Turun sekä Helsingin ja Jyväskylän välillä.

Lähiliikenteessä junan mahdollisuuksia kilpailla henkilöauton kanssa paransi oikoradan lisäksi YTV-lippujen kelpoisuusalueen laajeneminen Keravalta. Kirkkonummi tuli mukaan uuteen YTV-vyöhykkeeseen vuoden 2007 alussa.

Tärkeitä asiakasryhmiä ovat perheet, työmatkustajat ja liikematkustajat. Kunkin ryhmän tarpeet on otettu huomioon junien palveluissa.

VR sai vuonna 2006 yhteensä noin 19 000 asiakaspalautetta, joista suuri osa koskee liikennöintiä, kalustoa ja palvelua junissa. Palveluja kehitetään jatkuvasti asiakailta saadun palautteen perusteella.

Vahvuudet ja tavoitteet

Henkilöliikenteen tärkeimpiä kilpailutekijöitä ovat junamatkan nopeus ja täsmällisyys. Juna on myös turvallinen ja ympäristöä säästävä liikennemuoto. Lisäksi matkustajat ar-

vostavat VR:n luotettavaa ja palveluhenkistä henkilökuntaa.

VR:n junakalusto on uusiutunut viime vuosina lähes kokonaan, ja samalla matkustusmukavuus on parantunut huomattavasti kaikilla reiteillä. Tulevaisuudessa korostuvat sujuvat yhteydet Venäjälle, erityisesti nopea yhteys Pietariin.

Henkilöliikenteen tavoitteena on asiakastytyväisyyden parantaminen ja markkinaosuuden kasvattaminen nykyisestä. Matka-aikoja pyritään lyhentämään ja matkustusmukavuutta lisäämään entisestään. Täsmällisyys ja turvallisuus ovat edelleen tärkeitä painopistealueita.

Liikevaihdon ja matkojen määrän kehittyminen

Henkilöliikenteen liikevaihto vuonna 2006 oli 340,0 miljoonaa euroa, jossa on 6,1 % kasvua edellisvuoteen. Matkat lisääntyivät 2,4 % edellisestä vuodesta. Yhteensä junissa tehtiin 65,0 miljoonaa matkaa, mikä on kaikkien aikojen ennätys.

Kaukojunissa matkojen määrä oli 12,8 miljoonaa. Kasvua oli 2,8 %. Myös Suomen ja Venäjän välisissä junamatkoissa tehtiin ennätys: 337 000 matkaa. Matkat idänjunissa lisääntyivät 26,1 %. Pääkaupunkiseudulla lähiliikenteen matkoja tehtiin yhteensä 52,1 miljoonaa. VR:n vyöhykealueella lähiliikennematkat lisääntyivät 8,1 % ja YTV-alueella 0,8 %.

Vuoden 2006 tärkeimmät tapahtumat

Keravan ja Lahden välisen oikoradan käyttöönotto ja koko liikennejärjestelmän muutos syyskuun alussa olivat merkittävien uudistusten junaliikenteessä vuosikymmeniin. Muutoksen nimeksi tuli Uusi juna-aika. Junamatkat nopeutuivat itäisestä Suomesta pääkaupunkiseudulle puolesta tunnista jopa tuntiin. Lisäksi yhteydet paranivat ja junavuorojen määrä kasvoi. Myös Venäjän-yhteydet nopeutuivat.

Lähiliikennealue laajeni oikoradan myötä Keravan ja Lahden sekä Lahden ja Riihi-

Uusi juna-aika oli vuosikymmenien merkittävin uudistus junaliikenteessä.

mäen välille. Mäntsälään ja Järvenpään Haa-
rajoelle avattiin uudet lähiliikenteen asemat.

Aikaisempina vuosina tilattu junakalusto saatiin kertomusvuonna kokonaisuudessaan liikenteeseen. Kiskobussiliikenne laajeni neljälle uudelle rataosalle. Uusista kaksikerroksisista makuuvaunuista koostuva yöjuna aloitti liikennöinnin Rovaniemelle. Lisäksi yli sataan InterCity-vaunuun tehtiin muutoksia asiakkaiden toiveiden pohjalta. Esimerkiksi leikkitiloja ja lemmikkien kanssa matkustavien tiloja laajennettiin. Myös liikuntaesteisten palvelut paraniivat syksyn uudistuksessa.

VR teki sopimuksen 20 kaksikerroksisen InterCity-vaunun vuokraamisesta ja rakentamisesta OKO-rahoituksen ja Talgo Oy:n kanssa. Vaunut toimitetaan vuosina 2007–2008. VR on osakkaana Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:ssä, joka tilasi sveitsiläiseltä Stadler Bussnang AG:lta 32 kaupunkijunaa YTV-alueen liikenteeseen. Vaunujen toimitus on vuosina 2009–2014.

Vuoden lopulla perustettiin VR:n ja Venäjän rautateiden yhteinen kalustoyhtiö, Oy Karelian Trains Ltd, jonka tehtävänä on hankkia Helsingin ja Pietarin väliseen liikenteeseen soveltuvat nopeat junat. Yritys hankkii aluksi neljä junayksikköä.

Junalippujen saatavuus parani merkittävästi, kun kaikki yli 700 R-kioskia tulivat uusiksi lunastuspisteiksi toukokuussa. Yhteinen palveluverkko kattaa koko maan. Lisäksi VR:n verkkokaupan valikoima laajeni ja maksutavat lisääntyivät. Verkkokaupan osuus kaukoliikenteen myynnistä oli 9,0 % vuonna 2006.

Liikenteen täsmällisyys jäi kertomusvuonna hieman tavoitteesta. Kaukojunista 89 % saapui pääteasemalleen aikataulussa, kun tavoitteena on 90 %:n täsmällisyys. Ongelmia aiheuttivat radan runsaat routavauriot keväällä sekä sääongelmien lisäksi ratatyöt ja junakaluston tekniset viat syksyllä. Lähiliikenteessä täsmällisyysprosentti oli 97,1 %, kun tavoite on 97,5 %. Tärkeimmät syyt lähijunien myöhästymisiin olivat tammihelmikuun pakkasjaksot sekä loka-marraskuun vaihteen lumimyrsky.

Matkustajien tiedonsaanti liikennehäiriöistä parani loppuvuonna. VR:n Internet-sivuilla avautui palvelu, josta saa ajantasaisia tietoja junaliikenteestä. Liikennetietoa löytyy nyt myös teksti-tv:n sivuilta.

Tulevaisuuden näkymät

VR jatkaa Uuden juna-ajan kehitystyötä vuonna 2007. Muun muassa aikatauluja tarkistetaan saatujen kokemusten ja asiakaspalautteen perusteella. Täsmällisyyden nostaminen tavoitetasolle ja asiakasinformaation parantaminen poikkeustilanteissa ovat myös keskeisiä kehityskohteita.

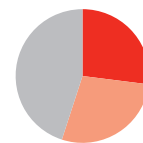
Suomen ja Venäjän välisen henkilöliikenteen arvioidaan olevan yksi VR:n voimakaimmin kasvavista alueista lähivuosina. Tavoitteena on lyhentää matka-aika Helsingistä Pietariin kolmeen tuntiin 2010-luvulla. Vuorojen määrä tällä välillä kasvaisi selvästi nykyisestä.

Päätös Lahti-Luumäki-rataosan parantamisesta nopealle junaliikenteelle on tehty, ja ratatyöt ajoittuvat vuosille 2008–2010. Vastaavasti Venäjän puoleinen rataosuus aiotaan uusia vuosikymmenen loppuun mennessä. Toinen henkilöliikenteen kannalta tärkeä ratahanke alkaa Seinäjoen ja Oulun välillä vuonna 2007.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanssa solmittiin vuonna 2006 pitkäaikaiset ostosopimukset sekä lähiliikenteestä. Sopimukset ovat voimassa vuoden 2011 loppuun. Ne turvaavat sellaisia tärkeitä junavuoroja, jotka eivät olisi kannattavia pelkillä lipputuloilla.

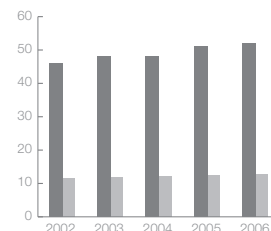
Matkakeskusverkon laajentaminen jatkuu. Uusien keskusten rakentaminen on käynnistynyt Vaasassa ja Mikkelissä. Tampereella on alkanut uuden asematunnelin rakentaminen osana matkakeskusta.

Koko Suomen henkilöliikenteen kannalta erittäin merkittävä Ilmalan ratapihan uudistustyö jatkuu neljän seuraavan vuoden ajan. Investoinnit parantavat olennaisesti liikennöintivarmuutta erityisesti talvella. Keski-Pasilan rakennetaan lähivuosina uusi raiteisto ja palvelut autojunatoimintaa varten.



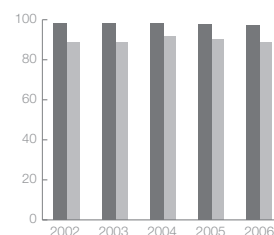
Rautatieliikenteen osuus VR:n liikevaihdosta 2006

- Henkilöliikenne 27 %
- Tavaraliikenne 28 %



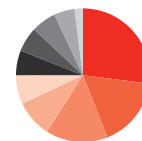
Junaliikenteen matkat miljoonaa

- Lähiliikenne
- Kaukoliikenne



Junaliikenteen täsmällisyys %

- Lähiliikenne
- Kaukoliikenne



Henkilöliikenteen asiakaspalautte 2006

- Liikennöinti 27 %
- VR:n palvelu junissa 17 %
- Kalusto 15 %
- Asemien muut palvelut 9 %
- Asemien lipunmyynti 7 %
- Internet-sivut ja verkkokauppa 6 %
- Liput, hinnat ja myyntijärjestelmä 6 %
- VR:n toiminta yleisesti 6 %
- Avecran palvelu junissa 5 %
- Puhelinpalvelu 2 %



Rautatieliikenne

Tavaraliikenne



Yhdistetyt kuljetukset lisääntyivät lähes kolmanneksen edellisvuoteen verrattuna.

VR Cargo toimii metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden peruskuljettajana kotimaassa ja kansainvälisessä liikenteessä. Se tarjoaa turvallisia, täsmällisiä, ympäristöystävällisiä ja asiakkaalle suunniteltuja palveluita. VR Cargon toimintatapaan kuuluvat tiiviit yhteydet asiakkaisiin ja yhteistyökumppaneihin.

VR Cargon ja sen kumppanien palveluverkosto kattaa koko Suomen ja myös kansainväliset reitit. Suomessa kulkee päivittäin noin 500 tavarajunaa. Erityisen vilkasta liikenne on Kaakkois-Suomessa.

Markkinakehitys ja asema markkinoilla

Rautateiden markkinaosuus Suomen tavarakuljetuksista on ollut useiden vuosien ajan noin 25 %. Luku on korkea verrattuna muihin EU-maihin, joissa rautateiden osuus on keskimäärin 16 %. Juna on tehokkain vaihtoehto silloin, kun kuljetettavat erät ovat suuria ja säännöllisiä tai kuljetusmatkat pitkiä.

Markkinoilla tapahtui vuonna 2006 merkittäviä muutoksia. Kuitupuun tuontimäärät Venäjältä laskivat. Metsäteollisuuden sahaiinvestoinnit Venäjälle puolestaan kasvattivat haketuontia. Öljytuot-

teiden kuljetukset Suomeen kasvoivat tuntuvasti, mutta kaasukuljetukset vähenivät saatavuusongelmien vuoksi. Suurinta kuljetusten kasvu oli rautapelletin transitokuljetuksissa.

Perinteisissä massatavaran kuljetuksissa VR Cargo piti vahvan markkina-asemansa, mutta ei vielä päässyt hyödyntämään kasvua kalliimpien tavaroiden konttikuljetuksissa ja henkilöautojen kuljetuksissa.

VR:n idänkuljetusten kasvua hidasti edelleen Venäjän rautateiden tariffipolitiikka, joka ohjasi liikennettä Venäjän omiin satamiin. Kaukoidän konttiliikenne loppui lähes kokonaan Venäjän-osuuden hinnannousun takia.

VR Cargon merkittävimmät asiakkaat ovat suomalaisia perusteollisuuden yrityksiä. Kaikista kuljetuksista yli 60 % on metsäteollisuuden raaka-aineita ja tuotteita. Seuraavaksi eniten junalla kuljetetaan metalliteollisuuden tavaraa. Kolmanneksi suurin asiakasryhmä on kemianteollisuus.

Noin 40 % kuljetuksista on Venäjän ja IVY-maiden liikennettä. Valtaosa siitä on raakapuuta ja muita teollisuuden tarvitsemia raaka-aineita. Idänliikenteessä merkittävin yhteistyökumppani on Venäjän rautatiet RZD.

Vahvuudet ja tavoitteet

VR Cargo on luotettava kumppani, joka pystyy kuljettamaan suuria määriä tehokkaasti ja ympäristöä säästään. Junalla vuosittain kuljetettu tavaramäärä vastaa yli miljoonaa yhdistelmärekan lastia. VR voi tarjota asiakkaalle myös kokonaispalvelua, johon kuuluu rautatiekuljetuksen lisäksi esimerkiksi autokuljetuksia, varastointia tai huolintaa.

VR:n vahvuutena ovat pitkäaikaiset suhteet Venäjän rautateihin, joka on valinnut VR Cargon kolmena viime vuonna parhaaksi kansainväliseksi kumppanikseen.

VR Cargon tavoitteena on vahvistaa omaa rooliaan asiakkaiden logistiikkaratkaisuihin. Se pyrkii tarjoamaan entistä laajempaa palvelua, joka parantaa asiakkaan kilpailukykyä. Idänliikenteessä kehitetään uusia palveluja ja vahvistetaan kumppaniverkostoa. Täsmällisyyttä ja toimitusvarmuutta pyritään parantamaan entisestään.

Liikevaihdon ja kuljetusmäärien kehittyminen

Tavaraliikenteen liikevaihto vuonna 2006 oli 358,9 miljoonaa euroa, mikä on 7,6 % enemmän kuin edellisenä vuonna. Tavaraa kuljetettiin kaikkiaan ennätyselliset 43,6 miljoonaa tonnia. Kuljetusmäärät kasvoivat 7,0 % edellisvuoteen verrattuna.

Kotimaan liikenteessä VR kuljetti 26,0 miljoonaa tonnia tavaraa, mikä on 10,6 % edellisvuotta enemmän. Vuoden 2005 kotimaan kuljetuksia vähensi metsäteollisuuden työmarkkinaseläkaus. Idän tavaraliikenne lisääntyi 3,1 % ja oli kaikkiaan 16,8 miljoonaa tonnia. Transitoliikenne Suomen kautta kasvoi 25 %, mutta vienti- ja tuontiliikenne vähenivät hieman.

Yhdistettyjen kuljetusten kasvu Suomessa jatkui. Rekkajunia kulkee öisin molempiin suuntiin väleillä Oulu–Tampere–Helsinki. Rekkajunissa kuljetettiin viime vuonna 15 200 yksikköä. Kasvu edellisvuoteen kertyi yli 30 %.



VR Cargo on luotettava kumppani.

Konttien kuljetusmäärä oli yhteensä 127 500 TEU. Siperian radan konttiliikenne laski voimakkaasti ja oli 8 100 TEU. TEU on konttiliikenteen mittayksikkö, joka tarkoittaa yhtä 20 jalan konttia.

Henkilöautojen kuljetusmäärät suomalaisten satamien kautta Venäjälle kolminkertaistuivat vuoteen 2005 verrattuna. Kaikkiaan rautateitse Venäjälle vietiin lähes 15 000 henkilöautoa.

Kuljetukset länteen Turun ja Tornion kautta vähenivät 16,4 %, ja niiden määrä oli 0,8 miljoonaa tonnia.

Vuoden 2006 tärkeimmät tapahtumat

Vuonna 2006 jatkettiin kumppanuuteen perustuvan myynti- ja markkinointimallin kehittämistä Venäjälle ja muihin IVY-maihin. Konttiliikenteeseen perustettiin yhteisyritys Venäjän rautateiden tytäryhtiön Transcontainerin kanssa. Yhteisyritys keskittyy konttiliikenteen markkinointiin, myyntiin ja organisointiin. Uusi yhteistyöhanke on henkilöautojen kuljettaminen Suomen kautta Venäjälle ja IVY-maihin.

Lisääntyneeseen rekkakuljetusten kysyntään VR hankki uusia vaunuja, joissa voi kuljettaa 4,20 metriä korkeita ajoneuvoyhdistelmiä. Kertomusvuonna testattiin uutta raakapuuvaunumallia, jonka ensimmäinen sarja valmistuu vuonna 2007. Lisäksi tehtiin päätös 600 raakapuuvauunun saneerauksesta. Kertomusvuonna alkoi myös uuden vaunutyyppin suunnittelu metalliteollisuuden tuotekuljetuksiin.

Kuljetustilausjärjestelmä otettiin käyttöön kokonaisuudessaan vuoden 2006 alussa. Uuden järjestelmän hyötyjä ovat parempi asiakaspalvelu, lisääntyvä toimitusvarmuus sekä toiminnan tehottomuus.

Vuonna 2006 VR Cargo osallistui tutkimus- ja kehityshankkeisiin yliopistojen, tutkimuskeskusten ja asiakkaiden kanssa. Yksi esimerkki hankkeista on selvitys RFID-tunnistustekniikan soveltuvuudesta

rautatieympäristöön. Selvitys jatkui kertomusvuonna, ja yhteistyössä asiakkaiden kanssa aloitettiin kaksi pilottihanketta.

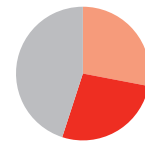
Tulevaisuuden näkymät

Keskeisten asiakasyritysten liikenteen keskittyminen ja kokonaispalvelumallin yleistyminen vahvistavat VR:n asemaa kotimaan tavaraliikenteessä. Asiakasjunajärjestelmät lisääntyvät suurimmissa tavaravirroissa. Tällöin juna koostuu kokonaan yhden asiakkaan vaunuista, ja junan aikataulu on sovitettu tuotantolaitoksen ja sataman rytmiiin.

Kansainvälisessä liikenteessä VR kehittää perusteollisuuden raaka-aineiden tuontikuljetusten lisäksi itään päin suuntautuvia vientikuljetuksia. Painopisteenä on myös Suomen kautta kulkeva transitoiliikenne.

Kun Moskovan konttijunaliikenne on vakiintunut, palvelua laajennetaan trailerikuljetuksiin. Henkilöautojen kuljetusmäärien arvioidaan kasvavan merkittävästi, ja tavoitteena on ottaa käyttöön säännöllinen ja aikataulutettu kuljetusjärjestelmä loppuvuonna 2007. Konttikuljetuksia Siperian radalla pyritään lisäämään, ja kansainvälistä liiketoimintaa laajennetaan Kiinaan.

Tietotekniikan ja automaation hyödyntäminen tavaraliikenteessä jatkuu. Tietotekniset ratkaisut lisääntyvät kuljetustiedon ja resurssien käytön hallinnassa. Automatisointi korostuu ratapihatoimintojen kehittämisessä.



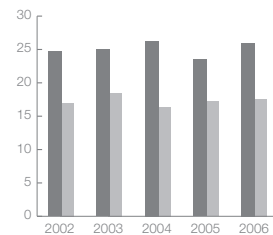
Rautatieliikenteen osuus VR:n liikevaihdosta 2006

Tavaraliikenne	28 %
Henkilöliikenne	27 %



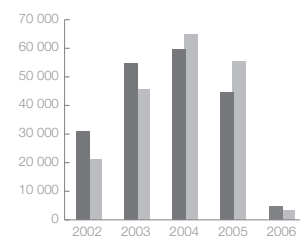
Kuljetukset tuoteryhmittäin 2006

Mekaaninen metsäteollisuus	41 %
Kemiallinen metsäteollisuus	22 %
Metalliteollisuus	21 %
Kemianteollisuus	15 %
Muu	1 %



VR Cargon kuljetukset miljoonaa tonnia

Kotimainen	
Kansainvälinen	



Kaukoidän konttiliikenne TEU = 20 jalan kontti

Tuonti	
Vienti	



Ratojen rakentaminen ja kunnossapito



VR-Radan vuoden suurin päällysrakennetyö oli Turun ja Toijalan välillä.

Oy VR-Rata Ab ja sen tytäryhtiöt Mega-siirto Oy, Insinööritoimisto Arcus ja AS VR-Track Virossa muodostavat VR-Rata-konsernin. Se on erikoistunut radanpidon suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapitopalveluihin. Konserni tarjoaa lisäksi betoni- ja teräsrakentamisen eli insinööri-rakentamisen palveluita sekä maarakentamista ja sähköurakointia myös rautatieympäristön ulkopuolella.

VR-Rata tarjoaa asiakkailleen kokonaispalvelua, johon sisältyvät suunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito. Asiakkaiden kanssa tehdään sopimuksia myös yksittäisistä palveluista kuten esimerkiksi sillansuunnittelusta tai rautatievaihteista yksityisraiteille.

Markkinakehitys ja asema markkinoilla

Merkittävin asiakas on liikenne- ja viestintäministeriön alainen Ratahallintokeskus, joka vastaa valtion rataverkosta. Ratahallintokeskuksen tilaamien töiden osuus konsernin liikevaihdosta on yli 90 %.

Ratahallintokeskus 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.

Vuonna 2006 rataverkon korvausinvestointien määrä oli edellistä vuotta selvästi pienempi, noin 140 miljoonaa euroa. Kehittämisinvestointien pääkohteet olivat Kerava–Lahti-oikorata ja Pohjois-Suomen sähköistys, jotka molemmat valmistuivat kertomusvuonna. Heikkenevä markkina-tilanne vaikeutti VR-Radan resurssien tehokasta käyttöä alkuvuonna.

VR-Radan markkinaosuus Ratahallintokeskuksen tilauksista konsernin toimialalla oli vuonna 2006 noin 55 %.

Vahvuudet ja tavoitteet

VR-Rata on Suomen radanpidon markkinoilla ainoa toimija, joka pystyy tarjoamaan kokonaispalvelua suunnittelusta kunnossapitoon. VR-Radan vahvuutena on rautatiejärjestelmän kokonaisuuden hallinta. Sillä on pitkäaikainen kokemus sekä rautateiden teknisestä järjestelmästä että liikennejärjestelmästä.

Projekteissa hyödynnetään eri tekniikkalajien ammattitaitoa, junaturvallisuuden osaamista ja tehokkaita työkoneita.

VR-Rata pyrkii säilyttämään johtavan asemansa radanpidossa ja vahvistamaan

sitä. Tärkeimmät tavoitteet ja kehittämis-kohteet liittyvät asiakastytyväisyyden ja kilpailukyyn nostamiseen. Henkilökunnan työtyytyväisyyttä ja tavoitteisiin sitoutumista pyritään kohentamaan esimiestyötä kehittämällä.

Liikevaihdon kehittyminen ja merkittävimmät työt

Ratojen rakentamisen ja kunnossapidon liikevaihto oli 232,6 miljoonaa euroa vuonna 2006. Liikevaihto laski edellisestä vuodesta noin 3,7 %, koska insinöörirakentaminen väheni. Kertomusvuoden lopussa tilauskanta oli noin 118 miljoonaa euroa. Yhtiö säilytti tyydyttävän kannattavuuden kaikilla liiketoiminnan alueilla.

