



Vuosikertomus 

2007

# LUONNOLLISETI

Tämän vuosikertomuksen kuva-aukeamilla haluamme esitellä suomalaisen luonnon kauneutta. VR toimii ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi ja sitä kautta luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseksi.

<b>Sisältö</b>	4	VR-konserni lyhyesti
	6	Pääjohtajan katsaus
	8	Strategia ja sen toteuttaminen
	12	Toimintaympäristö
	14	Toimialat
	28	Vastuullisuus
	34	Konsernin hallinto
	40	Toimintakertomus ja tilinpäätös
	68	Tilastotietoja
	69	Sanasto

## VR-KONSERNI

VR on asiakaslähtöinen ja ympäristöystävällinen suomalainen kuljetuspalveluyritys.



## VR:N TOIMIALAT

VR-konserni harjoittaa rautatieliikennettä ja sitä täydentävää autoliikennettä. Lisäksi konserni tarjoaa ratojen rakentamisen ja kunnossapidon palveluita. VR-konserniin kuuluvat myös catering- ja ravintola-palveluja sekä telepalveluja tarjoavat yhtiöt.



## VASTUULLINEN VR

VR-konserni kantaa vastuuta sekä taloudellisesta kannattavuudestaan että toimintansa vaikutuksista ympäristöön ja yhteiskuntaan laajemminkin.



## VR:N TILINPÄÄTÖS

Kaikki VR-konsernin yhtiöt tekivät positiivisen tuloksen vuonna 2007.



## ASIAKAS JA YMPÄRISTÖ LÄHTÖKOHTEINA



*InterCity2-juna talvisessa maisemassa helmikuussa 2007.*

**VR-konserni on asiakaslähtöinen ja ympäristöystävällinen kuljetuspalveluyritys. Se harjoittaa rautatieliikennettä ja sitä täydentävää autoliikennettä. Lisäksi konserni tarjoaa ratojen rakentamisen ja kunnossapidon palveluita.**

VR-konserniin 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 2007 oli 1,3 miljardia euroa ja henkilökunnan määrä 12 500. Konsernissa on kaikkiaan 30 yhtiötä alakonsernien tytäryhtiöt mukaan luettuina. Liikevaihdosta vähän yli puolet tulee rautatieliikenteestä.

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

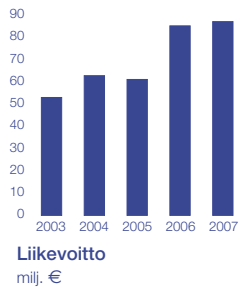
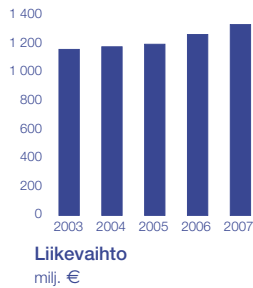
Vuosina 1990–95 VR toimi valtion uusimuotoisena liikelaitoksena ja sitä ennen virastomuotoisena liikelaitoksena. Valtionrautateiden perustamisvuosi on 1862.

### **Taloudellinen kehitys vuonna 2007**

VR-konsernin liikevaihto kasvoi edellisestä vuodesta 5,5 % ja oli nyt 1 334,1 miljoonaa euroa. Eniten kasvoivat henkilöliikenteen ja konsernin kuorma-autoliikenteen liikevaihdot. Tavara- ja henkilöliikenteen yhteenlaskettu liikevaihto kasvoi 57,9 miljoonaa euroa autoliikenne mukaan luettuna.

Konsernin liikevoitto oli 87,1 miljoonaa euroa, kun se edellisenä vuonna oli 85,2 miljoonaa euroa. Konsernin kokonaistulos verojen ja vähemmistöosuusien jälkeen oli 66,4 miljoonaa euroa (63,1 M€). Syynä tuloksen paranemiseen oli varsinaisen liiketoiminnan kasvu, sillä muun muassa kertaluontoisia tuotto-eriä oli edellisvuotta vähemmän.

Henkilöliikenteen junissa tehtiin ennätyselliset 66,7 miljoonaa matkaa, jossa oli kasvua edellisvuodesta 4,5 %. Kaukoliikenteen matkamäärä lisääntyi 3,1 %. Pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä tehtiin 53,7 miljoonaa matkaa, jossa oli kasvua 4,9 %. Suomen ja Venäjän välisen henkilöliikenteen matkoja tehtiin 399 000 eli 18,4 % enemmän kuin edellisvuotena. Henkilöliikenteen liikevaihto oli 370,2 miljoonaa euroa (340,0 M€) ja samalla ensimmäistä kertaa tavaraliikenteen liikevaihtoa suurempi.



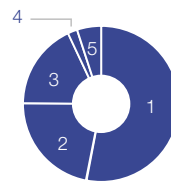
Vaikka maamme taloussuhdanne jatkui edelleen hyvänä, rautatiekuljetusten kannalta tärkeän puu- ja paperiteollisuuden tuotannon volyyymi-indeksi kuitenkin laski 0,5 %. Tämä heijastui myös VR:n tavarakuljetuksiin yhdessä Suomen ja Venäjän välisen tavaraliikenteen laskun myötä. Junilla kuljetetun tavaraliikenteen kokonaismäärä laski 7,5 % ja oli 40,3 miljoonaa tonnia. Siitä kotimaan liikenteen osuus oli 26,2 miljoonaa tonnia ja kansainvälisen liikenteen osuus 14,1 miljoonaa tonnia. Kotimaan liikenne kasvoi 0,9 %. Kansainvälinen liikenne, joka on lähinnä Suomen ja Venäjän välistä yhdysliikennettä, väheni 20,0 %. Venäjän yhdysliikenteen määrä on ollut noin 40 % koko VR:n tavaraliikenteen määrästä. Tavaraliikenteen liikevaihto oli 340,0 miljoonaa euroa (358,9 M€).

Autoliikennettä hoitavan Pohjolan Liikenne -konsernin liikevaihto kasvoi 19,3 % ja oli 289,3 miljoonaa euroa (242,4 M€). Siitä tavaraliikenteen osuus oli 86 %. Autoliikenteen tavaramäärät kasvoivat 10,0 % edellisestä vuodesta ja olivat 10,8 miljoonaa tonnia.

Oy VR-Rata Ab:n liikevaihto tytäryhtiöineen oli 244,5 miljoonaa euroa (239,2 M€) ja liikevoitto 14,8 miljoonaa euroa (12,6 M€).

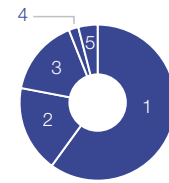
Konsernin bruttoinvestoinnit olivat 118,9 miljoonaa euroa (110,3 M€), josta VR Osakeyhtiön junakaluston osuus oli 39,2 miljoonaa euroa (58,7 M€). Merkittävimpiä investointikohteita olivat uudet tavaravaunut ja henkilöliikennekaluston saneeraus.

Konsernin rahoitusasema säilyi koko tilikauden hyvänä. Pitkäaikaista lainaa ei otettu.



Konsernin liikevaihto toimialoittain 2007