Rautatiesuunnittelun merkittävimmät työt vuonna 2006 liittyivät Kerava–Lahti-oikorataan ja Pohjanmaan rataan.

VR-Radan suurin päällysrakennearakka oli Turun ja Toijalan välillä. Laajoja työmaita oli myös väleillä Uimaharju–Lieksa, Seinäjoki–Oulu ja Rovaniemi–Kemijärvi. Isoja perusparannustöitä tehtiin kaikkiaan noin 230 kilometrin matkalla. Kerava–Lahti-oikoradan päällysrakenne- ja sähköistysurakat sekä turvalaiteasennukset saatiin päätökseen kertomusvuonna. Rata otettiin käyttöön syyskuun alussa.

Suurimmat yksittäiset ratapihurakat olivat Vaasassa ja Imatralla. Ilmalan ratapiha on merkittävä rakennushanke, jonka aloitukseen liittyviä projekteja VR-Radalla oli jo kertomusvuoden aikana. Liikenteen telematiikkajärjestelmiä VR-Rata asensi E18-moottoritiele.

Botniabananilla Pohjois-Ruotsissa valmistui kesän aikana 42 kilometriä uutta rataa. Urakka valmistuu kokonaisuudessaan vuoden 2007 aikana. Yhteistyökumppanina urakassa on Balfour Beatty Rail AB. Muita Ruotsin työkohteita ovat olleet muun muassa Blekingebanan ja Mjölbyn ratapiha. Virossa VR-Track AS jatkoi sepeleinpuhdistusurakkaa nyt seitsemättä vuotta RT-Ehitus AS:n tilauksesta.



VR-Radalla on vahvaa osaamista rautatiejärjestelmästä kokonaisuutena.

Keväällä rataverkon kuntoa kuvaava indeksi oli ankaran roudan vuoksi tavanomaista heikompi, mikä vaati lisätöitä kesän aikana. Verkon kuntoindeksi nousi syksyllä tavoitetasolle, mutta vuoden 2005 ennätystasoa ei kuitenkaan saavutettu.

Rataverkkoa vuonna 2005 vaivanneet kiskomurtumaongelmat saatiin kesän aikana tyydyttävään kuntoon. Sähköratavaurioita esiintyi kertomusvuonna poikkeuksellisen paljon. VR-Rata uusi Ratahallintokeskuksen tilauksesta sähköradan komponentteja ja sääti sen rakenteita.

Tuotantolaitosten käyttöaste pysyi hyvänä. Kiskohitsaamo Kaipiaisissa käsitteli noin 35 500 tonnia kiskoa. Vaihdetuotannossa Pieksämäellä ja Kaipiaisissa valmistettiin 177 vaihdetta sekä kunnostettiin 53 vaihdetta ja 538 vaihteenkääntölaitetta. Haapamäen kyllästämön kokonaistuotanto oli noin 26 000 kiintokuutiometriä puutavaraa, mistä ratapölkkyjä oli lähes kaksi kolmannesta.

Vuoden 2006 tärkeimmät tapahtumat

Asiakastyytyväisyys pysyi tutkimuksen mukaan hyvällä tasolla. Henkilöstön kehittäminen painottui turvallisuuskoulutukseen ja tekniseen koulutukseen sekä esimiestyksen parantamiseen.

VR-Radan kalustoon liittyvä merkittävin kehittämishanke oli uuden mittausvaunun rakentaminen. Vaunu pystyy mittaamaan raidegeometriaa ja sähköradan rakenteita 200 kilometrin tuntinopeudella. Mittausvaunu otetaan käyttöön keväällä 2007.

VR-Rata investoi pääasiassa poistettavien ratatyökoneiden ja laitteiden korvaamiseksi 12,8 miljoonaa euroa. Investoinneilla nykyaikaiseen kalustoon varmistetaan osaltaan rakentamisen ja kunnossapidon kilpailukyky.

Oman tuotekehitystyön tuloksena syntyneitä uusia tuotteita olivat muun muassa ratapihaturvalaite ja tasoristeysvaroituslaite.

Tulevaisuuden näkymät

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

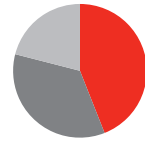
Parhaillaan on käynnistymässä merkittäviä radanrakennushankkeita kuten Ilmalan ratapihan uusiminen ja Seinäjoki–Oulusekä Lahti–Vainikkala-välin kehittäminen. Lisäksi VR-Rata toteuttaa merkittävän telematiikkajärjestelmän asennusurakan Vuosaaren satamassa vuonna 2007.

VR-Radan kehittämisen painopisteistä ovat myös insinöörirakentaminen ja viennitoiminta. Kunnossapito-organisaatio on valmistautunut rataverkon kunnossapidon kilpailutukseen vuonna 2007.



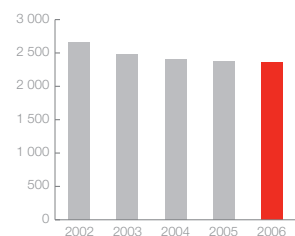
Ratojen rakentamisen ja kunnossapidon osuus VR:n liikevaihdosta 2006

- Ratojen rakentaminen ja kunnossapito 18 %



Liikevaihto 2006

- Rakentaminen 44 %
- Kunnossapito 35 %
- Suunnittelu-, materiaali- ja muut palvelut 21 %



Henkilöstön määrä



Autoliikenne



Combitransin tavoitteena on asiakastytyväisyyden parantaminen.

Oy Pohjolan Liikenne Ab hoitaa VR-konsernin autoliikennettä tytäryhtiöidensä kautta. Transpoint Oy Ab on monipuolinen logistiikan palveluyritys, joka on keskittynyt kappaletavaliikenteeseen. Combitrans Oy huolehtii massatavaran kuljetuksista ja varastoinnista. Oy Transuotila Ab on keskittynyt säiliöliikenteeseen Suomessa ja Baltian maissa. SP Transit Finland Ltd Oy on keskittynyt kansainväliseen tavaraliikenteeseen.

Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab sekä Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab harjoittavat linja-autoliikennettä. Pikavuoroliikenne on osa ExpressBus-järjestelmää. Lisäksi yhtiöillä on vakiovuoro-, lähi- ja paikallisliikennettä. Tilaus- ja sopimusajoja ajetaan sekä kotimaassa että ulkomaille.

Markkinakehitys ja asema markkinoilla

Transpointin kappaletavaramarkkinat kasvavat kertomusvuonna. Ammattitaitoista työvoimaa ja alihankkijoita oli kuitenkin vaikea saada, mikä lisäsi merkittävästi kustannuspaineita. Metsä- ja rakennusteollisuuden suotuista kehityksestä ja tarve ulkoistaa logistiikkatoimintoja kasvattivat Combitransin liiketoimintaa.

Transuotila on kotimaan suurin poltto- nestekuljettaja maanteillä. Sen kotimaan markkinat ovat murroksessa, kun huolto- asemaketjut vaihtavat omistajaa ja kuljetusliikkeiden koko kasvaa tiukkenevien määräysten ja kaluston kalleuden takia. Huoltoasemaketjujen kasvu on lisännyt Transuotilan kuljetuksia.

Kansainvälisen liikenteen markkinat Itä-Euroopassa kasvavat nopeasti. Tämä parantaa SP Transitin näkymiä. Baltiassa yhtiön kasvu on jo normalisoitunut, mutta Venäjällä on vielä voimakasta kasvua.

Linja-autoalan matkustajamäärät ovat laskeneet hitaasti jo vuosia. Pohjolan Liikenteen asema markkinoilla on pysynyt ennallaan.

Tavaraliikenteen asiakkaat ovat sekä vientiä että tuontia harjoittavia ja logistiikkapalveluja tarvitsevia yrityksiä. Transpoint on perinteisesti ollut teollisuuden kuljettaja, mutta tulevaisuudessa asiakaskuntaa pyritään laajentamaan yhä enemmän myös kaupan alalle. Combitransin asiakaskunta koostuu pääosin metsä- ja rakennusteollisuuden yrityksistä. Transuotilan asiakkaita ovat öljy-yhtiöt. SP Transit palvelee lähinnä suomalaisia suuria vienti-yrityksiä ja vähittäiskauppaa.

Henkilöliikenteen asiakaskunta on monipuolista. Siihen kuuluvat valtio, kunnat, yritykset ja yhteisöt sekä yksityiset kuluttajat.

Vahvuudet ja tavoitteet

Pohjolan Liikenne -yhtiöiden vahvuutena on palvelumalli, jossa asiakas saa kaikki tarvitsemansa logistiikkapalvelut yhden kumppanin kautta. Tavaraliikenteessä huomiota on kiinnitetty erityisesti sähköisten lisäpalvelujen kehittämiseen ja varastologistiikan lisäarvopalveluihin.

Transpointilla on laaja kuljetuspalveluvalikoima, monipuoliset sähköiset palvelut sekä maan kattava kuljetusverkosto. Combitransin vahvuuksia ovat suurien massojen jakeluprosessien suunnittelu, toteutus ja aikatauluhallinta. Molemmilla yhtiöillä on tehokkaat tiedonhallintaprosessit.

Transuotilan kilpailutekijöitä ovat kaluston laatu ja henkilökunnan ammattitaito. SP Transitin vahvuutena on Itä-Euroopan tuntemus.

Henkilöliikenteessä on osaava ja motivoitunut henkilöstö, hyvät liikennöntialueet ja nykyaikaiset tietojärjestelmät.

Yhteisiä tavoitteita kaikille Pohjolan Liikenne -konsernin tavaraliikennetyhtiöille



Asiakas saa kaikki logistiikkapalvelut yhdeltä kumppanilta.

ovat kannattavuuden ja asiakastytyväisyyden kasvu.

Transpoint keskittyy markkinaosuuden nostamiseen ja imagon parantamiseen erityisesti potentiaalisten asiakkaiden keskuudessa. Combitransin tavoitteena ovat toimitusvarmuuden ja asiakastytyväisyyden parantaminen sekä palveluvalikoiman laajentaminen.

Transuotilan säiliöliikenteessä kehittämisen painopiste on kokonaispalvelussa ja kustannustehokkuudessa.

SP Transitin strategiana on maantieteellinen laajentuminen keskisessä Itä-Euroopassa ja tuotevalikoiman laajentaminen.

Henkilöliikenteessä tavoitteena on kasvattaa hallitusti markkinaosuutta sopimusliikenteessä.

Liikevaihdon ja kuljetusmäärien kehittyminen

Autoliikenteen liikevaihto kasvoi 14,8 % edellisestä vuodesta ja oli 240,1 miljoonaa euroa. Liikevaihdosta tavaraliikenteen osuus oli 201,5 miljoonaa euroa eli 84 % ja henkilöliikenteen osuus 38,6 miljoonaa euroa eli 16 %.

Tavaraliikenteen kuljetusmäärät kasvoivat 8,3 % edellisestä vuodesta ja olivat 9,9 miljoonaa tonnia. Kappaletavaraliikenteessä sekä osa- ja kokokuormaliikenteessä kasvu oli 7,9 %. Säiliöliikenteessä tonnimäärä kasvoi 10,2 %.

Henkilöliikenteessä kuljetettiin 11,7 miljoonaa matkustajaa, mikä oli 2,3 % vähemmän kuin edellisellä vuotena.

Vuoden 2006 tärkeimmät tapahtumat

Pohjolan Liikenne -konserni osti syksyllä 50 % SP Transit Finlandin osakekannasta. Yhtiö on suomalainen huolinta- ja kuljetusalan yritys, jolla on hyvät yhteydet keskeiseen Itä-Eurooppaan ja Venäjälle. Sillä on tytäryhtiöt Virossa, Latviassa, Liettuassa ja Puolassa.

Transpointin strategia ja organisaatiorakenne uudistettiin vuonna 2006. Combitransin ja Transuotilan toiminnassa painottuivat asiakasyhteydet ja toiminnan tehostaminen.

Linja-autoliikenteessä kaukoliikennettä sopeutettiin alenevaan kysyntään. Kaluston huolto- ja korjausjärjestelmät uudistettiin. Lisäksi aloitettiin kuljettajien säännöllinen koulutus.

Tulevaisuuden näkymät

Transpoint uudistaa asiakaspalveluaan aiempaa aktiivisempaan ja ennakoivampaan suuntaan. Tavoitteena on kuljetusketjun varmistaminen paremman tiedonhallinnan avulla. Loppuvuodesta markkinoille tuodaan uusia palveluita.

Combitransin tavoite on kasvaa markkinoita nopeammin sekä metsä- että rakennusteollisuuden kumppanina. Yhtiö pyrkii kasvattamaan merkittävästi osuuttaan metsäteollisuuden kuljetuksista. Rakennusalalla kasvu on tuntuvin elementtiteollisuudessa sekä rakentajien logistiikanhallinnassa.

Combitransin ja Transpointin yhteisenä tavoitteena on kehittää vuoden 2007 aikana alan nykyaikaisin tiedonhallintajärjestelmä.

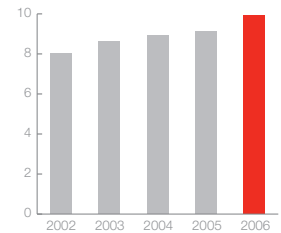
SP Transit yhtenäistää toimintamallinsa ja tietojärjestelmänsä Pohjolan Liikenne-yhtiöiden kanssa vuoden 2007 aikana. Tavoitteena on laajentaa toimintaa Itä-Euroopassa.

Pohjolan Liikenteen linja-autoyhtiöt pyrkivät säilyttämään nykyisen asemansa kaukoliikennemarkkinoilla ja kasvattamaan osuuttaan pääkaupunkiseudun sopimusliikenteestä.

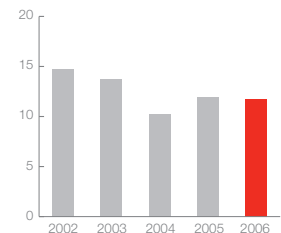


Autoliikenteen osuus VR:n liikevaihdosta 2006

● Autoliikenne 19 %



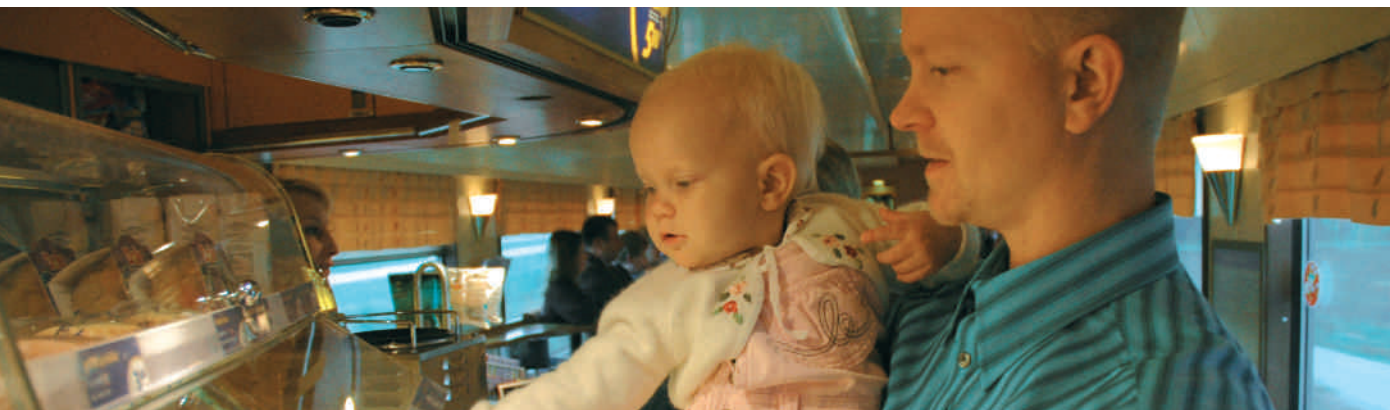
Kuljetusmäärät autoliikenteessä miljoonaa tonnia



Bussimatkat miljoonaa



Catering- ja ravintolatoiminta



Ravintolavaunun tuotevalikoimassa on otettu huomioon myös perheen pienimmät.

Avecra Oy on VR Osakeyhtiön ja kansainvälisen Rail Gourmet Groupin omistama yritys, joka harjoittaa catering- ja ravintolatoimintaa kaukoliikenteen junissa ja rautatieasemilla.

Yhtiön junacatering-yksikön eli A-Catering palveluita on päivittäin noin 160 junassa. Junissa on sekä ravintolavaunutoimintaa että kärrymyyntiä.

Ravintolatoimintaa Avecralla on yhteensä 17 ravintola- tai kioskipisteessä kuudella rautatieasemalla. Merkittävin toimipaikka on Helsingin rautatieasema, jossa yhtiöllä on yhdeksän yksikköä.

Markkinakehitys ja asema markkinoilla

Vuodesta 2006 muodostui koko ravintola-alalle huippuvuosi. Kokonaisymyynnin kasvun arvioidaan olleen yli 5 %. Eniten kasvoi ruokamyynni. Avecra kilpailee erityisesti ravintola-alan nopean palvelun markkinoilla. Avecran hyvään kehitykseen kertomusvuonna vaikutti alan yleisen kasvun lisäksi junien matkustajamäärien lisääntyminen.

Avecran kohderyhmänä ovat junamatkustajat ja asemilla liikkuvat muut asiakkaat. Myynnistä noin 55 % tulee kaukoliikenteen junista ja loput asemien palvelupisteistä.

Perheiden ja liikematkustajien osuus asiakaskunnasta on kasvanut viime vuosina. Suosituimmat tuotteet ovat pikkuämpimät ja täytetyt leivät.

Vahvuudet ja tavoitteet

Nopean palvelun markkinoilla menestystekijöitä ovat riittävä myynnin määrä, kustannustehokkuus ja prosessien tehokas hallinta. Lisäksi tarvitaan oikeat liikepaikat ja asiakaslähtöisesti uudistuvat konseptit.

Avecran toiminnan vahvuuksina ovat keskittyminen nopean palvelun markkinoihin ja vahva osaaminen tällä alueella. Erityisosaaminen junacateringissä, ravintoloiden oikein valitut liikepaikat, monipuolinen ja uudistuva palvelutarjonta sekä tehokkaat toimintamallit antavat hyvät mahdollisuudet menestymiseen.

Avecran painopisteitä ovat liikevaihdon kasvattaminen aktiivisen myyntityön kautta, konseptien kehittäminen, arkipäivän elämysten tuottaminen asiakkaille sekä henkilöstön pitkäjänteinen kehittäminen työtyytyväisyyden parantamiseksi.

Tavoitteena on olla nopean palvelun markkinoiden johtava osaja sekä junan että ravintolatoiminnassa.

Liikevaihdon kehittyminen

Avecralle vuosi 2006 oli menestyksenkäs. Toimialan liikevaihto oli 26,6 miljoonaa euroa, mikä on 4,3 % enemmän kuin edellisenä vuonna. Ravintolatoiminnan myynti kasvoi 3,2 %. Ravintoloissa kasvua oli tasaisesti kaikissa tuoteryhmissä lukuun ottamatta olutta, jonka myynti laski edelleen hieman.

A-Catering myynti junissa lisääntyi 3,1 %. Siihen vaikuttivat kasvanut asiakaspotentiaali ja sen hyödyntäminen sekä tuotevalikoiden kehittäminen. Kasvua oli erityisesti ruoka-annosten myynnissä, yli 15 %.

Vuoden 2006 tärkeimmät tapahtumat

Merkittävin junapalveluita koskeva muutos oli VR:n aikataulu-uudistus syksyllä. Matka-ajat ja junien seisonta-ajat pääteasemilla lyhenivät, aikataulut uudistuivat ja Pendolino-junien määrä kasvoi. Tämä muutti merkittävästi koko A-Catering toimintaa, tavaralogistiikkaa ja henkilöstösuunnittelua.

A-Catering toi syksyllä Pendolino-junien Prego-ravintoloihin uuden teeman 'Pala Italiaa matkallasi'. Samalla palvelut keskitettiin ravintolavaunuun kannattavuuden ja tuotevalikoiman parantamiseksi.



Avecra haluaa tuottaa asiakkaille arkipäivän elämyksiä.

Lisäksi Ouluun avattiin syksyllä uusi logistiikkapiste.

Vuonna 2005 ravintolavaunuihin suunniteltu Ilpo-Ilves-hahmo ja siihen liittyvät tuotteet saavuttivat kertomusvuonna myös kansainvälistä menestystä. Lapsille tarkoitettu kokonaisuus voitti Most Innovative Caterer -palkinnon kansainvälisessä kokouksessa, johon osallistuvat Euroopan suurimmat junacatering-yritykset.

Ravintolatoiminnassa aloitettiin kertomusvuonna systemaattinen kehitystyö. Helsingin rautatieasemalla Pullman Bar sai uuden ilmeen ja tuotevalikoiman teemalla 'Englantilainen olohuoneesi asemalla' ja Ooster-viinibaarin tuotevalikoima tarkentui. Baguette & Co. -ketjun neljän yksikön toimintatavat ja valikoimat yhtenäistettiin. Kehitystyö johti tuloksen paranemiseen.

Merkittävä muutos sisäisessä toiminnassa oli uuden kassa-, varasto- ja raportointijärjestelmän käyttöönotto. Uuden järjestelmän avulla varmistetaan tehokas tuki operatiiviselle toiminnalle.

Tulevaisuuden näkymät

Lähivuosina ravintolapalveluiden kasvun odotetaan jatkuvan, mutta kasvuvauhti hidastuu jonkin verran. Juomavaltaisten, edullisimpaan hintaluokkaan kuuluvien ravintoloiden näkymät ovat edelleen heikot. Sen sijaan ruokamyyni lisääntyy selvästi, ja myös ravintoloiden anniskelun kasvu näyttää lupaavalta.

Avecran haasteena on edelleen saavuttaa riittävä liikevaihdon kasvu ja samalla tehostaa prosesseja. Tämä vaatii tarkkaa päivittäisjohtamista, toiminnan jatkuvaa analysointia ja nopeaa reagointia kysynnän muutoksiin.

Junien ravintolavaunujen konseptit uusitaan. Pendolinon Prego-ravintolavaunu uusittiin jo kertomusvuonna, ja muut ravintolavaunutyypit saavat uuden ilmeen ja tuotevalikoiman vuoden 2007 aikana. Lisäksi jatketaan asemien ravintoloiden kehitystyötä. Myös lasten Ilpo-Ilves-hahmo saa uusia muotoja.



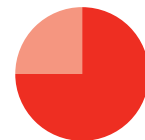
Catering- ja ravintolatoiminnan osuus VR:n liikevaihdosta 2006

● Catering- ja ravintolatoiminta 2 %



Liikevaihto 2006

● Ravintolapalvelut junissa 55 %
● Ravintolat asemilla 45 %

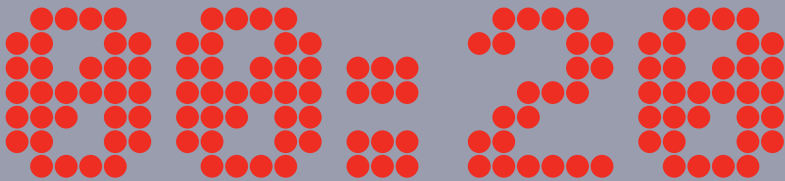


Henkilöstö 2006

● Ravintolapalvelut junissa 75 %
● Ravintolat asemilla 25 %







Matkalla Vilja löysi
mukavaa leikkiseuraa.
Uudistettuun leikkitilaan
mahtuu useampikin lapsi.
Kesällä tehdyissä
muutostöissä tilan
pinta-ala nelinkertaistui.

VR:n arvot
luovat pohjan
jokapäiväiselle työlle.

Vastuullisuusperiaatteet



VR:n laatuvaatimukset tekevät junamatkasta turvallisen.

VR-konsernin yhteiset arvot ovat turvallisuus, tyytyväinen asiakas, yhdessä menestyminen ja vastuullisuus. Arvot luovat pohjan tavalle toimia jokapäiväisessä työssä. Valtio odottaa omistamiltaan yhtiöiltä, että ne toimivat tehokkaasti, kilpailukykyisesti ja kannattavasti. Tämä on edellytys vastuulliselle toiminnalle.

VR:n keskeisiä menestystekijöitä ovat muun muassa liikenteen turvallisuus ja täsmällisyys, ympäristöystävällisyys sekä ammattitaitoinen henkilöstö. Näiden asioiden kehittäminen tukee liiketaloudellisten strategisten tavoitteiden saavuttamista.

- Tavoitteisiin sitoutunut henkilöstö on VR:n menestystekijä. Henkilöstön pitkäjänteinen kehittäminen tukee liiketoimintaa ja hyvinvointia. Henkilöstöjohtamisen keskeinen tavoite on henkilöstörakenteen muutoksen hallinta.
- VR:n ympäristötyö tukee liiketoiminnan kilpailukykyä vahvistamalla mieluukua ympäristöystävällisistä kuljetuksista ja niihin liittyvistä palveluista. Rautatieliikenteen markkinaosuuden kasvu parantaa koko joukko liikenteen ekotehokkuutta.

- Turvallisuus on VR:n tärkein arvo. Se tekee toiminnan jatkuvuuden ja häiriöttömyyden mahdolliseksi. Kun turvallisuudesta huolehditaan, toiminnasta ei aiheudu vahinkoa asiakkaille, työntekijöille, ympäristölle tai omaisuudelle.

Henkilöstöpolitiikka ja -johtaminen

VR:n henkilöstöjohtamisen keskeinen sisältö on kuvattu henkilöstöpelisäännöissä, jotka työnantaja ja henkilöstön edustajat ovat laatineet yhdessä.

Pelissäntöjen mukaan henkilöstön osaaminen ja korkea motivaatio, avoimuus sekä työnantajan ja henkilöstön hyvä keskinäinen yhteistoiminta merkitsevät paljon yrityksen tuloksellisuudelle. VR arvostaa henkilöstön vastuullisuutta, tulosten aikaansaamista ja oma-aloitteisuutta.

VR uudistaa toimintaansa, toimii työnantajana suunnitelmallisesti ja pitkäjänteisesti sekä kantaa vastuun ja huolehtii työntekijöistään. Osaaville ja kehittymishaluisille ammattilaisille VR tarjoaa monia mahdollisuuksia eri puolilla Suomea.

Henkilöstöjohtamista koordinoi VR-Yhtymän henkilöstöyksikkö. Se vastaa henkilöstöjohtamisen linjauksista, edus-

taa VR:ää työnantajana ja palvelee konserniin kuuluvia yhtiöitä henkilöstöasioissa. Konsernin tytäryritykset vastaavat itsenäisesti operatiivisesta henkilöstöjohtamisesta.

VR-Yhtymän sisäinen koulutusyksikkö VR Koulutuskeskus vastaa rautatiealan ammatillisesta koulutuksesta. Sen asiakkaita ovat VR:n lisäksi muut ratoja rakentavat tai yksityisraiteilla liikennöivät yritykset.

Ympäristöpolitiikka ja -johtaminen

Ympäristöpolitiikan mukaan VR:n tavoite on tuottaa ympäristöystävällisiä, turvallisia ja laadultaan korkeatasoisia palveluja. Konserni toimii sekä ihmisten että luonnon kannalta turvallisesti ja ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittaen. Henkilöstö koulutetaan ottamaan ympäristöasiat huomioon työssään.

Ympäristötoimintaa verrataan alan parhaisiin käytäntöihin ja sidosryhmien kanssa pyritään aktiiviseen yhteistyöhön. Eri tyinen tavoite on parantaa jatkuvasti vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuutta.

VR:n ympäristöjärjestelmä perustuu ISO 14000 -standardisarjaan. Vastuu ympäristöasioista on kullakin yhtiöllä.

Yhtiöiden toimintaa ohjaavat konsernin yhteinen ympäristöpolitiikka ja siinä määritellyt päämäärät. Kunkin yhtiön johto hyväksyy vuosittain ympäristöohjelman, jossa tavoitteena on toiminnan jatkuva parantaminen.

Ympäristöjärjestelmä on kuvattu ympäristökäsikirjassa. Käsikirjaa täydentävät yhtiöiden ja prosessien omat ohjeet.

Turvallisuuspolitiikka ja -johtaminen

VR:n turvallisuuspolitiikka korostaa turvallisuuden keskeistä merkitystä liiketoiminnalle. Turvallisuudesta huolehtimalla varmistetaan, ettei VR-konsernin toiminnasta



Vastuullisuus edistää liiketoiminnan menestymistä.

aiheudu vahinkoa asiakkaille, työntekijöille, ympäristölle tai omaisuudelle. Turvallisuuspolitiikka korostaa turvallisuuden järjestelmällistä seuraamista, riskien tunnistamista ja hallintaa sekä jatkuvan parantamisen periaatetta.

Turvallisuusjohtamiselle on asetettu selkeät vaatimukset ja tavoitteet. Niiden avulla ylläpidetään korkea turvallisuustaso ja kehitetään toimintaa.

Turvallisuuspolitiikan mukaan vastuu turvallisuuden johtamisesta ja turvallisuusasioiden järjestämisestä kuuluu konsernin pääjohtajalle ja yhtiöiden toimitusjohtajille. Poliitiikan käytännön toteuttamisesta vastaavat toimialojen johtajat, liiketoimintayksiköiden päälliköt sekä esimiehet. VR-Yhtymän turvallisuusyksikkö kehittää ja koordinoi konsernin turvallisuustyötä. Jokainen VR:n työntekijä on vastuussa turvallisuudesta omalta osaltaan.

VR ja sidosryhmät

VR:n keskeisiä sidosryhmiä ovat muun muassa asiakkaat, nykyinen ja tuleva henkilöstö, omistaja, viranomaiset sekä muut yhteistyökumppanit.

Henkilöstöllä on järjestönsä kautta keskeinen asema ja tiivis neuvotteluyhteys VR-työnantajan kanssa. Järjestöjen edustajat osallistuvat esimerkiksi konserniyhtiöiden hallitusten sekä konsernin junaturvallisuus- ja työsuojelutoimikuntien työskentelyyn.

Ympäristö- ja turvallisuustyön onnistumisen edellytys on sujuva yhteistyö viranomaisten, erityisesti rataverkosta vastaavan Ratahallintokeskuksen, rautatieturvallisuudesta vastaavan Rautatieviraston sekä valtio-omistajaa edustavan liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Näiden viranomaisten kanssa VR on jatkuvasti tekemisissä esimerkiksi eri toimikunnissa ja työryhmissä.

Tärkeimmät vuorovaikutuskanavat sidosryhmytyksessä ovat henkilökohtaiset kontaktit sekä verkkoviestintä.

VR Osakeyhtiön henkilöliikenteen yleisimmät palautteiden aiheet vuonna 2006 koskivat liikennöintiä, kalustoa ja palvelua junissa. VR Osakeyhtiö ja VR-Rata tekevät säännöllisesti myös tutkimuksia asiakastytyväisyydestä.

Merkittävistä hankkeista järjestetään myös yleisötilaisuuksia. Vuonna 2006 VR Osakeyhtiö ja RHK järjestivät asukastilaisuuden Ilmalan ratapihan perusparannushankkeesta.

VR-konserni julkaisi ensimmäisen vastuuraporttinsa ja uudisti Internet-sivunsa vuonna 2006. Sivulla on vastuullisuudesta kertova osio.

Vaatimukset kumppaniyrityksille

Yritysten välisessä yhteistyössä VR:n tavoite on pitkäaikainen kumppanuus. Kumppanit, kuten kaluston valmistajat ja tavarantoimittajat, valitaan pääsääntöisesti tarjouskilpailun perusteella. VR asettaa kumppaneille turvallisuutta, ympäristöä ja laatua koskevia vaatimuksia.

VR:n periaatteisiin kuuluu, että kumppaneiden on toimittava turvallisesti ja vas-

tuullisesti ja osoitettava täyttävänsä vaatimukset ennen yhteistyön aloittamista. VR seuraa vaatimusten täyttämistä yhteistyön aikana.

Kumppaneilta edellytetään ympäristöasioiden hallintajärjestelmää. VR:n junien ja vetureiden on täytettävä ympäristövaatimukset. Valmistajan täytyy arvioida, miten kalusto vaikuttaa ympäristöön elinkaarensa aikana ja toimittaa valmiista tuotteesta ympäristöselostus.

VR:n laatuvaatimukset asetetaan erikseen kullekin hankittavalle kohteelle. Vaatimukset liittyvät esimerkiksi luotettavuuteen, käytettävyyteen ja huollettavuuteen. Osa laatuvaatimuksista liittyy viranomaisten ohjeisiin ja määräyksiin.

Rahavirrat 2006, milj. €

Henkilöliikenne 378,6

Tavaraliikenne 560,4

Radanpito 232,6

Muut 134,6



Henkilöstökulut 580,6

Muut kulut 476,7

Investoinnit 110,3

Ratamaksut, maksetut verot ja osingot 106,3



Henkilöstö



Ammattitaitoinen henkilökunta auttaa mielellään matkan eri vaiheissa.

VR on merkittävä työnantaja. Vuonna 2006 VR-konsernissa työskenteli keskimäärin 12 663 henkilöä, joista enemmistö on vakinaisessa työsuhteessa. Suurin ikäryhmä on 50–59-vuotiaat.

Monet työntekijät ovat olleet pitkään VR:n palveluksessa. Keskimääräinen työsuoloaika konsernissa on noin 23 vuotta.

Henkilöstöstrategia

VR-konsernin henkilöstöstrategia uusittiin vuonna 2006. Strategiassa on linjattu henkilöstövoimavarojen käytön ja kehittämisen päämäärät sekä keskeiset toimenpiteet vuoteen 2010 saakka. Strategia on johdettu konsernin yhteisestä liiketoimintastrategiasta, yhtiöiden omista strategioista sekä konsernin arvoista.

Strategiakaudelle on asetettu kolme keskeistä kehittämisaluetta: tehokas ja joustava henkilöstön resurssointi, korkeatasoisen osaamisen varmistaminen sekä motivoitunut ja tavoitteisiin sitoutunut henkilöstö.

Henkilöstösuunnittelun käytäntöjä sekä työnantajakuva koskevaa viestintää kehitetään strategiakaudella. On myös tärkeää, että VR onnistuu uusien henkilöiden rekrytoinneissa ja rekrytointien seu-

raamisessa sekä rakentaa oppilaitosten ja opiskelijoiden kanssa hyvät suhteet.

Henkilöstövoimavarojen tehokkaan käyttämisen tiellä olevia esteitä tutkitaan ja poistetaan. Yksi tavoite on esimerkiksi selkeyttää työehtosopimusten rakenteita.

Rekrytointi

VR:n henkilöstöstä jää vuoteen 2010 mennessä vanhuuseläkkeelle noin 15 %. Koska henkilöstö ikääntyy nopeasti, konserni varautuu lähivuosina mittaviin rekrytointeihin. Konserni kilpailee kiristyvillä työmarkkinoilla osaavasta ja sitoutuvasta työvoimasta ja pyrkii varmistamaan, että potentiaalisilla työnhakijoilla on oikea ja riittävän houkutteleva kuva VR:stä työnantajana.

VR-konsernin Internet-sivuilla on osio konsernissa tarjolla olevista työmahdollisuuksista. Vuonna 2006 VR myös valmistautui tuleville rekrytointimessuille.

Osaamisen kehittäminen

VR pitää huolen henkilöstönsä korkeatasoisesta osaamisesta ja kehittää sitä järjestelmällisesti. Työ perustuu yksilöiden ja ryhmien kehityssuunnitelmiin.

Alkaneella strategiakaudella osaamisen kehittämisen painopisteitä ovat ammatillinen osaaminen, asiakassuhdeosaaminen sekä esimiestyö ja johtaminen. VR huolehtii myös uusien henkilöiden perehdyttämisestä, rautatieammattillisen perus- ja täydennyskoulutuksen tarpeista sekä siitä, että junaturvallisuustehtävissä toimivat täyttävät viranomaisten säätämät kelpoisuusvaatimukset.

Esimiestyö ja johtaminen

Esimiestyössä VR kehittää suorituksen ja osaamisen arviointia sekä palautekäytäntöjä. Esimies- ja johtamistaitoja parannetaan muun muassa valmennuksilla.

Vuonna 2006 VR-Radassa, VR Osakeyhtiössä ja Corenetissa toteutettiin omia esimiestyön kehittämisohjelmia. Koko konsernin esimiehille ja johdolle suunniteltiin uusia, yhteisiä valmennuksia, jotka käynnistyivät vuonna 2007.

VR haluaa varmistaa, että konsernissa kasvaa riittävästi tulevaisuuden avaintehtäviin sopivia henkilöitä. Tavoitteeseen päästään kehittämällä johtamistaitoja sekä ura- ja seuraajasuunnittelua nykyistä järjestelmällisemmin.

Konsernille on esimerkiksi suunniteltu uusi valmennusohjelma liiketoiminnan johtamiseen. Ensimmäinen ryhmä aloittaa ohjelman vuoden 2007 keväällä.

Henkilöstön tyytyväisyyttä ja johtamisen laatua seurataan erilaisin mittauksin. Vuonna 2006 työilmapiiriä kartoitettiin koko konsernin henkilöstötutkimuksella. Tutkimus kertoo, että henkilöstö viihtyy työssään, luottaa osaamiseensa ja suhtautuu työnantajaan myönteisesti.

Tutkimuksen perusteella VR:n haaste on selventää liiketoiminnan tavoitteita niin, että jokainen tuntee työpaikkansa päämäärät ja oman merkityksensä tavoitteiden toteuttamisessa. Yhdessä menestyminen -arvoa voidaan vahvistaa esimerkiksi parantamalla sisäistä viestintää ja yhteistyötä työpaikoilla.



VR:n henkilöstö luottaa osaamiseensa.

Vuonna 2007 VR-Yhtymässä, VR Osakeyhtiössä, VR-Radassa ja Corenetissa otetaan käyttöön uusittu henkilöstön palkitsemisjärjestelmä. Sen valmistelussa on kuultu henkilöstön edustajia.

Koulutus

Rautatiealan koulutuksesta vastaa VR Koulutuskeskus. Se kehittää muun muassa työnopastusta yhdessä asiakkaiden kanssa ja kytkee opastuksen tulevaisuudessa entistä tiiviimmin rautatiealan teoriaopetukseen. Nämä kehittämisalueet nousivat esille vuoden 2006 asiakastutkimuksessa.

Vuonna 2006 koulutuskeskuksesta valmistui VR:n palvelukseen 60 uutta veturinkuljettajaa, 50 konduktööriä ja 80 ratapihatyöntekijää. Työssä jo oleville keskus järjesti runsaasti ammatillista täydennyskoulutusta muun muassa junaturvallisuudesta, tuotteista, asiakaspalvelusta ja työsuojelusta.

Työhyvinvointi

Henkilöstön ikääntyminen ja etenkin rautatieliikenteen turvallisuudesta huolehtiminen edellyttävät, että VR seuraa työkykyä ja kehittää hyvinvointia tukevia keinoja aktiivisesti. VR:n keskeinen päämäärä on ylläpitää henkilöstön työkykyä hyvänä läpi koko työuran. Haasteita ovat nuorten työntekijöiden kannustaminen elämäntapojen hallintaan ja ikääntyvien työntekijöiden työkyvyn parantaminen.

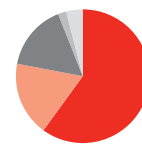
Työhyvinvointia kuvaavat tunnusluvut ovat VR:ssä kehittyneet suotuisaan suuntaan, vaikka työntekijöiden keski-ikä on korkea. Sairauspoissaolojen seuraamista tarkennettiin vuonna 2006. Nykyään sairastamisesta, tapaturmista ja kuntoutukselta johtuvat poissaolot pystytään erottamaan toisistaan. Näin työkykyä tukevia toimia on mahdollista kohdistaa entistä tarkemmin.

VR otti vuonna 2006 käyttöön uudet, viranomaisten ohjeiden mukaiset terveystarkastukset. Esimiehiä valmennettiin keskustelemaan työntekijän kanssa mahdollisimman varhain työkykyongelmista ja poissaoloista ja etsimään niihin ratkaisuja. Esimiehiä tukevat työkykykoordinaattorit, jotka auttavat heitä tarvittaessa hankalissa tilanteissa.

VR:n lähiajan tavoite on kehittää työkykyohjelmia edelleen ja levittää onnistuneita toimintamalleja kaikkiin konserniin kuuluviin yhtiöihin.

Työsuhteen kesto VR-konsernissa

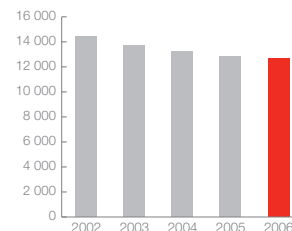
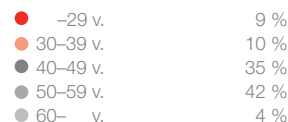
Vuotia	alle 1	1-4	5-9	10-14	15-19	20-29	30-39	40-	Yhteensä
Työsuhteiden lukumäärä	676	1 256	978	478	563	4 277	4 239	281	12 748
Työsuhteiden %-osuus	5,3	9,9	7,7	3,7	4,4	33,6	33,3	2,2	100



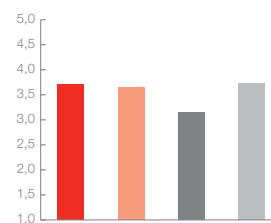
Henkilöstö toimialoittain 2006



Henkilöstön ikärakenne



Henkilöstö keskimäärin



Arvojen toteutuminen VR-konsernissa henkilöstötutkimuksen 2006 perusteella



Keskiarvot asteikolla 1-5 (eri mieltä - samaa mieltä)



Ympäristö



Sähköjuna säästää luontoa, koska se käyttää energiaa tehokkaasti.

VR:n strategia on hakea kilpailuetua rautatieliikenteen ympäristöystävällisyydestä ja edistää näin liiketoiminnan menestymistä. VR haluaa olla turvallisim ja ympäristöystävällisin kumppani asiakkaille ja yhteiskunnalle.

Rautatieliikenteen suurin ympäristöetu on, että junat käyttävät energiaa tehokkaasti ja tuottavat vähän hiilidioksidipäästöjä. Tämä korostuu sähköjunaliikenteessä. Muita VR:n menestystekijöitä ovat kuljetusten turvallisuus, haittojen ja päästöjen tehokas vähentäminen sekä henkilöstön osaaminen ja vastuuntunto.

VR vaikuttaa ympäristöön kuluttamalla energiaa ja tuottamalla päästöjä sekä yhdyskunta- ja ongelmajätteitä. Liikenne, ratojen rakentaminen ja ratapihatyöt aiheuttavat myös melua ja tärinää.

Lisäksi vaarallisiksi luokiteltujen aineiden kuljetuksiin, polttonesteiden varastointiin ja tankkaamiseen sekä kemikaalien ja muiden materiaalien käyttämiseen sisältyy ympäristöriskejä. Niitä hallitaan tarkoilla ohjeilla ja koulutuksella.

VR:n ympäristötyön päämääränä on vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja, hallita vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyviä riskejä, käyttää energiaa, materiaa-

leja sekä kemikaaleja tehokkaammin, soveltaa kalustoon elinkaariajattelua ja lisätä käytettyjen osien sekä materiaalin kierrätystä. Ympäristötyötä ovat myös toiminnan ympäristövaikutusten seuraaminen ja myönteisen yrityskuvan luominen viestinnän ja markkinoinnin keinoin.

Energiatehokkuus

VR pyrkii käyttämään energiaa nykyistä tehokkaammin. Energiatehokkuus paranee, kun junien ja autojen täyttöasteita nostetaan ja sähköllä kulkevien junien osuutta liikenteessä lisätään. Lisäksi kuljettajien huomio kiinnitetään taloudelliseen ajotapaan, tehdään mahdollisimman vähän junien vaihtotöitä sekä vältetään junien ja autojen tyhjänä ajamista.

Vuonna 2006 sähköliikenteen osuus junakilometreistä oli 79,9 %. Junavuorojen määrä lisääntyi syksyllä, kun VR Osakeyhtiö uudisti henkilöliikenteen aikataulurakenteen. Samalla matkustajamäärät kasvoivat.

Junaliikenteen energiankulutus suoritetta kohti oli 0,274 MJ/tonnikilometri + henkilökilometri, mikä oli 4,9 % vähemmän kuin vuonna 2005. Autoliikenteessä taloudellisen ajotavan koulutukseen osal-

listui 125 kuljettajaa. Veturinkuljettajia varten laadittiin vastaava koulutuspaketti.

Energiatehokkuuden parantaminen edelleen sekä kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ovat VR:lle merkittäviä tulevaisuuden haasteita.

Junaliikenteen lisääntyminen hillitsee ilmastonmuutosta. Suomen kasvihuonekaasujen päästöistä 16 % on peräisin liikenteestä. Liikenne- ja viestintäministeriön tavoite on alentaa liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoden 1990 tasolle vuoteen 2010 mennessä. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää energiategokkaiden liikennemuotojen, kuten junaliikenteen edistämistä.

VR jatkaa sähköllä kulkevien junien määrän lisäämistä. Lähitulevaisuudessa selvitetään myös mahdollisuudet käyttää biodieseliä dieselvetureiden polttoaineena.

Autoliikenne tuottaa ilmaan yhä vähemmän päästöjä, kun kalustoa uusitaan. Lisäksi autojen hiilidioksidipäästöjä vähennetään pienentämällä polttoaineen kulutusta.

Materiaalit ja kemikaalit

Juna- ja autokaluston kunnostuksessa ja ratatöissä käytetään myös kemikaaleja ja



Junaliikenteen lisääntyminen hillitsee ilmastonmuutosta.

muita materiaaleja, mihin voi sisältyä ympäristöriskejä. VR:n tavoite on tehostaa näiden aineiden käyttöä, jolloin niitä tarvitaan vähemmän.

Materiaalien käyttäminen tehostuu, kun kalustoon sovelletaan elinkaariajattelua, kemikaaleja seurataan entistä tarkemmin ja materiaaleja kierrätetään nykyistä enemmän. Haitat ja päästöt vähenevät riskien hallinnalla: VR varautuu tankkauksen ja poltonesteiden sekä muiden kemikaalien varastoinnista aiheutuviin riskeihin ja kouluttaa henkilöstöään ottamaan riskit huomioon. Päästöt pienevät myös, kun juna- ja autokalustoa uudistetaan ja kalusto pidetään kunnossa.

Vuonna 2006 kemikaalien hallinta tehostui, kun VR-Rata alkoi käyttää siihen tarkoitettua ohjelmistoa, joka on myös VR Osakeyhtiön käytössä.

Melu ja värinä

Juna- ja autoliikenteessä sekä ratatyömailla saattaa syntyä paikallista melua ja värinää. Ympäristöministeriön arvion mukaan Suomessa asuu noin 49 000 ihmistä rautatieliikenteen ja 750 000 ihmistä maantie- ja katuliikenteen melualueilla. Alhaisessa nopeudessa rautatieliikenteen melun lähde ovat veturin moottorit. Nopeuden kasvaessa moottorimelun osuus jää vähäiseksi, ja melutason määrittää kiskon ja pyörän välisestä kosketuksesta aiheutuva vierintämelu. Siihen vaikuttavat nopeuden lisäksi radan rakenteet ja pyörien kunto.

VR vähentää junaliikenteen aiheuttamaa melua ja värinää ohjaamalla vialliset pyörät mahdollisimman nopeasti kunnostukseen. Vuonna 2006 sorvattiin 5 190 taravaunujen pyöräkertaa loven tai ainevian takia.

Monet kunnat ovat kaavoittamassa ratojen varsille uusia rakennuksia. Tämä lisää tulevaisuudessa VR:n paineita vähentää rautatieliikenteen melu- ja värinähaittoja. Suomen rataverkko on valta-

osaltaan yksiraiteista, ja tavaraliikennettä sekä siihen liittyviä ratapihatöitä joudutaan hoitamaan myös yöaikaan. Melun ja värinän vähentäminen edellyttää tiivistä yhteistyötä Ratahallintokeskuksen ja kuntien kanssa.

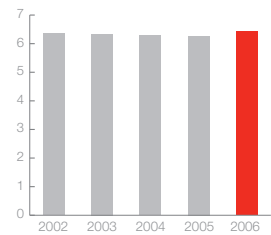
Ympäristöjärjestelmien sertifiointi

ISO 14001 -standardin mukainen ympäristöjärjestelmien sertifiointi kattaa koko VR Osakeyhtiön toiminnan ja VR-Radan keskeiset liiketoiminta-alueet. Lisäksi Pohjolan Liikenne -konserniin kuuluvilla Transpointilla, Combitransilla ja Pohjolan kaupunkiliikenteellä on ympäristösertifikaatit.

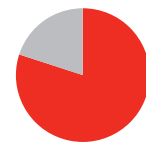
Sertifiointi laajeni vuonna 2006 kattamaan myös VR-Radan kalustopalvelujen ja Vuorenpeikot-tulosyksikön toiminnan. Konsernin henkilöstöstä 87 % työskentelee yksiköissä, joilla on ympäristösertifikaatti.

VR-Rata järjesti vuonna 2006 ympäristöjärjestelmään liittyvien sisäisten auditointien yhteydessä yhtiön ympäristönsuojelun tasoa kuvaavia indeksimittauksia. Niitä tehtiin yhteensä 45. Indeksien keskiarvoksi saatiin 81,5, kun tavoite oli 85.

Vuonna 2006 VR:lle myönnettiin ympäristölupa Ilmalan ratapihan rakennushanketta varten. Lupa haettiin myös Haapamäen kyllästämön toimintaa varten.

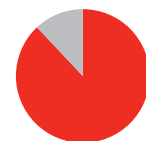


Konsernin energiankulutus PJ



Sähköliikenteen osuus junakilometreistä 2006

● Sähköliikenne 80 %



Sertifioitujen yksiköiden osuus liikevaihdoista

● Sertifioidut yksiköt 88 %



Turvallisuus



Hyvin koulutettu henkilöstö ja moderni junakalusto ovat turvallisuuden avaintekijöitä.

Turvallisuus merkitsee paljon VR:lle. Kun turvallisuudesta huolehditaan, VR-konsernin toiminnasta ei aiheudu vahinkoa asiakkaille, työntekijöille, ympäristölle tai omaisuudelle. VR seuraa turvallisuuden tasoa järjestelmällisesti ja pyrkii koko ajan parantamaan sitä. Turvallisuusjohtaminen edellyttää jatkuvaa riskien arviointia. Kun riskit tunnistetaan ajoissa, niitä on mahdollista hallita. Turvallisuusuytyön tärkeä lähtökohta onkin toimintaa uhkaavien tekijöiden arviointi ennakkoon ja niihin varautuminen.

VR-konsernin avaintoimintojen riskit arvioidaan vuosittain. Suurimmat turvallisuusriskit kohdistuvat junaliikenteeseen, jonka riskejä arvioidaan monta kertaa vuodessa. Riskienhallinnassa käytetään VTT:n kehittämää mallia.

Turvallisuusjohtaminen

Turvallisuusjohtamisessa on monta osaluuetta. Niiden tehtävä on tukea liiketoimintaa. Perinteisesti VR-konsernissa turvallisuus on tarkoittanut lähes yksinomaan junaturvallisuutta, joka on edelleen keskeisessä asemassa. Junaturvallisuus tarkoittaa kaiken junaliikenteen eli henkilö- ja tavaraliikenteen sekä vaihtotöiden tur-

vallisuutta. Muut VR:n turvallisuuden keskeiset osa-alueet ovat työturvallisuus, tietoturvallisuus, varautuminen ja pelastustoimi sekä ympäristöturvallisuus.

Junaturvallisuus

Kun junaturvallisuus on kunnossa, VR:n ydintoiminta voi jatkua ilman häiriöitä. Vuonna 2006 junaliikenteessä ei tapahtunut vakavia suistumisia tai törmäyksiä. Uhkatilanteiden määrä saatiin pysymään vähäisenä. Joulukuussa Helsingistä Kolarin matkalla olleen yöpikajunan matkustaja sai surmansa pudottuaan liikkuvasta junasta Pännäisten ja Kokkolan välillä. Poliisi tutkii tapahtuman syytä.

Junaturvallisuutta on parannettu korostamalla työtapojen ja viestinnän merkitystä. Oikeiden työtapojen noudattaminen ja täsmällisestä liikenneviestinnästä huolehtiminen olivat kaikille yhteisiä vuoden 2006 turvallisuustavoitteita.

VR tuki turvallisuustavoitteiden saavuttamista kouluttamalla henkilöstöä ja valvomalla ohjeiden noudattamista entistä tehokkaammin. Junaturvallisuuden johtamisjärjestelmän toiminta varmistettiin johdon katselmuksissa ja sisäisissä auditoinneissa.

VR, YTV, liikenne- ja viestintäministeriö, poliisi ja kunnat aloittivat keväällä 2006 mittavan turvallisuusohjelman. Syyinä siihen oli matkustajien huoli joukkoliikenteen turvattomuudesta erityisesti ilta- ja yöaikaan. Tehostetulla valvonnalla ja lippujen tarkastamisella pyrittiin vähentämään häiriköintiä junissa ja lisäämään matkustajien turvallisuutta sekä vähentämään liputusta matkustamista.

Tavoiteltu nopea suunnan muutos saatiin aikaan heti ensimmäisten kuukausien aikana. Ohjelma on vakiintunut pysyväksi käytännöksi pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä. Matkustajat antoivat ohjelman toteutuksesta runsaasti myönteistä palautetta.

VR:n keskeinen tulevaisuuden haaste on pitää junaturvallisuus Euroopan huipputasolla. Junaturvallisuusuytyön tulevaisuuden painopisteitä ovat henkilöstön osaamisen varmistaminen sekä vetureiden, vaunujen ja ratatyökoneiden kunnossapidosta huolehtiminen. Myös oikeiden ja turvallisten työtapojen tärkeyttä korostetaan edelleen henkilöstölle, jotta juna- ja työturvallisuus paransivat.

Työturvallisuus

Työturvallisuudesta huolehtimalla VR ehkäisee, etteivät työntekijät joudu alttiiksi tapaturmille tai saa terveyshaittoja työn takia. Työturvallisuudessa painotetaan ennakoivaa toimintaa, kuten riskien arviointia, tehokasta työnopastusta ja työolosuhteiden suunnittelua.

Vuonna 2006 työturvallisuuden raportointijärjestelmää alettiin kehittää. Uusittu järjestelmä otetaan käyttöön asteittain vuoden 2007 alusta.

VR-konsernille on luotu ohjeet työpaikkojen suunnittelemisesta ja muutostöistä. Ohjetta on hyödynnetty esimerkiksi lippu- ja vaihtotöiden suunnittelussa.

Työnopastuksessa on kiinnitetty erityistä huomiota oikeisiin työtapoihin. Vuonna 2006 työturvallisuuden tilaa kartoitettiin



Turvallisuus edellyttää jatkuvaa riskien arviointia.

kyselyillä ja auditoinneilla, ja samalla kerättiin ideoita toiminnan kehittämiseen.

Tulevaisuudessa vakavat työtapaturmat on pystyttävä ehkäisemään samalla, kun luodaan edellytykset seurata entistä tehokkaammin turvallisuussuhkia ja työtapaturmia.

Tietoturvallisuus

Kun tietoturvallisuudesta huolehditaan, VR:n toiminnassa vaadittavat tiedot ovat käytettävissä, ne eivät muutu, eivätkä tärkeät tiedot joudu ulkopuolisten haltuun. Näin konsernin liiketoiminnalle tärkeät järjestelmät ovat suojassa sekä ulkoisilta että sisäisiltä häiriöiltä.

Vuonna 2006 VR-konsernissa toteutettiin ensimmäisen kerran kansainvälisen ISF-standardin mukainen tietoturvan tason arviointi. Sitä jatketaan myös tulevina vuosina osana muuta tietoturvallisuustyön jatkuvaa arviointia.

Tietoturvallisuuden kehittäminen on yksi VR:n merkittävimmistä tulevaisuuden haasteista.

Pelastustoiminta

Varautumisen ja pelastustoiminnan ansiosta VR:n toiminta voi jatkua häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

VR:n sisäinen ohje, joka koskee toimintaa rautatieonnettomuuksissa, päivitettiin vuonna 2006 vastaamaan uudistettuja lakeja ja viranomaisorganisaatioissa tapahtuneita muutoksia.

VR järjestää joka vuosi pelastusharjoituksen toimintansa kannalta keskeisessä kohteessa. Vuonna 2006 harjoitus toteutettiin Joensuun ratapihalla.

Harjoituksessa kävi ilmi, että alueella on hyvä pelastusvalmius. Harjoitus tuotti myös parannusehdotuksia, joiden perusteella pelastustoimintaa voidaan kehittää edelleen.

Aikaisempina vuosina suurharjoituksia on pidetty Helsingin varikolla Ilmalassa, Pieksämäen ja Hyvinkään konepajoilla ja

konsernin pääkonttorissa. Pienempiä harjoituksia järjestetään säännöllisesti useissa toimipaikoissa.

Ympäristöturvallisuus

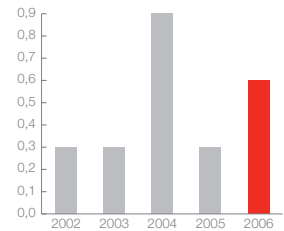
Ympäristöturvallisuuden tavoite on ehkäistä, etteivät vaarallisten aineiden kuljetukset tai muu VR:n toiminta vahingoita ympäristöä. Lisäksi konserni varmistaa, että henkilöstö toimii ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittavilla, kestäväan kehitykseen perustuvilla tavoilla.

Onnettomuudet vaarallisten aineiden kuljetuksissa ja niistä seuraavat päästöt vesistöön, maaperään tai ilmaan voivat vaikuttaa ympäristöön merkittävästi. VR ehkäisee onnettomuuksia noudattamalla kuljetuksissa viranomaisten säädöksiä ja ohjeita, kouluttamalla henkilöstöä ja tarkastamalla vaunuja.

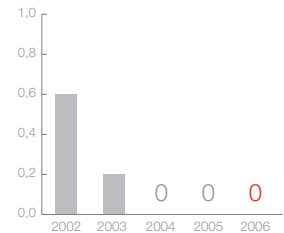
VR kuljetti vaarallisiksi luokiteltuja aineita 5,4 miljoonaa tonnia rautateilla ja 1,5 miljoonaa tonnia maanteilla vuonna 2006. Junaliikenteessä määrä kasvoi 7,4 % ja VR:n autoliikenteessä 9,7 %. Junaliikenteessä sattui 11 pientä vuotoa, jotka eivät aiheuttaneet ympäristövahinkoja. Autoliikenteessä vuotoja sattui 24.

VR valvoo vaarallisten aineiden kuljetusta tarkasti. Vaunut tarkastetaan kuljetuksen aikana monta kertaa.

Esimerkiksi Venäjältä saapuvien vaunujen täyttöaste mitataan rajalla, jotta lämpölaajenemisesta aiheutuvia riskejä voidaan hallita. Samalla tarkastetaan, ovatko vaunujen pyörät ja alustat kunnossa ja venttiilit sekä luukut tiiviisti suljettu.



Kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet junamatkustajat miljardia henkilökilometriä kohti



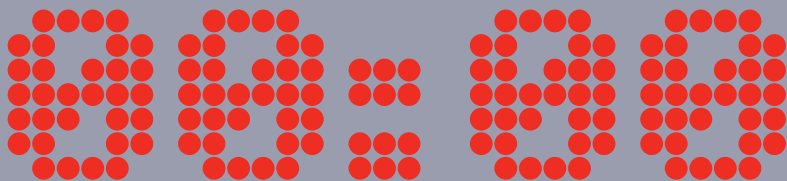
Törmäykset junaliikenteessä 10 miljoonaa junakilometriä kohti





Toimintakertomus ja tilinpäätös

38	Hallituksen toimintakertomus
44	Konsernin tuloslaskelma
45	Konsernin tase
46	Konsernin rahoituslaskelma
47	Emoyhtiön tuloslaskelma
48	Emoyhtiön tase
49	Emoyhtiön rahoituslaskelma
50	Tilinpäätöksen liitetiedot
62	Hallituksen esitys voittovarojen käyttämisestä
62	Tilintarkastuskertomus
63	Hallintoneuvoston lausunto



Sylvia heräsi juuri
ennen perille
saapumista virkeänä
tarkkailemaan
Helsingin aseman
vilinää.

Hallituksen toimintakertomus

Markkinatilanne ja toimintaympäristö

Kertomusvuoden aikana Suomen taluselämän kehitystä kuvaavat mittarit, kuten bruttokansantuote ja teollisuustuotannon volyyymi, kehittyivät myönteisesti. Teollisuuden tuotannon volyyymi-indeksi ilman sähköteknisten tuotteiden valmistusta nousi ennakkotiedon mukaan 7,7 %. Puu- ja paperiteollisuudessa indeksin nousu oli 11,3 %. Edellisvuonna tuotantoluvut olivat laske- neet alan työmarkkinaselkkauksen johdos- ta. Metalliteollisuuden volyyymi-indeksi ilman sähköteknisten tuotteiden valmistusta nousi 9,5 %, ja kemianteollisuuden indeksi nousi 5,0 %. Edellä mainittujen teollisuudenalojen kuljetuksilla on ratkaiseva merkitys VR:n tavaraliikenteeseen.

Talouden kehitystä varjosti energian hin- nan edelleen jatkunut voimakas nousu, mikä oli omiaan rasittamaan myös kuljetusyritys- ten talouden kehitystä. Rautatieliikenteen energiategohkkuudesta huolimatta junien käyttämän energian osuus oli noin 8 % lii- kenteenhoidon kuluista laskettuna.

VR:n tavaraliikenteen tonnimääristä noin 40 % on Venäjän rajan ylittävää liikennettä. Tämän liikenteen määrä ei täysin seura- ra kotimaista suhdannekehitystä, vaan siihen vaikuttavat esimerkiksi Venäjän omat kauppapoliittiset toimet ja rautatiemaksu- jen taso. Tämä koskee sekä Suomeen jää- vää että myös Suomen kautta kolmansiin maihin suuntautuvaa transitoliikennettä. Venäjän yhdysliikenteen määrät ovat kotimai- sen liikenteen määriä vaikeammin ennakoit- tavissa.

Henkilöliikenteen määrään taluselämän tavanomaisilla suhdannevaihteluilla ei ole yhtä selvästi havaittavaa ja välitöntä vaikutusta kuin tavaraliikenteessä. Henkilöliiken- teeseen vaikuttavat enemmän esimerkiksi yleinen varallisuustaso, kulutustottumukset, väestön alueellinen jakautuma sekä eri lii- kennemuotojen väylästöjen kehitys. Muu- tokset näissä ovat verraten hitaita, mutta jatkuvia.

Sekä kotimaisten että ulkomaisten sel- vitysten ja kokemusten perusteella nopeat aikataulut ja aikataulunmukainen liikenne ovat tärkeimmät kaukojunien kysyntään vaikuttavat tekijät. Henkilöliikenteen kehity- tymistä rautatieliikenteessä rajoittaa edel- leen se, että rataverkon taso ei suurimmalta osaltaan salli nykyaikaiselta rautatieliiken- teeltä edellytettäviä nopeuksia, jotka kui- tenkin junakaluston puolesta olisivat mah- dollisia.

Konsernin liikevaihto, tulos ja rahoitusasema

Konsernin liikevaihto oli 1 264,6 miljoonaa euroa (1 196,6 M€). Tavara- ja henkilöliiken- teen yhteenlaskettu liikevaihto kasvoi 45,1 miljoonaa euroa. Liikevaihdon kasvun ohella kokonaistuottoja kasvattivat myytyjen kiin- teistöjen luovutusvoitot, jotka olivat 5,1 mil- joonaa euroa edellisvuotta suuremmat.

Kuluja kasvattivat kertomusvuonna edel- leen jatkunut sähköenergian ja dieselpolt- tonesteen hintojen nousu. Liikenteenhoidon energiakulut olivat 8,6 miljoonaa euroa edellisvuotta suuremmat. Lähinnä uusiutu- neesta junakalustosta johtuen poistot olivat 6,2 miljoonaa euroa edellisvuotta suurem- mat. Kuluja vähentävinä erinä olivat tapatur- makulujen 3,5 miljoonan euron samoin kuin eläkekulujen 3,8 miljoonan euron vähennyk- set edellisvuodesta.

Liikevoitto oli 85,2 miljoonaa euroa (61,1 M€) ja tilikauden voitto 63,1 mil- joonaa euroa (46,0 M€).

VR Osakeyhtiön liikevoitto oli 35,3 mil- joonaa euroa (22,6 M€) ja Oy VR-Rata Ab:n liikevoitto tytäryhtiöineen 12,6 miljoonaa eu- roa (8,2 M€). Liitetietojen kohdassa 7 on esitetty myös muiden merkittävimpien konserniyhtiöiden liikevoitot.

Konsernin rahoitusasema säilyi koko tili- kauden hyvänä. Rahoitustuottojen ja -ku- lujen netto oli 4,0 miljoonaa euroa (4,6 M€) positiivinen. Pitkäaikaista lainaa konsernin ulkopuolelta ei otettu.

Likvidit varat, joiksi tässä luetaan rahat ja arvopaperit, olivat vuoden lopussa 116,8 mil- joonaa euroa (112,6 M€). Konserni maksoi osinkoja yhteensä 24,7 miljoonaa euroa.

Liitetietojen kohdassa 24 on esitetty muut tunnusluvut.

Rautatieliikenne

VR-konsernissa rautatieliikennettä hoitaa VR Osakeyhtiö, jossa tavaraliikenne hoide- taan nimikkeellä VR Cargo ja henkilöliiken- ne nimikkeellä VR Henkilöliikenne.

VR Cargon kuljetusmäärä kasvoi edellis- vuoteen verrattuna 7,0 % ja oli 43,6 mil- joonaa tonnia. Tästä kotimaan liikenteen osuus oli 26,0 miljoonaa tonnia ja kansainvälisen liikenteen osuus 17,6 miljoonaa tonnia. Koti- maan liikenne kasvoi 10,6 %. Kansainväli- nen liikenne kasvoi 2,1 %. Kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan sellaista liikennettä, joka kulkee rajan yli junalla tai junalautalla. Tästä valtaosa on Suomen ja Venäjän kah- denvälistä liikennettä tai transitoliikennettä Suomen kautta kolmansiin maihin.

Kotimaan liikenteessä suurin tavararyh- mä oli metsäteollisuuden kuljetukset, jotka lisääntyivät 17,4 %. Metsäteollisuuden jäl- keen seuraaviksi suurimmat tavararyhmät kuuluvat metalli- ja kemianteollisuuden kul- jetuksiin. Metalliteollisuuden kuljetusmäärä laski 7,6 %, ja kemianteollisuuden kuljetus- määrä laski 1,7 %.

Suomen ja Venäjän välinen liikenne mu- kaan luettuna transitoliikenne kolmansiin maihin oli 16,8 miljoonaa tonnia. Lisäys- tä oli 3,1 %. Liikenteestä vajaa puolet oli raakapuun tuotetta, vajaa 30 % kemiante- ollisuuden tuotteiden kuljetuksia ja loput noin neljäsnes metalliteollisuuden tuotteiden kuljetuksia. Metsäteollisuuden kulje- tukset vähenivät 10,3 %, kun taas kemian- teollisuuden kuljetukset lisääntyivät 9,2 %. Metalliteollisuuden kuljetukset kasvoivat Venäjän-liikenteessä 34,8 %.

Suomen ja Venäjän väliseksi liikenteeksi luetaan tässä myös Kaukoidän (lähinnä Ete- lä-Korea, Japani ja Kiina) ja Suomen välinen liikenne, joka on konttiliikennettä. Muuta- man aikaisemman vuoden voimakkaan kas- vun jälkeen liikenne väheni jo toisena peräk- käisenä vuonna ja oli nyt 8 100 TEU (1 TEU = 20 jalan kontti). Edellisenä vuonna mää- rä oli 99 700 TEU. Liikenteen vähenemisen syynä oli Venäjän kuljetusosuuden hintojen voimakas nousu.

Suomen ja Venäjän välisen liikenteen määrään sisältyvä transitoliikenne Suomen kautta kolmansiin maihin oli 4,2 miljoonaa tonnia, jossa oli kasvua 25,3 %. Suurimmal- ta osaltaan liikenne on Venäjän teollisuus- raaka-aineiden vientiä Länsi-Eurooppaan. Transitoliikenteestä 59 % oli metalliteolli- suuden kuljetuksia. Ne lisääntyivät 71,3 %. Loppuosa oli käytännöllisesti katsoen koko- naan kemianteollisuuden, lähinnä öljytuot- teiden kuljetuksia. Nämä kuljetukset vähe- nivät 6,6 %.

Niin sanotut suorat junakuljetukset Suo- men ja läntisten Euroopan maiden välillä vähenivät 16,4 % vajaasta 0,9 miljoonas- ta tonnista vajaaseen 0,8 miljoonaan ton- niin. Länteen suuntautuvista junakuljetuk- sista runsas puolet hoidettiin junalautoilla Saksaan ja Ruotsiin. Muu osa oli lähes ko- konaan Tornion kautta suuntautuneita kul- jetuksia.

Kaikkiaan VR Cargon liikevaihto mukaan lukien myynti konserniyhtiöille oli 362,0 mil- joonaa euroa (336,3 M€). VR Osakeyhtiön sisäiseen laskentaan perustuva VR Cargon liikevoitto oli 16,7 miljoonaa euroa (5,1 M€). Kuljetusten keskimatka piteni 237 kilomet-



ristä 254 kilometriin. Markkinaosuuden mahdollisesta muutoksesta ei tässä vaiheessa tiedetä, koska maantieliikenteen kuljetustilastot eivät ole vielä valmistuneet. Viime vuosina junakuljetusten osuudet ovat vakiintuneet 24–25 %:n välille.

Henkilöliikenteessä matkojen määrä oli 65,0 miljoonaa, jossa on kasvua 2,4 %. Kaukoliikenteen matkamäärä lisääntyi 2,8 % ja oli 12,8 miljoonaa. Keskimatka oli 220 kilometriä, eikä siinä tapahtunut merkittävää kasvua edellisvuoteen verrattuna. Kaukoliikenne käsittää matkan pituudesta riippumatta kaikki muut kuin pääkaupunkiseudun lähiliikenteen junissa tehdyt matkat. Suomen ja Venäjän välisessä henkilöliikenteessä tehtiin 337 000 matkaa, jossa oli kasvua 26,1 %.

Pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä tehtiin 52,1 miljoonaa matkaa. Kasvua edellisvuoteen oli 2,3 %. Tästä YTV-alueen matkamäärä oli 41,2 miljoonaa, jossa oli kasvua 0,8 %. YTV-alueen ulkopuolinen lähiliikenne kasvoi 8,1 % 10,9 miljoonaan matkaan.

Rautateiden markkinaosuuden kehityksestä kotimaisessa julkisessa liikenteessä ei tässä vaiheessa ole tietoa virallisten tilastojen valmistuessa vasta myöhemmin. Vuonna 2005 rautateiden markkinaosuus kasvoi yhden prosenttiyksikön 31,8 %:iin.

Henkilöliikenteen liikevaihto mukaan luki myynti konserniyhtiöille oli 340,9 miljoonaa euroa (320,9 M€). VR Osakeyhtiön sisäiseen laskentaan perustuva henkilöliikenteen liikevoitto oli 35,2 miljoonaa euroa (28,5 M€).

Konsernin autoliikenne

Konsernin autoliikennettä hoitavat Oy Pohjolan Liikenne Ab:n tytäryhtiöt. Transpoint Oy Ab on keskittynyt kappale-tavaraliikenteeseen. Combitrans Oy huolehtii massatavaran kuljetuksista ja varastoinnista. Oy Transuotila Ab on keskittynyt säiliöliikenteeseen Suomessa ja Baltian maissa. Uusin yhtiö, syyskuussa konserniin tullut SP Transit Finland Ltd Oy, on keskittynyt kansainväliseen tavaraliikenteeseen.

Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab sekä Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab harjoittavat linja-autoliikennettä. Yritykset hoitavat linja- ja tilausliikennettä sekä sopimusliikennettä.

Tavaraliikenteen kuljetusmäärät kasvoivat 8,3 % edellisestä vuodesta ja olivat 9,9 miljoonaa tonnia. Kappale-tavaraliikenteessä sekä osa- ja kokokuormaliikenteessä kasvu oli 7,9 %. Säiliöliikenteessä tonnit lisääntyivät 10,2 %. Omia kuorma-autoja oli kertomus-

vuonna noin 180 ja alihankkijoiden kuorma-autoja keskimäärin noin 800.

Henkilöliikenteessä kuljetettiin 11,7 miljoonaa matkustajaa, mikä oli 2,3 % vähemmän kuin edellisenä vuotena. Linja-autojen lukumäärä oli 294.

Kaikkiaan Pohjolan Liikenne -konsernin liikevaihto kasvoi 14,8 % ja oli 242,4 miljoonaa euroa (211,2 M€). Tästä tavaraliikenteen osuus oli 84 % (83 %) ja henkilöliikenteen osuus 16 % (17 %). Liikevaihdon 31,2 miljoonan euron kasvusta 10,8 miljoonaa euroa oli SP Transit Finland Ltd Oy:n osuutta.

Rataverkon rakentamis- ja kunnossapitopalvelut

Oy VR-Rata Ab:n (VR-Rata) liikevaihto tytäryhtiöineen oli 239,2 miljoonaa euroa (246,5 M€). Ratahallintokeskuksen (RHK) tilaamien töiden osuus liikevaihdosta oli yli 90 %. VR-Radan markkinaosuus Ratahallintokeskuksen tilauksista yhtiön toimialalla oli noin 55 %. Yhtiön oma tuotanto painottui rautatieteknistä osaamista edellyttäviin töihin. Kertomusvuoden lopussa tilauskanta oli noin 118 miljoonaa euroa (187 M€).

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

Kerava–Lahti-oikoradalla valmistuivat päällysrakenne- ja sähköistysurakat sekä turvalaiteasennukset.

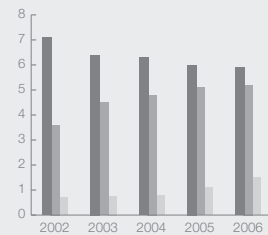
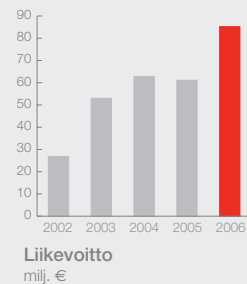
Perusparannustöitä tehtiin kaikkiaan noin 230 kilometrin matkalla. Suurimmat urakat olivat väleillä Turku–Toijala, Uimaharju–Lieksa, Seinäjoki–Oulu, Misi–Kuusivaara, Pännäinen–Pietarsaari, Haviseva–Orivesi ja Pihlajavesi–Myllymäki.

Suurimpia ratapihakohteita olivat Vaasa ja Imatran tavararatapiha, jonka perusparannus jatkuu vuonna 2007.

Kertomusvuonna korjattiin merkittävä määrä kiskovikoja ja liikennettä haitanneita sähköratavaurioita.

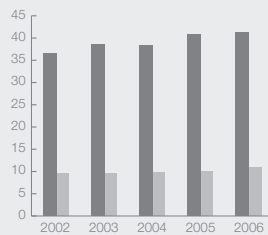
Varsinaisen rakentamistyön ohella voidaan mainita yli sadan erillisen kohteen rautatiesuunnittelu. Rautatiesuunnittelutöihin on kuulunut turvalaite- ja sähköratasuunnittelua sekä varsinaisia rautatien rakentamisen ja perusparannuksen suunnittelutöitä.

Botniabananilla Pohjois-Ruotsissa jatkuvat työt suunnitelmien mukaan yhteistyössä Balfour Beatty Rail AB:n kanssa, ja kesän aikana valmistui uutta rataa 42 kilometriä. Urakka jatkuu vuoden 2007 aikana. Muita Ruotsin työkohteita ovat olleet mm. Blekinge-



Kaukoliikenteen matkat junatyypeittäin miljoonaa

- Pikajuna (sis. taajamajunat)
- InterCity
- Pendolino



Matkat pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä miljoonaa

- YTV-alue
- Muu



banan ja Mjölbyn ratapiha. Sepelinpuhdistusurakka jatkui Virossa RT-Ehitus AS:n tilauksesta nyt seitsemättä vuotta.

Yhtiön omien tuotantoyksiköiden käyttöaste pysyi hyvänä. Kiskohitsaamo Kaipiaisissa käsitteli 35 500 tonnia kiskoa. Vaihdetuotannossa Pieksämäellä ja Kaipiaisissa valmistettiin 177 erityyppistä vaihdetta sekä kunnostettiin yli 50 vaihdetta. Haapamäen kyllästämön kokonaistuotanto oli noin 26 000 kiintokuutiometriä kyllästettyä puutavaraa, mistä ratapölkkyjä oli lähes kaksi kolmannesta. Edellä mainitut tuotantoluvut ovat jokseenkin edellisvuoden tasoa.

Investoinnit

Konsernin investointimenot olivat 110,3 miljoonaa euroa (210,2 M€), josta VR Osakeyhtiön junakaluston osuus oli 58,7 miljoonaa euroa (172,0 M€). Investointimenot koostuivat lähinnä aikaisemmin päätettyjen investointien maksueristä. Näihin tilauksiin kuuluvat kalustosarjat saatiin käyttöön kertomusvuoden aikana. Viimeisimmät toimituserät koskivat makuuvaunuja, autojenkuljetusvaunuja sekä kiskobusseja.

Oy VR-Rata Ab:n investoinnit olivat 12,5 miljoonaa euroa (7,0 M€). Raiteilla liikkuvien työkoneiden uusinta-investointien lisäksi hankittiin radan mittausvaunu.

Pohjolan Liikenne -konsernin investoinnit olivat 13,0 miljoonaa euroa (10,8 M€) autokaluston korvausinvestointeihin ja SP Transit Finland Ltd Oy:n osakkeiden hankintaan.

Konsernin emoyhtiön investoinnit olivat 14,8 miljoonaa euroa (12,3 M€). Investoinnit olivat suurimmalta osaltaan tavanomaisia kiinteistöjen perusparannusinvestointeja. Vuoden lopussa alkoi Imlan junavarikkohallin rakentaminen.

VR Osakeyhtiö ja OKO Pankki Oyj allekirjoittivat toukokuussa leasingosimuksen 20 Intercity-vaunusta. Vaunut rakentaa Talgo Oy, ja ne toimitetaan vuosina 2007–2008. Sopimuksesta ei aiheutunut kertomusvuonna leasingmaksuja.

Liikennepalvelujen kehittäminen

Tavaraliikenne

Tavaraliikenteessä palvelujen kehittämisen painopiste on yhteistyössä asiakkaiden kanssa kehittää kokonaispalveluratkaisuja ja niitä tukevia tietojärjestelmiä. Tietojärjestelmien merkitys on kasvanut jatkuvasti. Tähän kehitykseen VR Cargo valtakunnallisena ja suurena kuljettajana voi vastata varsin hyvin. Uusi kuljetusten tilausjärjestelmä otettiin

kokonaisuudessaan käyttöön vuoden 2006 alkupuolella. Järjestelmällä tavoitellaan parempaa asiakaspalvelua, toimitusvarmuutta ja toiminnan tehostumista.

VR Cargo osallistui kertomusvuonna useisiin tutkimus- ja kehityshankkeisiin yhteistyössä eri korkeakoulujen ja tutkimuskeskusten kanssa.

Kertomusvuoden aikana testattiin tavaraliikenteen vaunujen akselinvälin säätöjärjestelmää Tornion ja Haaparannan välillä.

Kansainvälistä yhteistyön kehittämistä jatkettiin Venäjän ja IVY-maiden kanssa erityisesti konttikuljetuksissa.

Henkilöliikenne

Syyskuun alussa henkilöliikenteen aikatauluihin tehtiin merkittäviä muutoksia. Uudistus liittyi Kerava–Lahti-oikoradan liikenteelle avaamiseen. Oikoradan myötä junamatkat nopeutuivat itäisestä Suomesta ja Pietarista pääkaupunkiseudulle puolesta tunnista tuntiin. Samalla junavuorojen määrä kasvoi.

Kiskobussiliikenne-laajeni rataosille Karjaa–Hanko, Tampere–Haapamäki, Parikkala–Savonlinna ja Seinäjoki–Jyväskylä.

Kaksikerroksisista makuuvaunuista kokonaan koostuva yöjunapari aloitti liikennöinnin Helsinki–Rovaniemi-välillä syyskuussa. Vaunujen varustetaso on vanhoja vaunuja selkeästi parempi.

Kesäkuun alusta lukien Helsingin ja Pietarin välillä liikennöivän Sibelius-junan vaunustoa uusittiin InterCity-vaunuilla, jotka paransivat sekä palvelutasoa että matkustamukavuutta. Kaluston uudistuminen kotimaan reiteillä helpotti erityisesti liikuntaesteisten matkustamista.

Helmikuusta lukien YTV:n matkakortille on voinut ladata uuden YTV:n 3-vyöhykkeen kausilippuja. Uusi lippu oikeutti matkustamaan Keravan sisäisessä liikenteessä, runkomatkaan junassa sekä liityntään YTV-alueen joukkoliikenteessä. Joulukuussa sopimusta laajennettiin siten, että kausilippujen ohella vuoden 2007 alusta lukien mukaan tulivat myös kerta- ja arvoliput ja uutena osapuolena Kirkkonummen kunta.

Keväällä lähiliikennejunissa aloitettiin yhteistyössä YTV:n, liikenne- ja viestintäministeriön ja poliisin kanssa tehostettu valvonta matkustajien häiriökäyttäytymisen vähentämiseksi. Tavoiteltu muutos saatiin aikaan heti ensimmäisten toimintakuukausien aikana. Tällä hetkellä toimenpideohjelma on vakiintunut pysyväksi käytännöksi pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä. Matkustajilta saatu palaute on ollut myönteistä.

Internetin välityksellä myytävien lippujen valikoimaa lisättiin koskemaan kausi- ja sarjalippuja, makuupaikkoja sekä kesällä lomapassia. Samalla maksuvälinevalikoimaa laajennettiin. Verkkokauppa kasvoi loppuvuodesta yli 11 %:n osuuteen kokonaisuudennististä. Toukokuusta lukien VR:n puhelinpalvelusta tilatun lipun on voinut lunastaa myös R-kioskeista.

Vuoden 2006 aikana liikenne- ja viestintäministeriön kanssa solmittiin pitkäaikaiset ostosopimukset niistä junista, jotka eivät ole taloudellisesti kannattavia, mutta jotka valtio on katsonut tarpeelliseksi pitää liikenteessä. Uudet sopimukset ovat voimassa vuoden 2011 loppuun.

VR Osakeyhtiö on osakkaana Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:ssä, joka tilasi 32 kaupunkijunaa YTV-alueen liikenteeseen. Junien toimitukset ajoittuvat vuosille 2009–2014.

Henkilöliikenteen täsmällisyystavoitteeseen ei päästy. Aikataulun mukaisesti määräasemalle saapuneiden junien osuus kaukoliikenteessä oli 88,8 % (90,0 %). Tavoitteena oli 90,0 %. Lähiliikenteessä täsmällisyysluku oli 97,1 % (97,6 %). Tavoitteena lähiliikenteessä oli 97,5 %. Myöhästymisraja kaukoliikenteessä on viisi minuuttia ja lähiliikenteessä kolme minuuttia määräasemalla. Kansainvälisesti tarkasteltuna junaliikenteen täsmällisyys säilyi hyvällä tasolla. Vuoden loppulla ryhdyttiin erityistoimenpiteisiin erityisesti VR:stä itsestään johtuvien myöhästymisien vähentämiseksi. Joulukuusta lähtien VR:n Internet-sivuilta on ollut saatavissa ajantasaisia tietoja junien aikataulunmukaisesta kulusta sekä tiedotteita junaliikenteen mahdollisista häiriöistä.

Yritys- ja kiinteistöjärjestelyt

Syyskuussa VR-konserniin kuuluva Oy Pohjolan Liikenne Ab hankki 50 % SP Transit Finland Ltd Oy:n osakekannasta. SP Transit Finland on suomalainen huolinta- ja kuljetusalan yritys, joka hoitaa kuorma-autoliikennettä Venäjälle, Baltian maihin, Puolaan, Tšekkiin, Slovakiaan ja Unkariin. Kaupan myötä Pohjolan Liikenteen Transpoint-järjestelmä pystyy rakentamaan toimivat kuljetusyhteydet jakelujärjestelmineen mainituille alueille. Pohjolan Liikenne lunastaa loput 50 % osakekannasta viiden vuoden kuluessa.

VR Osakeyhtiö ja Venäjän rautatieyhtiö OAO RZD perustivat lokakuussa Oy Karelian Trains Ltd -nimisen kalustoyhtiön Helsingin ja Pietarin välistä nopeaa henkilöjunaliikennettä varten. Yhtiö hankkii liikenteen



edellyttämät junat ja niiden kunnossapito-palvelut ja vuokraa junat omistajayhtiöilleen liikennöintiä varten. VR ja RZD omistavat perustetun yhtiön puoliksi. Yhtiön kotipaikka on Helsinki. Junat on tarkoitus saada käyttöön vuonna 2011.

VR Osakeyhtiö ja Venäjän rautatieyhtiön OAO RZD:n tytäryhtiö Transcontainer perustivat marraskuussa Oy Transcontainer Scandinavia Ltd -nimisen yhtiön markkinoimaan konttikuljetuksia koskevia kokonaispalveluja Suomen ja Venäjän, muiden IVY-maiden sekä Kaukoidän välille. Osakkaat omistavat yhtiön tasan puoliksi, ja yhtiön kotipaikka on Helsinki.

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

Turvallisuus

Turvallisuustyön tavoitteena VR:llä on estää ympäristölle, asiakkaille, henkilöstölle ja yrityksen omaisuudelle aiheutuvat vahingot sekä varmistaa toiminnan keskeytymättömyys ja häiriöttömyys. VR:n hallituksen vahvistama turvallisuuspolitiikka määrittää toiminnan keskeiset periaatteet ja organisoinnin sekä vastuut. Turvallisuustyön runkona toimii kolmivuotiskaudeksi vahvistettu turvallisuusohjelma, jossa määritellään keskeiset tavoitteet ja kehityshankkeet. Ohjelma täsmennetään edelleen vuosittain vahvistettaviksi toimialakohtaisiksi tavoitteiksi.

Myös vuonna 2006 saavutettiin junaturvallisuuden päätavoitteeksi asetettu vakavien onnettomuuksien välttäminen. Uhkatilanteiden osalta voidaan todeta kulkuteiden turvaamisessa tapahtuneiden virheiden lukumäärän kasvu edellisvuodesta. Ratapihatyössä tapahtuneita työtaturmia ei onnistuttu vähentämään tavoitteeksi asetetulla tavalla. Seis-opasteiden ohittamistapauksissa ei myöskään aivan saavutettu asetettua parantamistavoitetta.

Nämä uhkatilanteet pysyivät kuitenkin edellisvuoden tasolla, jota on kansainvälisestikin vertaillen pidettävä hyvänä. Kokonaisuuutena junaturvallisuuden voidaan katsoa olevan edelleen tavoitteeksi asetettua EU-maiden huipputasoa.

Tasoristeysonnettomuuksia sattui 60 (64), ja niissä kuoli 4 (8) ja loukkaantui 21 (19) henkilöä. Tasoristeysturvallisuudessa ei ole useaan vuoteen tapahtunut positiivista kehitystä. Vaikka tasoristeysonnettomuudet ovatkin lainsäädännön kannalta tieliikenneonnettomuuksia, ne muodostavat tosiasias-

sa samalla rautatieliikenteeseen kohdistuvan turvallisuusrisikin. Onnettomuustutkintakeskus käynnisti VR:n esityksestä laajan selvityksen tasoristeysturvallisuudesta vuoden 2005 syksyllä. Selvityksen odotetaan valmistuvan vuoden 2007 aikana.

Rautatietoimialalla tapahtui Suomessa uudelleenjärjestely, kun EU-lainsäädännön edellyttämät Rautatievirasto aloitti toimintansa 1.9.2006. Viraston tehtävänä on valvoa rautatieliikenteen turvallisuutta Suomessa ja huolehtia eurooppalaisen yhteentoimivuuden vaatimusten toteutumisesta rautatiejärjestelmässä. Uuteen järjestelyyn liittyvät myös vaatimukset VR Osakeyhtiötä edellyttävän turvallisuustodistuksen uusimisesta sekä Oy VR-Rata Ab:ltä radanpidon töitä varten tarvittavasta liikennöintiluvasta. Yhtiöt toimittivat näitä viranomaispäätöksiä edellyttävät hakemukset Rautatievirastolle joulukuussa 2006.

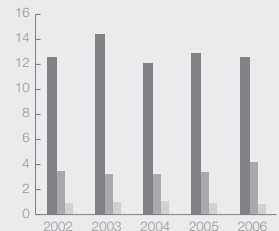
Ympäristö

VR-konsernin ympäristöjärjestelmä perustuu kansainväliseen ISO 14000-standardisarjaan. Ympäristöjärjestelmien sertifiointi kattaa VR Osakeyhtiön koko toiminnan ja VR-Radan keskeiset liiketoiminta-alueet sekä Pohjolan Liikenne -konsernissa Transpointin, Combitransin ja Pohjolan Kaupunkiliikenteen. Vuonna 2006 sertifiointi laajeni kattamaan VR-Radan kalustopalvelut. Konsernin henkilöstöstä 87 % työskentelee yksiköissä, joilla on ympäristösertifikaatti.

Rautatieliikenne on useimpia muita liikennemuotoja ympäristöystävällisempää mukaan lukien myös ilmakehää tuhoavat kasvihuonekaasupäästöt. VR:n omana tavoitteena on lisäksi energiatehokkuuden parantaminen sen kaikissa toiminnoissa.

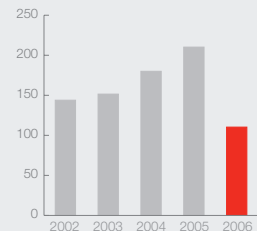
Liikennemäärien lisääntyminen kertomusvuonna heijastui energiankulutuksen laskuna suoritetta kohti. Energiatehokkuutta parannetaan myös nostamalla sähkövetoisen liikenteen osuutta, suurentamalla tavaraliikenteen akselipainoja ja junakokoja sekä kehittämällä vaihtotöitä. Koko junaliikenteen energiatehokkuus parani lähes 5 % vuonna 2006. Sähkövetoisen liikenteen osuus kaikesta junaliikenteestä oli 80 %.

Erityisesti syyskuussa lisääntynyt henkilöjunien määrä nosti junaliikenteen sähköenergian kulutuksen 610 GWh:iin (581 GWh). Dieselpolttonesteen kulutus oli junaliikenteessä 51,2 miljoonaa litraa (48 milj.). Ero edellisvuoden selittyi vuoden 2005 metsäteollisuuden työmarkkinahäiriöllä, jonka aikana dieselpolttonestettä käyttävä tavarali-



VR Cargon kansainväliset kuljetukset
miljoonaa tonnia

- Itäinen liikenne
- Transitoliikenne
- Läntinen liikenne



Investoinnit
milj. €



Sähköliikenteen osuus junakilometreistä 2006

- Sähköliikenne 80 %



liikenne oli vähäistä. Autoliikenteessä polttonesteiden kulutus oli 41,8 miljoonaa litraa.

Ilmalan ratapihalla aloitettuja muutos- ja rakennustöitä varten tarvittava ympäristölupa saatiin syyskuussa yhdessä Ratahallintokeskuksen kanssa. Lupa tarvittiin alueella aikaisemmin sijainneen kaatopaikan takia. Lupamääräykset ovat vaikuttaneet uuden kaukojunahallin rakenne- ja materiaaliratkaisuihin. VR:llä on velvoite seurata entisen kaatopaikka-alueen ympäristön tilaa.

Maaperän pilaantuneisuuden tutkimiseen ja kunnostamiseen käytiin yhteensä 1,3 miljoonaa euroa. Pasilan entisen konepaja-alueen maaperän kunnostamisen tulevia kustannuksia varten tehtiin 0,4 miljoonan euron varaus.

Vaaralliseksi luokiteltuja aineita kuljetettiin rautateillä 5,4 miljoonaa tonnia ja VR:n omassa autoliikenteessä 1,5 miljoonaa tonnia. Näissä kuljetuksissa sattui rautateillä 11 vuotoa ja maantiekuljetuksissa 24 pientä ympäristövahinkoa. Vuodoista ei aiheutunut merkittäviä ympäristövaikutuksia.

Kertomusvuonna julkaistiin VR-konsernin suurimpia yhtiöitä koskevat ympäristöraportit sekä koko konsernia koskeva vastuuraportti, jossa ympäristöasioilla oli huomattava osuus. Raportit koskivat vuoden 2005 toimintaa.

Arvio liiketoiminnan riskeistä ja epävarmuustekijöistä

Kertomusvuonna tehdyn riskianalyysin mukaan merkittävimmät konsernitason strategiset riskit liittyvät tavaraliikenteeseen. Tavaraaliikenteessä uusien liikenteenharjoittajien on mahdollista tulla rataverkolle vuonna 2007. Aluksi muiden operaattoreiden markkinaosuuden arvioidaan jäävän pieneksi, mutta niiden markkinaosuus voi myöhemmin vuosina kasvaa. Rautatieliikenteen markkinaosuus Suomessa on muuhun Eurooppaan verrattuna korkea, eikä sen arvioida juurikaan nousevan uusien rautatieoperaattoreiden tulon myötä. Tavaraaliikenteen riskeihin on mainittava lisäksi kotimaisen perustellisuuden rakennemuutosten aiheuttamat tuotantomäärien muutokset ja niiden vaikutus tavaraliikenteen liikevaihtoon.

Henkilöliikenteen osalta rataverkon avaamista muille operaattoreille ei ole toistaiseksi edes EU-tasolla päätetty. Sen mahdollisesti toteutuessa myöhemmin vuosina uusien operaattoreiden arvioidaan olevan kiinnostuneita lähinnä pääkaupunkiseudun lähiliikenteestä. VR:llä on kuitenkin vuoteen 2017 saakka ulottuva sopimus YTV:n kanssa lähiliikenteen hoidosta. Erityisesti kaukoliiken-

teen kehityksen strategisluontoisena riskinä on se, että rataverkon taso tulevinakin vuosina vain pieneltä osin mahdollistaa sellaiset junanopeudet, joita nykyaikaiselta junaaliikenteeltä edellytetään.

Operatiivisluontoiset riskit, kuten henkilöstöön, alihankkijoihin tai epätavallisiin suhdannevaihteluihin liittyvät riskit, ovat strategisia riskejä vähämerkityksellisempiä. Samoin rahoitusriskejä voidaan pitää toistaiseksi pieninä muun muassa VR:n korkean omavaraisuuden vuoksi sekä valuutta- ja korkoriskin vähäisyyden vuoksi. Tavanomaisia vahinkoriskejä vastaan on suojauduttu VR:n kaltaiselle yhtiölle sopivalla vakuutus- turvalla. Junaturvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota.

Henkilöstö

Vuosina 2004–2006 henkilökunnan määrä ja palkkasummat olivat seuraavat:

Vuosi	2006	2005	2004
Henkilökunnan määrä	12 663	12 791	13 264
Palkkasumma, M€	444,23	429,03	429,21

Pitkällä aikavälillä henkilökunnan määrän väheneminen on ollut 3–4 %, mutta kertomusvuonna se oli 1,0 %. Henkilöstön vähentyminen on tapahtunut lähinnä luonnollisena poistumana toimintojen suunnitelmallisen tehostamisen seurauksena. Vuoden lopussa vakinaisia oli 97,4 % koko konsernin henkilöstöstä. Osa-aikatyötä tekeviä oli 3,0 %. Henkilöstön keski-ikä on 47,7 vuotta (46,5 v.) ja palveluksessa olevan henkilöstön keskimääräinen työssäoloaika oli edellisvuoden tasolla eli 23 vuotta. Henkilöstöstä oli miehiä 85,6 % (85,2 %) ja naisia 14,4 % (14,8 %).

VR-konserniin rekrytoitiin vuonna 2006 pysyvään työsuhteeseen 549 henkilöä. Suurimmat ammattiryhmät uusissa työsuhteissa olivat ratapihatyöntekijät, veturinkuljettajat ja henkilöliikenteen konduktöörit.

VR-konsernissa valmisteltiin vuonna 2006 uusittu henkilöstöstrategia. Strategia tukee konsernin ja yhtiöiden liiketoimintastrategioiden sekä konsernin arvojen toteutumista. Henkilöstöstrategia linjaa konsernin kehittämisaikaisiksi tehokkaan ja joustavan henkilöstön resursoinnin, korkeatasoisen osaamisen varmistamisen sekä motivoituneen ja tavoitteisiin sitoutuneen henkilöstön.

VR-konsernissa toteutetaan koko konsernin kattava henkilöstötutkimus kolmen vuoden välein. Kertomusvuonna suorite-

tun kyselyn mukaan henkilöstön työtyytyväisyyttä kuvaava keskiarvoluku oli 3,32 asteikolla 1–5. Vastaava luku vuonna 2003 oli 3,25. Tulosten mukaan henkilöstö viihtyy työssään ja pitää yhtiötään hyvänä työnantajana. Työ ja siihen liittyvät odotukset ovat selkeät, ja työssä on mahdollisuudet hyödyntää omaa osaamista. Vastajat arvioivat yleisesti oman työkykynsä hyväksi.

Johtamisen yhtenä välineenä VR:llä on jo useiden vuosien ajan ollut käytössä esimiesten ja alaisten väliset kahdenkeskiset vuosittaiset kehityskeskustelut. Vuonna 2006 kehityskeskustelujen piirissä oli 58 % (43 %) henkilöstöstä.

Kertomusvuonna maksettiin edellisvuodelta kertyneitä tulospalkkioita yhteensä 1,18 miljoonaa euroa 1 773 henkilölle (2,28 M€ 5 049 henkilölle).

Henkilöstön hyvinvointi ja tapaturmat heijastuvat yrityksen liiketoimintaan ja ulkoiseen kuvaan. Vuonna 2006 uudistettiin terveys- tarkastusten sisältöjä Ratahallintokeskuksen ja Rautatieviraston ohjeiden mukaan. Samalla VR-konsernin oman työterveys- henkilöstön toimintaa järjestettiin uudelleen keskittämällä asiantuntijalääkäreiden toiminta kolmelle keskeiselle paikkakunnalle. Liikenneturvallisuuden lisäksi toiminnan painopisteenä oli työkykytoiminnan syventäminen ja tehostaminen työpaikoilla.

Sairauspoissaolot kehittyivät edelleen myönteiseen suuntaan. Ne olivat säännöllisestä työajasta laskettuna 5,9 % (6,2 %). Tapaturmataajuus laskettuna vähintään yhden päivän sairauspoissaoloon johtaneiden työtapaturmien määränä miljoonaa työtuntia kohti oli 51 (58). Kuluneena vuonna sattui kaksi kuolemaan johtanutta työtapaturmaa, toinen VR:n palveluksessa olevalle ja toinen alihankkijan työntekijälle. Kahtena edellisenä vuonna kuolemaan johtaneita tapaturmia ei ollut lainkaan.

Rautatiealan ammattikoulutusta Suomessa tarjoaa VR Koulutuskeskus. Vuonna 2006 koulutuskeskuksesta valmistui VR:n palvelukseen runsaat 220 uutta rautatiealan ammattilaista. Lisäksi koulutuskeskus järjesti VR-konsernin palveluksessa työskenteleville ammatillista täydennyskoulutusta junaturvallisuudesta, asiakaspalvelusta ja työsuojelusta.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä sai joulukuussa 2006 valmiiksi raporttinsa koskien turvallisuustehtävien koulutusta rautatiealalla. Työryhmän esityksen mukaan VR Koulutuskeskuksen ammatillinen peruskoulutus ja sen rahoitus siirrettäisiin



opetusministeriön hallinnonalalle ammatillisen erikoisammattioppilaitos- tai ammatillisen oppilaitosmallin mukaisesti. Siirron toteuttamiseksi tarvittavat järjestelyt selvitetään työryhmän esityksen mukaan vuoden 2007 aikana niin, että siirto voitaisiin toteuttaa vuoden 2008 talousarvion yhteydessä.

Johto ja tilintarkastus

Maaliskuun 30. päivänä pidetyssä varsinaisessa yhtiökokouksessa VR-Yhtymä Oy:n hallitukseen valittiin puheenjohtajaksi Martin Granholm ja jäseniksi Maaret Heiskari, Jorma Hellsten, Leena Kostander, Ritva Ohmeroluoma, Heikki Rusila, Jukka Ruuska ja Arja Talma.

Hallintoneuvoston puheenjohtajaksi valittiin Matti Ahde.

Tilintarkastajaksi valittiin kilpailutuksen perusteella edelleen tilintarkastusyhteisö KPMG Oy Ab päävastuullisena tarkastajana Lasse Holopainen, KHT. Toiseksi tilintarkastajaksi valittiin Osmo Valtonen, HTM, JHTT.

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.

Hallintoneuvoston ja hallituksen varapuheenjohtajat sekä hallituksen valiokunnat ja kokoontumiset

Yhtiökokousta seuranneessa kokouksessaan hallintoneuvosto valitsi varapuheenjohtajakseen Pekka Nousiaisen. Järjestäytymiskokouksessaan hallitus valitsi varapuheenjohtajakseen Heikki Rusilan. Hallituksen nimitys- ja palkkiovaliokuntaan hallitus valitsi puheenjohtajaksi Martin Granholmin ja jäseniksi Leena Kostanderin, Heikki Rusilan ja Jukka Ruuskan. Tarkastusvaliokuntaan hallitus valitsi puheenjohtajaksi Arja Talman ja jäseniksi Maaret Heiskarin ja Ritva Ohmeroluoman.

Hallintoneuvosto kokoontui kertomusvuonna seitsemän kertaa jäsenten läsnäoloprosentin ollessa 77. Hallitus kokoontui 12 kertaa läsnäoloprosentin ollessa 87. Nimitys- ja palkkiovaliokunta kokoontui 6 kertaa ja tarkastusvaliokunta 5 kertaa.

Alkaneen vuoden näkymät ja merkittävät tilikauden päättymisen jälkeiset tapahtumat

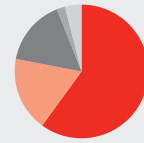
Yleisten arvioiden mukaan vuoden 2007 talouden suhdannekehitys hidastuu edellisvuoden voimakkaasta kasvusta hieman.

Tällä on todennäköisesti heijastusvaikutuksia myös rautatiekuljetuksiin, mutta niihin vaikuttavat kuitenkin enemmän suhdannekehityksestä irralliset tapahtumat. Niitä liittyy erityisesti Suomen ja Venäjän väliseen tavaraliikenteeseen, mutta niiden vaikutusten ennakoiminen liikennemääriin on hyvin epävarmaa. Merkittävä kysymys tässä yhteydessä on se, mikä vaikutus Venäjän päätöksellä raakaapuun vientimaksujen nostamiseksi tulee olemaan VR Cargon kuljetuksille.

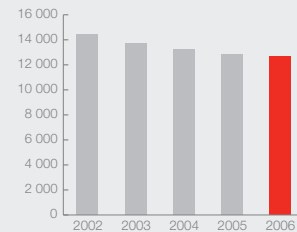
Venäläisen osapuolen päätös tammikuun lopussa laskea Siperian radan konttiliikenteen taksoja tullee elvyttämään Kaukoidän kuljetuksia, mutta liikennemäärät eivät nouse vielä lähellekään muutamien edellisvuosien lukuja. Tilikauden päättymisen jälkeen tietoon tullut Kostamuksen pellettikuljetusten loppuminen Suomeen vähentää kuitenkin huomattavasti enemmän kuljetusmääriä kuin mitä Siperian radan liikenne niitä kasvattaa. Kotimaisessa liikenteessä metsäteollisuuden kuljetukset lisääntyvät jonkin verran. Kaikkiaan VR:n kuljettaman tavaraliikenteen tonnimäärän arvioidaan pysyvän edellisvuoden tasolla.

Henkilöliikenteen matkamäärien arvioidaan jatkavan kasvuaan. Henkilöliikenteen taksoja korotettiin keskimäärin 1,5 % tammikuussa. Helmikuussa VR Osakeyhtiö ja liikenne- ja viestintäministeriö allekirjoittivat sopimuksen henkilöliikenteen palveluostoista vuoteen 2011 saakka. Sopimuksen mukaan ministeriö ostaa henkilöliikennettä vuositasolla noin 30 miljoonalla eurolla.

Radanpidon työt koostuvat valtaosin Ratahallintokeskuksen tilaamista töistä. Ottaen huomioon RHK:n käytettävissä olevat valtion määrärahat ja yhä laajenevan töiden kilpailuttamisen, VR:n hoitamisessa radanpidon töissä ei odoteta tapahtuvan kasvua.



Henkilöstö toimialoittain 2006



Henkilöstö keskimäärin



Konsernin tuloslaskelma

(1 000 €)	Liite	1.1.–31.12.2006	1.1.–31.12.2005
Liikevaihto	1	1 264 552	1 196 638
Valmiiden ja keskeneräisten tuotteiden varastojen muutos		-3 038	1 033
Valmistus omaan käyttöön		28 266	32 422
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta		5	-117
Liiketoiminnan muut tuotot	2	36 781	27 369
Materiaalit ja palvelut	3	364 577	346 673
Henkilöstökulut	4	580 617	571 309
Poistot	5	104 209	98 058
Liiketoiminnan muut kulut	6	191 928	180 253
Kulut yhteensä		1 241 332	1 196 294
Liikevoitto	7	85 235	61 052
Rahoitustuotot ja -kulut	8	4 026	4 642
Voitto ennen satunnaisia eriä ja veroja		89 261	65 694
Välittömät verot	11	-23 738	-17 434
Vähemmistön osuus		-2 422	-2 276
Tilikauden voitto		63 101	45 984



Konsernin tase

(1 000 €)	Liite	31.12.2006	31.12.2005
Vastaavaa			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	12	9 992	9 513
Konserniliikearvo		6 579	4 108
Aineelliset hyödykkeet	12	1 203 551	1 205 876
Sijoitukset	13		
Osuudet omistusyhteisyrityksissä		4 148	4 569
Muut sijoitukset		28 781	57 503
Pysyvät vastaavat yhteensä		1 253 053	1 281 570
Vaihtuvat vastaavat			
Vaihto-omaisuus	14	60 081	61 603
Pitkäaikaiset saamiset	15	3 184	2 472
Lyhytaikaiset saamiset	15	146 481	108 544
Rahoitusarvopaperit	16	79 656	50 330
Rahat ja pankkisaamiset		10 121	7 117
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		299 523	230 065
Vastaavaa yhteensä		1 552 575	1 511 635
Vastattavaa			
Oma pääoma			
Osakepääoma	17	370 013	370 013
Vararahasto		525 813	525 761
Muut rahastot		166	339
Edellisten tilikausien voitto		319 939	296 458
Tilikauden voitto		63 101	45 984
Oma pääoma yhteensä		1 279 033	1 238 556
Vähemmistöosuudet		15 321	10 989
Pakolliset varaukset	19	3 232	2 792
Vieras pääoma			
Laskennallinen verovelka	20	44 971	43 609
Pitkäaikainen vieras pääoma		2 080	2 979
Lyhytaikainen vieras pääoma		207 939	212 711
Vieras pääoma yhteensä		254 990	259 299
Vastattavaa yhteensä		1 552 575	1 511 635



Konsernin rahoituslaskelma

(1 000 €)

1.1.–31.12.2006

1.1.–31.12.2005

Liiketoiminnan rahavirta

Liikevoitto	85 235	61 052
Oikaisut liikevoittoon ¹	78 125	82 480
Käyttöpääoman muutos	-24 322	-43 328
Saadut korot	4 729	5 497
Maksetut korot ja maksut muista rahoituskuluista	-782	-950
Saadut osingot	80	95
Maksetut verot	-20 044	-21 961
Liiketoiminnan rahavirta yhteensä	123 020	82 884

Investointien rahavirta

Käyttöomaisuuden ja osakkeiden ostot	-126 946	-191 407
Muun käyttöomaisuuden myynnit	33 929	24 462
Muiden pitkäaikaisten sijoitusten muutos	28 097	34 933
Pitkäaikaisten saamisten muutos	0	252
Investointien rahavirta yhteensä	-64 920	-131 761

Kassavirta ennen rahoitusta

58 101 -48 877

Rahoituksen rahavirta

Pitkäaikaisten annettujen lainojen lyhennykset	72	858
Pitkäaikaisten lainojen takaisinmaksut	-1 179	-78
Maksetut osingot	-24 664	-21 472
Rahoituksen rahavirta yhteensä	-25 772	-20 692

Rahavarojen muutos

32 329 -69 569

Rahavarat 1.1.

57 447 127 016

Rahavarat 31.12.

89 776 57 447

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



Emoyhtiön tuloslaskelma

(1 000 €)	Liite	1.1.–31.12.2006	1.1.–31.12.2005
Liikevaihto	1	50 606	50 350
Liiketoiminnan muut tuotot	2	20 697	15 742
Materiaalit ja palvelut	3	13 880	12 410
Henkilöstökulut	4	13 386	13 450
Poistot	5	11 015	11 091
Liiketoiminnan muut kulut		12 906	11 909
Kulut yhteensä		51 187	48 861
Liikevoitto		20 117	17 231
Rahoitustuotot ja -kulut	8	26 335	22 955
Voitto ennen satunnaisia eriä		46 452	40 186
Satunnaiset erät	9	20 000	12 450
Voitto ennen veroja		66 452	52 636
Poistoeron muutos	10	155	1 446
Välittömät verot	11	-16 611	-13 516
Tilikauden voitto		49 995	40 566



Emoyhtiön tase

(1 000 €)	Liite	31.12.2006	31.12.2005
Vastaavaa			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	12	1 607	960
Aineelliset hyödykkeet	12	217 531	217 542
Sijoitukset	13		
Osuudet ja saamiset saman konsernin yrityksissä		684 767	698 741
Muut sijoitukset		30 567	58 807
Pysyvät vastaavat yhteensä		934 471	976 051
Vaihtuvat vastaavat			
Pitkäaikaiset saamiset		858	930
Lyhytaikaiset saamiset	15	137 320	119 159
Rahoitusarvopaperit	16	79 656	50 330
Rahat ja pankkisaamiset		1 169	885
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		219 002	171 303
Vastaavaa yhteensä		1 153 473	1 147 354
Vastattavaa			
Oma pääoma			
Osakepääoma	17	370 013	370 013
Vararahasto		525 754	525 754
Edellisten tilikausien voitto		97 302	79 736
Tilikauden voitto		49 995	40 566
Oma pääoma yhteensä		1 043 065	1 016 069
Tilinpäätössiirtojen kertymä	18	115	270
Pakolliset varaukset	19	1 041	723
Vieras pääoma			
Pitkäaikainen vieras pääoma	20	185	221
Lyhytaikainen vieras pääoma		109 067	130 072
Vieras pääoma yhteensä		109 252	130 293
Vastattavaa yhteensä		1 153 473	1 147 354



Emoyhtiön rahoituslaskelma

(1 000 €)	1.1.–31.12.2006	1.1.–31.12.2005
Liiketoiminnan rahavirta		
Liikevoitto	20 117	17 231
Suunnitelman mukaiset poistot	11 015	11 091
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	-20 514	-14 463
Rahavirta ennen käyttö pääoman muutosta	10 618	13 859
Lyhytaikaisten saamisten muutos	570	2 708
Lyhytaikaisten velkojen muutos	1 884	-273
Käyttö pääoman muutos	2 454	2 436
Maksetut korot	-2 129	-2 509
Saadut osingot	2 819	1 584
Saadut korot liiketoiminnasta	24 515	15 180
Maksetut verot	-14 235	-16 910
Rahoituserien ja verojen rahavirta	10 969	-2 656
Liiketoiminnan rahavirta yhteensä	24 040	13 639
Investointien rahavirta		
Käyttöomaisuuden ostot	-14 819	-12 345
Käyttöomaisuuden myynnit	24 145	21 250
Muiden pitkäaikaisten sijoitusten muutos	28 097	34 933
Investointien rahavirta yhteensä	37 422	43 837
Kassavirta ennen rahoitusta	61 463	57 476
Rahoituksen rahavirta		
Pitkäaikaisten saamisten lisäys	-58 000	-206 375
Pitkäaikaisten saamisten vähennys	61 996	40 202
Saadut konserniavustukset	12 450	25 000
Maksetut osingot	-23 000	-20 000
Konsernitilille siirrettyjen varojen muutos	-25 300	30 761
Rahoituksen rahavirta yhteensä	-31 854	-130 411
Rahavarojen muutos	29 609	-72 935
Rahavarat 1.1.	51 215	124 150
Rahavarat 31.12.	80 824	51 215



Tilinpäätöksen liitetiedot

Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet

Konsernitilinpäätöksen laajuus

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

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

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

Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet

Sisäinen osakkeenomistus

Konsernitilinpäätös on laadittu hankintamenomenetelmällä. Eliminoinnissa muodostunut konsernin liikearvo poistetaan viidessä vuodessa.

Sisäiset liiketapahtumat ja katteet

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

Vähemmistöosuudet

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

Osakkuusyritykset

Osakkuusyritykset on yhdistelty pääomaosuusmenetelmällä. Konsernin omistusosuuden mukainen osuus osakkuusyhtiöiden tilikauden tuloksesta on esitetty omana eränään.

Tilinpäätöksen vertailukelpoisuus

Tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa ei ole tapahtunut olennaisia muutoksia edelliseen vuoteen verrattuna.

Pitkäaikaisten projektien tuloutus

Oy VR-Rata Ab:n rakennusprojektit tuloutetaan valmistusasteen mukaisesti lukuun ottamatta pieniä, urakkahinnaltaan alle 50 000 euron arvoisia projekteja, jotka tuloutetaan luovutusperiaatteella. Valmistusaste määritellään projektiseurannassa fyysisen valmistusasteen perusteella. Liikevaihdoksi lasketaan valmistusastetta vastaava osuus projektien ennustetuista kokonaistuotoista. Projektien kuluiksi lasketaan valmistusastetta vastaava osuus ennustetuista kokonaiskuluista.

Pitkäaikaisten projektien valmistusastetta vastaamaton osa ennustetusta tappiosta kirjataan pakollisiin varauksiin.

Tilinpäätöksen arvostusperiaatteet

Käyttöomaisuus on aktivoitu välittömään hankintamenuon. Omana työnä on valmistettu käyttöomaisuutta 28,3 miljoonaa euroa (32,4 M€) ja siihen on aktivoitu myös valmistukseen liittyviä kiinteitä kuluja 3,4 miljoonaa euroa (4,9 M€).

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

Rahoitusomaisuusarvopaperit on arvostettu hankintamenuon. Valuuttamääräiset saamiset, velat ja muut sitoumukset on muutettu euroiksi tilinpäätöspäivän Euroopan keskuspankin keskipurssiin.

Eläkemenojen jaksotus

Konsernin yhtiöiden eläketurva on järjestetty VR Eläkesäätiössä. Eläkemenot on jaksotettu suoriteperusteisesti. Eläkevastuut on täysimääräisesti katettu.



Tuloslaskelman liitetiedot

1 Liikevaihto toimialoittain (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Rautatieliikenne				
Tavaraliikenne	358 872	333 397		
Henkilöliikenne	340 030	320 396		
Autoliikenne				
Tavaraliikenne	201 502	172 949		
Henkilöliikenne	38 598	36 121		
Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	232 594	241 486		
Catering- ja ravintolatoiminta	26 650	25 558		
Muut palvelut	66 305	66 731	50 606	50 350
Yhteensä	1 264 552	1 196 638	50 606	50 350

Ratojen rakentamisen pitkäaikaiset projektit tuloutetaan valmistusasteen perusteella. Valmistusaste on laskettu toteutuneiden menojen ja kokonaiskustannusarvion perusteella. Osatuloutettu määrä on 33,3 miljoonaa euroa (56,9 M€).

2 Liiketoiminnan muut tuotot (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	25 304	20 248	20 653	15 657
Muut	11 477	7 121	45	85
Yhteensä	36 781	27 369	20 697	15 742

Konsernin muiden tuottojen merkittävimmät erät muodostuvat emoyhtiön maa-alueiden myynneistä ja saaduista vahingonkorvauksista, 2,0 miljoonaa euroa. Emoyhtiön käyttöomaisuuden myyntivoitto muodostuu maa-alueiden myynneistä.

3 Materiaalit ja palvelut (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Aineet ja tarvikkeet (tavarat)				
Ostot tilikauden aikana	181 147	177 860	6 397	6 126
Varaston muutos	-1 477	-3 199	0	0
Ulkopuolisilta ostetut palvelut	184 907	172 013	7 482	6 285
Yhteensä	364 577	346 673	13 880	12 410

4 Henkilöstön määrä ja henkilöstökulut	Konserni			
	2006	2005		
Konsernin palveluksessa oleva henkilökunta jakautui tilikaudella keskimäärin yhtiöittäin seuraavasti:				
VR-Yhtymä Oy	255	267		
VR Osakeyhtiö	7 599	7 713		
Oy VR-Rata Ab -konserni	2 360	2 382		
Pohjolan Liikenne -konserni	1 997	1 936		
Avecra Oy	252	289		
Corenet Oy	200	204		
Yhteensä	12 663	12 791		

Henkilöstökulut (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Palkat ja palkkiot	444 234	429 026	10 701	10 473
Eläkekulut	93 395	97 175	1 682	1 910
Muut henkilösivukulut	42 988	45 109	1 002	1 067
Henkilöstökulut tuloslaskelman mukaan	580 617	571 310	13 386	13 450



Johdon palkat ja palkkiot (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Toimitusjohtajat	2 260	2 148	523	518
Hallitusten jäsenet	329	296	133	190
Hallintoneuvosto	108	74	108	74
Yhteensä	2 698	2 518	763	782

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

5 Poistot (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Suunnitelman mukaiset poistot				
Aineettomat hyödykkeet	3 896	4 448	272	247
Rakennukset ja rakennelmat	9 198	9 082	8 207	8 349
Vetokalusto ja vaunusto	61 024	54 079	0	0
Muut koneet ja kalusto	25 860	26 306	1 910	1 874
Muut aineelliset hyödykkeet	2 915	2 974	626	620
Konserniliiketoiminnan poisto	1 316	1 169		
Yhteensä	104 209	98 058	11 015	11 091

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

Suunnitelman mukaiset poistoajat ja -tavat ovat:

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

6 Liiketoiminnan muut kulut

Liiketoiminnan muiden kulujen suurimpana eränä on VR Osakeyhtiön maksama ratamaksu ja ratavero 61,6 miljoonaa euroa (56,1 M€).

7 Konsernin merkittävimpien yhtiöiden liikevoitot (1 000 €)	2006	2005
VR-Yhtymä Oy	20 117	17 231
VR Osakeyhtiö	35 340	22 616
Oy VR-Rata Ab -konserni	12 564	8 221
Pohjolan Liikenne -konserni	8 050	3 966
Avecra Oy	2 212	1 928
Corenet Oy	6 079	5 760



8 Rahoitustuotot ja -kulut (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Osinkotuotot				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	2 750	1 500
Omistusyhteisyryksiltä	0	0	0	0
Muilta	80	95	69	84
Osinkotuotot yhteensä	80	95	2 819	1 584
Korkotuotot pitkäaikaisista sijoituksista				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	21 696	18 430
Omistusyhteisyryksiltä	280	0	280	0
Muilta	2 490	4 071	2 490	4 071
Muut korko- ja rahoitustuotot				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	54	168
Omistusyhteisyryksiltä	57	91	58	89
Muilta	1 903	1 336	1 068	1 123
Korkokulut ja muut rahoituskulut				
Saman konsernin yrityksille	0	0	2 084	2 455
Muille	782	950	45	54
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	4 026	4 642	26 335	22 955

9 Satunnaiset erät

Satunnaiset erät emoyhtiöllä ovat saatuja konserniavustuksia.

10 Tilinpäätössiirrot (1 000 €)	Emoyhtiö	
	2006	2005
Suunnitelman mukaisten ja verotuksessa tehtyjen poistojen erotus		
Poistoeron muutos (lis. +, väh. -)		
Aineettomat hyödykkeet	127	9
Rakennukset ja rakennelmat	-159	52
Koneet ja kalusto	-251	-1 687
Muut aineelliset hyödykkeet	128	180
Yhteensä	-155	-1 446

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

11 Välittömät verot (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Tuloverot satunnaisista eristä	0	0	5 200	3 237
Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	22 723	17 744	11 411	10 279
Laskennallisen verovelan muutos	1 016	-309	0	0
Yhteensä	23 738	17 434	16 611	13 516



Taseen liitetiedot

12 Pysyvät vastaavat (1 000 €)

Konserni 2006	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 1.1.2006	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
Lisäykset	3 808	184	4 184	8 176	631	4 719	154 442	971	113 619	274 382	282 558
Vähennykset	-1 076	0	0	-1 076	-2 296	-15 762	-70 895	-5 629	-175 029	-269 611	-270 687
Siirrot erien välillä	0	0	0	0	0	9	106	379	-494	0	0
Hankintameno 31.12.2006	25 698	6 129	13 874	45 701	60 290	256 083	1 755 421	37 284	25 728	2 134 806	2 180 507
Kertyneet poistot 1.1.2006	13 452	5 548	5 978	24 978	0	109 983	790 861	23 981	0	924 826	949 803
Vähennysten kertyneet poistot	1 062	0	0	1 062	0	12 411	73 738	5 752	0	91 901	92 962
Tilikauden poisto	3 734	159	1 319	5 212	0	9 198	86 884	2 915	0	98 997	104 210
Kertyneet poistot 31.12.2006	16 124	5 707	7 297	29 128	0	106 770	804 007	21 144	0	931 922	961 051
Arvonkorotukset	0	0	0	0	8	659	0	0	0	667	667
Kirjanpitoarvo 31.12.2006	9 574	422	6 577	16 573	60 298	149 972	951 414	16 140	25 728	1 203 551	1 220 123

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	863 092	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

Emoyhtiö 2006	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet						
	Aineettomat oikeudet				Maa-alueet	Raken-nukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener.työt		Kaikki yhteensä
Hankintameno 1.1.2006	1 968				60 058	238 288	17 429	10 047	5 101		332 890
Lisäykset	919				631	5 001	1 674	114	14 021		22 360
Vähennykset	0				-1 994	-1 895	-50	0	-7 541		-11 480
Hankintameno 31.12.2006	2 887				58 694	241 394	19 052	10 162	11 581		343 770
Kertyneet poistot 1.1.2006	1 008				0	98 015	11 917	3 449	0		114 388
Vähennysten kertyneet poistot	0				0	722	50	0	0		772
Tilikauden poisto	272				0	8 207	1 910	626	0		11 015
Kertyneet poistot 31.12.2006	1 280				0	105 500	13 778	4 075	0		124 633
Kirjanpitoarvo 31.12.2006	1 607				58 694	135 894	5 275	6 086	11 581		219 137

Emoyhtiö 2005	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet						
	Aineettomat oikeudet				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



13 Sijoitukset (1 000 €)

	Osakkeet			Saamiset			Yhteensä
	Konserni- yritykset	Omistusyht. yritykset	Muut yritykset	Konserni- yritykset	Omistusyht. yritykset	Muut yritykset	
Konserni 2006							
Hankintameno 1.1.2006	0	4 569	1 122	0	1 214	55 168	62 073
Lisäykset	0	1 154	119	0	65	0	1 338
Vähennykset	0	-1 575	-23	0	-786	-28 097	-30 481
Hankintameno 31.12.2006	0	4 148	1 218	0	492	27 071	32 930
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
Hankintameno 31.12.2005	0	4 569	1 122	0	1 214	55 167	62 072
Emoyhtiö 2006							
Hankintameno 1.1.2006	288 021	1 628	914	410 720	1 144	55 121	757 548
Lisäykset	0	670	0	58 000	0	0	58 670
Vähennykset	0	0	-27	-71 975	-786	-28 096	-100 884
Hankintameno 31.12.2006	288 021	2 298	886	396 745	358	27 025	715 334
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

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

	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Jälleenhankintahinta	27 502	57 086	27 502	57 086
Kirjanpitoarvo	27 025	55 121	27 025	55 121
Erotus	477	1 965	477	1 965



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
SP Transit Finland Ltd Oy, Salo	50	0
SP Transit Eesti AS, Viro	50	0
OU Niinivirta Transport, Viro	50	0
SP Transit Poland zo.o., Puola	50	0
UAP SP Transit Vilnius, Liettua	50	0
A/S SP Transit Latvia, Latvia	50	0
Polexpress Sp. zo.o., Puola	50	0
Oy VR-Rata Ab, Helsinki	100	100
Megasiirto Oy, Seinäjoki	100	0
Insinööri toimisto Arcus Oy, Turku	70	0
Asfalttirihti 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
Oy Karelian Trains Ltd, Helsinki	50	0
Oy TransContainer Scandinavia Ltd, rekisteröitävänä	50	0
Elielin Pysäköinti Oy, Helsinki	31,8	31,8
Seinäjoen linja-autoasemakiinteistö Oy, Seinäjoki	20,7	20,7
Varkauden Keskusliikenneasemakiinteistö Oy, Varkaus	33,3	33,3
Vainikkalan Vesi Oy, Lappeenranta	42,5	42,5
Kiinteistö Oy Kupittaa Kolmio, Turku	32,5	32,5

14 Vaihto-omaisuus (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Aineet ja tarvikkeet	58 709	56 670	0	0
Keskeneräiset tuotteet	1 339	4 931	0	0
Ennakkomaksut	34	2	0	0
Yhteensä	60 081	61 603	0	0

15 Saamiset (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Pitkäaikaiset saamiset				
Pitkäaikaiset saamiset omistusyhteisyrityksiltä	858	930	858	930
Pitkäaikaiset saamiset muilta yrityksiltä	1 602	1 542	0	0
Laskennallinen verosaaminen	723	0	0	0
Pitkäaikaiset saamiset yhteensä	3 183	2 472	858	930

Lyhytaikaiset saamiset

Saamiset samaan konserniin kuuluvalta yrityksiltä

Myyntisaamiset	0	0	2 501	1 043
Lainasaamiset	0	0	69 475	64 675
Siirtosaamiset	0	0	61 975	48 321

Saamiset omistusyhteisyrityksiltä

Myyntisaamiset	757	709	1	0
----------------	-----	-----	---	---

Saamiset muilta yrityksiltä

Myyntisaamiset	123 345	91 076	445	327
Lainasaamiset	7	2	0	0
Muut saamiset	4 425	3 490	625	769
Siirtosaamiset	17 947	13 267	2 300	4 024

Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	146 481	108 544	137 320	119 159
--	----------------	----------------	----------------	----------------

Siirtosaamiin liittyvät olennaisimmat erät

Konsernin siirtosaamisten merkittävimmät erät ovat eläkemaksusaatavat 5,3 miljoonaa euroa, korkosaatavat 1,1 miljoonaa euroa ja kausijaksotukset 1,3 miljoonaa euroa. Emoyhtiön siirtosaamisissa on 20,0 miljoonaa euroa konserniavustussaamia sekä 41,0 miljoonaa euroa konsernin sisäisten lainojen korko- ja lyhennyssaamia.

Konsernin myyntisaamiin sisältyy tavaraliikenteen seisontamaksuihin liittyviä epävarmoja saamia 4,5 miljoonaa euroa. Saamisista on tehty 2,9 miljoonan euron luottotappiokirjaus.

16 Rahoitusarvopaperit (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Jälleenhankintahinta	79 667	50 525	79 667	50 525
Kirjanpitoarvo	79 656	50 330	79 656	50 330
Erotus	12	195	12	195

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



17 Oma pääoma (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
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	-174	0	0	0
Arvonkorotusrahasto 31.12.	166	339	0	0
Vararahasto 1.1.	525 761	525 761	525 754	525 754
Tilikauden muutos	52	0	0	0
Vararahasto 31.12.	525 813	525 761	525 754	525 754
Voitto edellisiltä tilikausilta 1.1.	342 442	316 458	120 302	99 736
Osingonjako	-23 000	-20 000	-23 000	-20 000
Omaan pääomaan kirjattu laskennallinen vero	498	0		
Voitto edellisiltä tilikausilta 31.12.	319 940	296 458	97 302	79 736
Tilikauden voitto	63 101	45 984	49 995	40 566
Oma pääoma yhteensä	1 279 033	1 238 556	1 043 065	1 016 069

Laskelma jakokelpoisista varoista (1 000 €)	Emoyhtiö	
	2006	2005
Voitto edellisiltä tilikausilta	97 302	79 736
Tilikauden voitto	49 995	40 566
Yhteensä	147 298	120 302

18 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Tilinpäätössiirtojen kertymä emoyhtiössä muodostuu kertyneestä poistoerosta.

19 Varaukset (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Vapaaehtoiset varaukset				
Asuintalovaraus	1 077	980	-	-

Vapaaehtoiset varaukset on konsernitilinpäätöksessä jaettu tilikauden tulokseen ja laskennalliseen verovelkaan.

Pakolliset varaukset

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

Emoyhtiön pakollinen varaus muodostuu ympäristövarauksesta.



Vapaaehtoisten varausten ja poistoeron vaikutus taseeseen	Konserni 2006	2005
Vapaaehtoiset varaukset	1 128	980
Poistoero	171 220	166 745
	172 349	167 726
Siirto omaan pääomaan	126 781	123 427
Laskennallinen verovelka	44 811	43 609
Vähemmistöosuus	757	690
	172 349	167 726

Vapaaehtoisten varausten ja poistoeron vaikutus tuloslaskelmaan		
Vapaaehtoisten varausten muutos	96	146
Poistoeron muutos	4 475	-1 336
	4 571	-1 190
Tilikauden tulokseen vaikuttava muutos	3 316	-945
Laskennallisen verovelan muutos	1 188	-309
Vähemmistöosuuteen vaikuttava muutos	66	64
	4 571	-1 190

20 Vieras pääoma (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Pitkäaikainen vieras pääoma				
Lainat rahoituslaitoksilta	1 459	2 283	0	0
Muut pitkäaikaiset lainat	210	249	185	221
Saadut ennakot	412	447	0	0
Pitkäaikainen vieras pääoma yhteensä	2 080	2 979	185	221
Velat, jotka erääntyvät myöhemmin kuin viiden vuoden kuluttua				
Lainat rahoituslaitoksilta	149	813	0	0
Lyhytaikainen vieras pääoma				
Velat muille yrityksille				
Lainat rahoituslaitoksilta	389	73	0	0
Saadut ennakot	3 404	1 603	197	260
Ostovelat	49 307	65 958	4 613	3 416
Muut velat	36 801	31 903	305	733
Siirtovelat	117 337	113 174	5 896	3 348
Velat samaan konserniin kuuluville yrityksille				
Saadut ennakot	700	0	6	4
Ostovelat	0	0	2 797	2 186
Muut velat	0	0	95 252	120 122
Siirtovelat	0	0	0	2
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	207 938	212 711	109 067	130 072

Siirtovelkojen suurin erä on palkkavelat, 90,0 miljoonaa euroa.



21 Vastuusitoumukset (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Velat, joiden vakuudeksi annettu kiinnityksiä				
Rahalaitoslainat	1 177	1 235	0	0
Annetut kiinnitykset	1 529	1 646	0	0
Velat, joiden vakuudeksi annettu käyttöomaisuutta				
Rahalaitoslainat	299	0	0	0
Annetut vakuudet	396	0	0	0
Muut vastuusitoumukset	90 731	49 085	90 430	48 856
Annetut vastuusitoumukset yhteensä	92 656	50 731	90 430	48 856
Kenen puolesta annetut vastuut				
Omasta puolesta	92 656	50 731	0	0
Konserniyritysten puolesta	0	0	90 430	48 856
	92 656	50 731	90 430	48 856
Leasingvastuut				
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	1 848	1 028	12	8
Myöhemmillä tilikausilla maksettavat	7 673	5 829	8	19
Yhteensä	9 521	6 857	20	27
Pitkäaikaisten vuokrasopimusten tulevat maksut	4 550	4 886	0	0

Konserni on tehnyt käyttöomaisuushankintoihin liittyviä sitoumuksia 114 miljoonaa euroa vuosille 2007–2010. Oy VR-Rata Ab:n saamaan Botniabanenin päällysteurakkaan liittyy suoritustakuu, jonka mukaisesti VR-Yhtymä Oy takaa tytäryhtiönsä suoritusvelvoitteiden ja vastuiden täyttämisen urakkasopimuksen mukaisesti.

22 Johdannaiset (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Valuuttatermiinit				
Kohde-etuuden arvo	3 113	0	0	0

Myyntisopimusten maksueriä on suojattu valuuttatermiineillä, joista viimeiset erääntyivät tammikuussa 2007. Valuuttatermiinien käypä arvo tilinpäätöspäivänä on 256 000 euroa. Käypä arvo on termiinien tilinpäätöspäivän ja kaupantekopäivän termiinihintojen erotus diskontattuna tilinpäätöspäivään.

Koronvaihtosopimukset	Konserni		Emoyhtiö	
	2006	2005	2006	2005
Kohde-etuuden arvo	45 203	0	0	0

Junavaunujen vuokrasopimuksien tulevien maksuerien pääomaosuuksia on suojattu koronvaihtosopimuksilla, joista viimeiset erääntyvät vuoden 2033 aikana. Junavaunujen toimitukset ja vuokramaksut alkavat vuoden 2007 syksyllä. Kohde-etuuden arvo on esitetty tulevien vuokrien pääomaosuuksien yhteissummmana.



23 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 tuominut Componenta CPC Oy:n maksamaan korvausta VR Osakeyhtiölle 0,9 miljoonaa euroa viivästyskorkeineen. Kumpikin osapuoli on valittanut päätöksestä.

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 on kiistänyt sekä sopimukseen perustumattomana että asiasisällöltään. Asiasta on Helsingin kärjäoikeus antanut ratkaisun 5.2.2007, jonka mukaan vaatimus on hylätty. JL Insurance Partners Oy on ilmoittanut tyytymättömyytensä päätökseen.

24 Konsenin tunnusluvut		2006	2005	2004	2003	2002
Toiminnan laajuus						
Liikevaihto	M€	1 265	1 197	1 179	1 160	1 140
Tase	M€	1 553	1 512	1 517	1 466	1 450
Bruttoinvestoinnit	M€	110	210	180	151	144
– suhteessa liikevaihtoon	%	8,7	17,6	15,3	13,1	12,6
Henkilöstö keskimäärin		12 663	12 791	13 264	13 746	14 426
Kannattavuus						
Liikevoitto	M€	85,2	61	63	53	27
– suhteessa liikevaihtoon	%	6,7	5,1	5,3	4,6	2,3
Tulos	M€	63,1	46	52	41	22
Sijoitetun pääoman tuotto (ROI)	%	7,0	5,4	5,8	5,1	3,2
Oman pääoman tuotto (ROE)	%	5,2	3,9	4,5	3,6	2,2
Vakavaraisuus						
Omavaraisuusaste	%	83,6	82,8	81,5	83,1	82,9
Maksuvalmius						
Quick Ratio		1,2	0,8	1,0	1,4	1,5

Tunnuslukujen laskentaperiaatteet

Sijoitettu pääoma = Taseen loppusumma – korottomat velat

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

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

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

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



Hallituksen esitys voittovarojen käyttämisestä

Emoyhtiön voitonjakokelpoiset varat olivat
josta tilikauden voitto oli

147,3 miljoonaa euroa,
50,0 miljoonaa euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että voitonjakokelpoiset varat käytetään seuraavasti:

osinkona jaetaan
jätetään omaan pääomaan

30 400 000 euroa,
116 897 779 euroa.

Konsernin taloudellisessa asemassa ei tilikauden päättymisen jälkeen ole tapahtunut olennaisia muutoksia, eikä ehdotettu voitonjako vaaranna maksuvalmiutta.

Helsingissä 20. päivänä maaliskuuta 2007

Martin Granholm	Maaret Heiskari	Jorma Hellsten
Leena Kostiander	Ritva Ohmeroluoma	Heikki Rusila
Jukka Ruuska	Arja Talma	Henri Kuitunen

Tilintarkastuskertomus

VR-Yhtymä Oy:n osakkeenomistajille

Olemme tarkastaneet VR-Yhtymä Oy:n kirjanpidon, tilinpäätöksen, toimintakertomuksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1.–31.12.2006. 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 2007

Osmo Valtonen, HTM, JHTT

KPMG Oy Ab

Lasse Holopainen, KHT



Hallintoneuvoston lausunto

VR-Yhtymä Oy:n hallintoneuvosto on tänään pitämässään kokouksessa käsitellyt yhtiön tilikaudelta 1.1.–31.12.2006 laaditun tilinpäätöksen ja konsernitiilinpäätöksen sekä tilintarkastajien antaman tilintarkastuskertomuksen.

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

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

Hallintoneuvostosta ovat yhtiökokouksessa erovuorossa Matti Ahde, Tytti Isohookana-Asunmaa, Alf Jakas, Lauri Kähkönen, Lauri Oinonen, Juha Rannikko ja Satu Taiveaho.

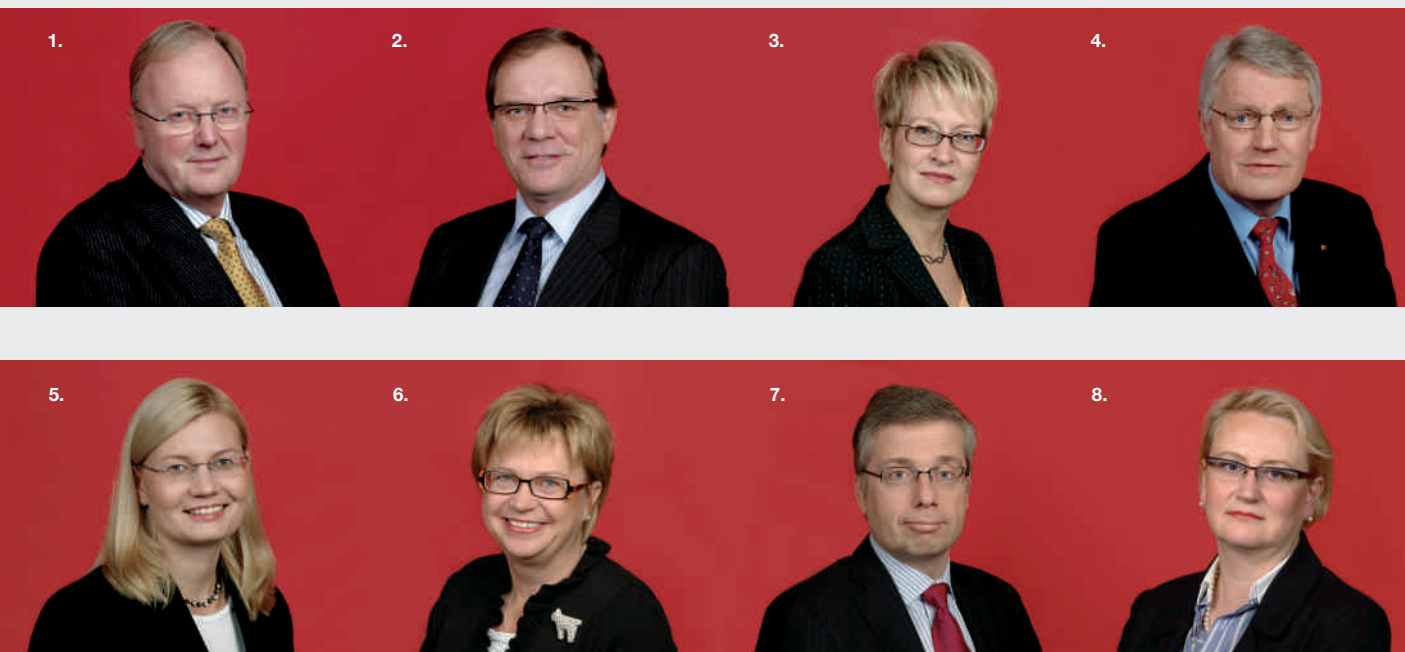
Helsingissä 28. päivänä maaliskuuta 2007

Matti Ahde	Pekka Nousiainen	Eero Akaan-Penttilä	Katja Alvoittu
Marcus Henricson	Anne Huotari	Juhani Hynninen	Tytti Isohookana-Asunmaa
Arto Isomäki	Alf Jakas	Eeva Kokkonen	Lauri Kähkönen
Anita Mikkonen	Alpo Mäkinen	Olli Männikkö	Lauri Oinonen
Juha Rannikko	Erkki Rantala	Timo Rautajoki	Satu Taiveaho
Raija Vahasalo	Tuula Wyssmann		



Hallinto ja johto

Hallitus



Johtoryhmä



Hallitus

1. Martin Granholm, puheenjohtaja

- s. 1946, diplomi-insinööri, teollisuusneuvos, tekn. tri h.c.
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen puheenjohtaja 1.7.1995–25.3.2003 ja 3.7.2003–
- Hallituksen varapuheenjohtaja: ICC:n Suomen osasto, Saksalais-suomalainen kauppakamari ja Stiftelsen för Åbo Akademi
- Hallituksen jäsen: Oy Algol Ab, International Chamber of Commerce ICC, Oy Norrcar-BSB Ab ja Oy Rettig Ab

2. Heikki Rusila, varapuheenjohtaja

- s. 1949, diplomi-insinööri
- Johtaja, Rautaruukki Oyj Ruukki Production
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 30.3.2006 alkaen

3. Maaret Heiskari

- s. 1966, B.Sc. Linguistics, JOKO 57 Executive education
- Ohjelmajohtaja, Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitra
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 30.3.2006 alkaen

4. Jorma Hellsten

- s. 1950, merkantti
- Ylikonduktööri, VR Osakeyhtiö
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 30.3.2006 alkaen

5. Leena Kostiander

- s. 1973, KTM
- Neuvotteleva virkamies, liikenne- ja viestintäministeriö
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 30.3.2006 alkaen
- Hallituksen varapuheenjohtaja: Ilmailulaitos
- Hallituksen jäsen: Solidium Oy

6. Ritva Ohmeroluoma

- s. 1950, KTM
- Toimitusjohtaja, Nordia Management Oy ja Matkailunkehitys Nordia Oy
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 30.3.2006 alkaen
- Hallituksen puheenjohtaja: FTM Incoming Oy, Go Finland Oy, Kultaranta Golf Oy, Lomakouhero Oy, Muumimaailma Oy, Opteam Henkilöstöpalvelut Oy ja Yyterin Kylpylähotelli Oy
- Hallituksen jäsen: Hotelli Koli Oy, Karisma-Invest Oy, Kristina Cruises Oy, Levi Magic Oy, Levi Northstar Oy, Rokuan Kuntoutus Oy, Santapark Oy ja Tietotalo Infocenter Oy

7. 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: Copenhagen Stock Exchange, Federation of European Securities Exchanges (FESE), FUTOP Clearing House, Helsingin Pörssi, Iceland Stock Exchange ja NOREX
- Hallituksen jäsen: Arvopaperimarkkinayhdistys, EDX London Ltd, OMX Exchanges Oy, Stockholm Stock Exchange Ltd ja Suomen Pörssisäätiö

8. Arja Talma

- s. 1962, KTM, eMBA
- Talous- ja rahoitusjohtaja, Kesko Oyj
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 30.3.2006 alkaen
- Hallituksen jäsen: Konekesko Oy, K-Rahoitus Oy, Maatalouskesko Oy, Rautakesko Oy, Ruokakesko Oy, Stroymaster Holding Finland Oy ja Vähittäiskaupan Tili-palvelu VTP Oy

Johtoryhmä

1. Henri Kuitunen, puheenjohtaja

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

2. Eija Kuittinen

- s. 1961, kauppat. maist.
- Kehitysjohtaja, VR-Yhtymä Oy
- Johtoryhmän jäsen 1.1.2007 alkaen

3. Martti Mäkinen

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

4. Pertti Saarela

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

5. Tapio Simos

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

6. Teuvo Sivunen

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

7. Veikko Vaikkinen

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

Hallintoneuvosto

Kansanedustaja Matti Ahde, puheenjohtaja
Kansanedustaja Pekka Nousiainen, varapuheenjohtaja
Kansanedustaja Eero Akaan-Penttilä
Poliittinen sihteeri Katja Alvoittu
Kunnanjohtaja Marcus Henricson
Kansanedustaja Anne Huotari
Liikenteenohjaaja Juhani Hynninen
Valtiotieteen tohtori Tytti Isohookana-Asunmaa
Tuotantopäällikkö Arto Isomäki
Diplomi-insinööri Alf Jakas

Logistiikkajohtaja Eeva Kokkonen
Kansanedustaja Lauri Kähkönen
Maakuntajohtaja Anita Mikkonen
Henkilöstöpäällikkö Alpo Mäkinen
Sosionomi Olli Männikkö
Kansanedustaja Lauri Oinonen
Kontra-amiraali Juha Rannikko
Johtava konsultti Erkki Rantala
Toimitusjohtaja Timo Rautajoki
Kansanedustaja Satu Taiveaho
Kansanedustaja Raija Vahasalo
Tuotekehityspäällikkö Tuula Wyssmann

Tilintarkastajat

Osmo Valtonen, HTM, JHTT
KPMG Oy Ab:

Lasse Holopainen, KHT



Konsernin hallinto

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 omaisuutta 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 tytäryhtiö- ja osakkuusyritysten välityksellä. Heti perustamisen jälkeen VR-Yhtymä Oy:n tytäryhtiöiksi muodostettiin diffuusioperiaatteella VR Osakeyhtiö harjoittamaan henkilö- ja tavaraliikennettä 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 hallintoneuvoston kuuluu vähintään 15 ja enintään 24 yhtiökokouksen valitsemaa jäsentä. Tällä hetkellä jäseniä on 22. Hallintoneuvoston jäsenen toimikausi on kolme vuotta. Vuosittain kolmannes jäsenistä on erovuorossa. Hallintoneuvoston jäseneksi ei voi valita 68 vuotta täyttänyt henkilöä.

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 periaatteellisista 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 olennaisia muuttamista.

Hallintoneuvosto kokoontui vuonna 2006 seitsemän kertaa läsnäoloosuuksella 77.

Hallitus

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

Hallituksen puheenjohtajan ja jäsenen toimikausi päättyy viimeistään hänen täyttäessään 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 sekä huolehtia muista osakeyhtiölain mukaan hallitukselle kuuluvista hallintotehtävistä, joita ei ole erikseen pidätetty hallintoneuvostolle tai uskottu toimitusjohtajalle.

Hallituksen valiokunnat

Hallitus on muodostanut keskuudestaan nimitys- ja palkkiovaliokunnan ja tarkastusvaliokunnan. Valiokuntien toimikausi on yksi vuosi, ja se alkaa VR-

Yhtymä Oy:n varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen tapahtuvasta valiokunnan nimeämisestä ja kestää seuraavaan varsinaiseen yhtiökokoukseen saakka. Valiokunnan kokoukset ovat 3–4 kertaa vuodessa. Valiokuntien työjärjestykset ovat hallituksen vahvistamat ja ne raportoivat työstään hallitukselle.

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

Tarkastusvaliokunnan pääasialliset tehtävät liittyvät taloudelliseen raportointiin ja erityisesti tilinpäätöksiin ja osavuosikatsauksiin, sisäiseen valvontaan sekä riskienhallintaan.

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 on pääjohtajaa avustava elin, ja se 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.

Taloudellinen raportointi

Taloudellisten tavoitteiden toteutumista seurataan koko konsernin kattavalla kuukausiraportilla, joka sisältää myös vertailutiedot budjettiin ja edellisvuoteen sekä tasetta, rahoituslaskelmaa, investointeja ja suoritteita koskevia toteumatietoja. Raporttiin sisältyy myös merkittävien tytäryhtiöiden yhtiökohtaiset tulosraportit. Konsernin taloudellisesta tilanteesta tiedotetaan kolmannesvuosikatsauksella ja tilinpäätöstiedotteella.

Tytäryhtiöhallinto

Tytäryhtiöiden hallitusten enemmistö valitaan VR-konsernin johtoon kuuluvista henkilöistä. Tytäryhtiöiden hallitusten tärkeimpiä tehtäviä ovat yhtiön toimintasuunnitelman ja budjetin laatiminen sekä investoinneista, oman alueensa yritysjärjestelystä ja vastuusuunnitelmista päättäminen VR-Yhtymä Oy:n hallituksen määrittelemien ohjeiden rajoissa. Merkittävät päätökset alistetaan lisäksi konserniohjeistuksen mukaisesti VR-Yhtymä Oy:n hallituksen päätettäväksi. Tytäryhtiöt noudattavat talous- ja henkilöstöhallinnossaan konsernia koskevia yleisohjeita.

Johdon palkkiot

Hallituksen jäsenen palkkioista päättää varsinainen yhtiökokous. Tilikauden aikana maksettiin 30.3.2006 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 kokoukselta.

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 kokoukselta.

Konsernin pääjohtajana toimivalle VR-Yhtymä Oy:n toimitusjohtajalle maksettujen palkkojen ja palkkioiden yhteissumma oli kertomusvuonna 340 263 euroa.

Kannustinjärjestelmät

VR-konsernin kannustinpalkkiojärjestelmään kuuluu noin 100 johtotehtävissä olevaa henkilöä. Jär-

jestelmässä on sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinohjelmia. Lyhyen aikavälin kannustimet perustuvat yhtiö- ja konsernikohtaisten liikevoitotavoitteiden lisäksi 3–5 tulosyksikkö- tai henkilökohtaisen tavoitteen saavuttamiseen. Pitkän aikavälin kannustin perustuu VR-konsernin oman pääoman tuottoon (ROE). Johdon kannustinpalkkioille on määritelty enimmäispalkkiomahdollisuudet siten, että enimmäispalkkio voi kaikkien tavoitteiden toteutuessa olla tehtävästä riippuen 10–60 % vuosipalkasta. Vuonna 2007 järjestelmän piiriin tulee noin 220 henkilöä lisää.

Tämän lisäksi konsernin eräissä yhtiöissä on ollut käytössä henkilöstön tulospalkkiojärjestelmiä, jotka perustuvat mm. tavoitteiden saavuttamiseen, palvelutasoon ja asiakastytyväisyyteen.

Koko henkilöstön tulospalkkiojärjestelmä on uudistettu vuoden 2007 alusta lukien. Tulospalkkiojärjestelmän tavoitteet ovat yhtiökohtainen liikevoitto (painoarvo noin 50 %) sekä tulosyksikkökohtaiset 2–3 laadullista tavoitetta (painoarvo noin 50 %). Johto ei kuulu tähän tulospalkkiojärjestelmään.

Tarkastustoiminta ja riskien hallinta

Lakisääteistä tilintarkastusta varten 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 seuraavaan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä.

Konserniin kuuluu lisäksi konserniyhtiöistä riippumaton sisäinen tarkastuksen yksikkö, joka toimii hallinnollisesti pääjohtajan alaisuudessa. Sisäisen tarkastuksen toimintaohjeen ja vuotuisen toimintasuunnitelman hyväksyy VR-Yhtymä Oy:n hallitus, ja sisäinen tarkastus raportoi hallituksen tarkastusvaliokunnalle. Sisäinen tarkastus noudattaa yleisesti alan kansainvälisiä ammattilaisia ja eettisiä standardeja. Yksikköön kuuluu viisi tarkastajaa.

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

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

Riskien hallinnan järjestämisestä konsernissa vastaa pääjohtaja. Yhtiöiden toimitusjohtajat vastaavat riskien hallinnasta yhtiöissään. Konsernikohtaisten riskien kartoituksesta ja sen edellyttämän järjestelmän ylläpidosta vastaa VR-Yhtymä Oy:n varatoimitusjohtaja. Erillistä riskienhallintaorganisaatiota ei ole, vaan kukin liiketoiminta-alueen johtaja on tietoinen vastuualueensa riskeistä ja toimii niiden edellyttämällä tavalla. Konsernikohtaiset riskit on ryhmitelty riskialueittain. Niistä tehdään vuosittaiset riskikartoitukset, jotka raportoidaan VR-Yhtymä Oy:n hallitukselle. Kertomusvuonna tehty kokonaisvaltainen riskikartoitus oli järjestyksessä kolmas. Tässä oli kartoitettu konsernitason merkittävimmät riskit.

Viestintäpolitiikka

VR-konsernin viestintä perustuu VR:n toiminta-ajatukseen, arvoihin, vision ja liiketoimintastrategioihin. Viestintä on luotettavaa ja tarkkaa. VR tiedottaa oma-aloitteisesti asiakkaille, muille sidosryhmille ja omalle henkilöstölle. Viestinnän voimavaroja keskitetään ennakolta suunniteltuihin avainalueisiin ja julkista mielenkiintoa herättäviin tapahtumiin. Tietoja annetaan niin aikaisessa vaiheessa kuin mahdollista tinkimättä kuitenkaan luotettavuudesta nopeuden kustannuksella.



Sanasto

Auditointi

Toimintajärjestelmän arviointi, joka kertoo, miten hyvin organisaatio toteuttaa järjestelmän asettamia vaatimuksia. VR:llä tehdään säännöllisiä turvallisuus-, laatu- ja ympäristöauditointeja.

Botniabanan

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

Henkilökilometri, hkm

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

InterCity-juna

InterCity-junat liikennöivät kaupunkien välillä. Junissa on yksi- ja kaksikerroksisia vaunuja. IC-junat sopivat liike- ja asiointimatkustajille. 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 uusi juna, jossa on matala lattia, väljät tilat ja ilmastointi. Junia käytetään myös pidemmillä matkoilla, esimerkiksi Helsingistä Tampereelle ja Lahteen. Kaupunkijunan huippunopeus on 160 km/h.

Kappaletavaraliikenne

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

Kasvihuonepäästöt

Kaasuja, jotka ilmakehään päästyään voimistavat ilmastomuutosta. Liikenteessä syntyy hiilidioksidia, metaania ja typpioksiduulia.

Kerava–Lahti-oikorata

Uusi ratayhteys Keravalta Lahteen valmistui siltoineen ja asemineen syksyllä 2006. Radan rakentaminen alkoi vuonna 2002.

Kiskobussi

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

Lovipyörä

Pyörä, joka on jostakin kohdasta kulunut sileäksi, ts. ei enää ole pyöreä. Lovipyörä aiheuttaa enemmän melua ja värinää kuin hyväkuntoinen pyörä.

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.

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 kuormatiloista.

Pendolino-juna

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

Ratahallintokeskus (RHK)

Liikenne- ja viestintäministeriön alainen virasto, joka vastaa rataverkon kunnosta ja kehittämisestä. www.rhk.fi

Rataverkon kunnan indeksi

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

Rautatievirasto

Vuonna 2006 perustettu liikenne- ja viestintäministeriön alainen virasto huolehtii rautatieturvallisuudesta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta. www.rvi.fi

RFID-tunnistustekniikka

Radio Frequency Identification. Radio-taajuustunnistamisessa 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.

Sähkömoottorijuna

Sähkömoottorijunia ovat pääkaupunkiseudun lähiliikenteen Sm1-, Sm2- ja kaupunkijunat (Sm4) sekä kaukoliikenteen Pendolino-junat (Sm3).

TEU

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

Tonnikilometri, tkm

Tavaraliikenteen suoriteyksikkö, joka tarkoittaa yhden tonnin kuorman kuljettamista yhden kilometrin matkan.

Transitoliikenne

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

Vaaralliset aineet

Aineita, jotka saattavat aiheuttaa vahinkoa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle räjähdys-, palo- tai säteilyvaarallisuutensa, myrkyllisyytensä, syövyttävyytensä tai muun ominaisuutensa vuoksi.

Vaihtotyö

Vaunujen siirtelyä ja junien kokoonpanoa ratapihoilla sekä vaunujen toimittamista asiakkaiden käyttöön kuormaus- ja purkupaikoille.

Yhdistetyt kuljetukset

Yhdistetyissä kuljetuksissa tavara on koko kuljetuksen ajan samassa yksikössä, ja kuljetukseen käytetään vähintään kahta eri kuljetusmuotoa. Pitkät runkokuljetukset suoritetaan rauta- tai vesiteitse, lyhyet jakelu- ja noutokuljetukset maanteitse.

Ympäristösertifikaatti

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

YTV-alue

YTV-alueeseen kuuluvat Helsinki, Vantaa, Espoo ja Kauniainen. YTV on pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta, joka tuottaa mm. joukkoliikenteen palveluita alueellaan.

Tilastotietoja

Tavaraliikenne

Kuljetusmäärät, 1 000 tonnia	2006	2005	Muutos-% ¹	2004	2003	2002
Junaliikenne	43 560	40 722	7,0	42 663	43 503	41 679
Kotimainen	25 959	23 479	10,6	26 255	24 980	24 695
Kansainvälinen	17 601	17 243	2,1	16 408	18 523	16 984
Itäinen	12 590	12 937	-2,7	12 099	14 374	12 632
Transito	4 238	3 381	25,3	3 199	3 196	3 461
Läntinen	773	925	-16,4	1 110	953	891
Autoliikenne	9 859	9 107	8,3	8 861	8 554	8 169
Yhteensä	53 419	49 829	7,2	51 524	52 057	49 848

Junaliikenteen tonnikilometrit, miljoonaa

Kotimainen	7 375	6 607	11,6	7 197	6 760	6 695
Kansainvälinen	3 685	3 099	18,9	2 908	3 287	2 969
Itäinen	2 135	2 037	4,8	2 025	2 585	2 173
Transito	1 332	806	65,3	604	462	516
Läntinen	218	256	-14,9	279	240	280
Yhteensä	11 060	9 706	13,9	10 105	10 047	9 664

Henkilöliikenne²

Matkat, 1 000 matkaa

Junaliikenne	64 987	63 493	2,4	60 134	59 909	57 695
Kaukoliikenne	12 847	12 503	2,8	12 129	11 915	11 643
Kotimainen	12 510	12 235	2,2	11 877	11 659	11 377
Kansainvälinen	337	267	26,1	252	256	266
Lähiliikenne	52 139	50 990	2,3	48 005	47 994	46 052
YTV-alue	41 224	40 897	0,8	38 222	38 443	36 443
Muu	10 915	10 093	8,1	9 783	9 551	9 609
Autoliikenne	11 657	11 926	-2,3	10 152	13 748	14 653
Yhteensä	76 644	75 419	1,6	70 286	73 657	72 348

Junaliikenteen henkilökilometrit, miljoonaa

Kaukoliikenne	2 833	2 744	3,3	2 654	2 642	2 636
Kotimainen	2 740	2 667	2,7	2 582	2 570	2 555
Kansainvälinen	93	76	22,1	72	72	81
Lähiliikenne	773	734	5,3	698	696	682
YTV-alue	392	388	0,8	363	365	346
Muu	381	346	10,3	335	331	336
Yhteensä	3 606	3 478	3,7	3 352	3 338	3 318

VR-konsernin henkilökunta

	12 663	12 791	-1,0	13 264	13 746	14 426
--	--------	--------	------	--------	--------	--------

Junaliikenteen energiankäyttö, %

Sähkö	79,9	80,3	-	77,8	77,6	76,6
Dieselpolttoneste	20,1	19,7	-	22,2	22,4	23,4

Vetokaluston lukumäärä

Sähköveturit	156	156	0,0	156	156	148
Dieselveturit	249	257	-3,1	258	273	279
Sähkömoottorijunat	147	147	0,0	129	119	119

Vaunuston lukumäärä

Tavaraliikenteen vaunut	10 971	11 162	-1,7	11 445	11 324	11 528
Henkilöliikenteen vaunut	1 083	1 084	-0,1	1 029	1 060	1 077

Tavaravaunuston tasearvo vuoden 2006 lopussa 75,4 M€.

Suomen rataverkko³

Ratapituus, ratakm	5 905	5 732	3,0	5 741	5 851	5 850
Sähköistetty ratapituus	3 047	2 617	16,4	2 619	2 400	2 400
Raidepituus, raidekm	8 830	8 587	2,8	8 596	8 707	8 736

¹ Muutos-% viittaa muutokseen vuodesta 2005 vuoteen 2006.

² Tilastoinnissa tapahtuneen muutoksen takia vuosien 2006 ja 2005 kauko- ja lähiliikenteen matkat ja henkilökilometrit eivät ole täysin vertailukelpoiset.

³ Ratahallintokeskuksen omistama rata.

Taloudellinen informaatio vuonna 2007

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

Toimitus:

VR-Yhtymä Oy, viestintä
Viestintätoimisto Pohjoisranta Oy

Valokuvat:

Leif Rosnell
Soile Laaksonen (sivut 8 ja 64)

Ulkoasu:

Mainostoimisto Huvila Oy

Paino:

Erweko Painotuote Oy



Painotuote
441 032

VR-Yhtymä Oy
PL 488
(Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
Puh. 0307 10
Faksi 0307 21 700

www.vr.fi

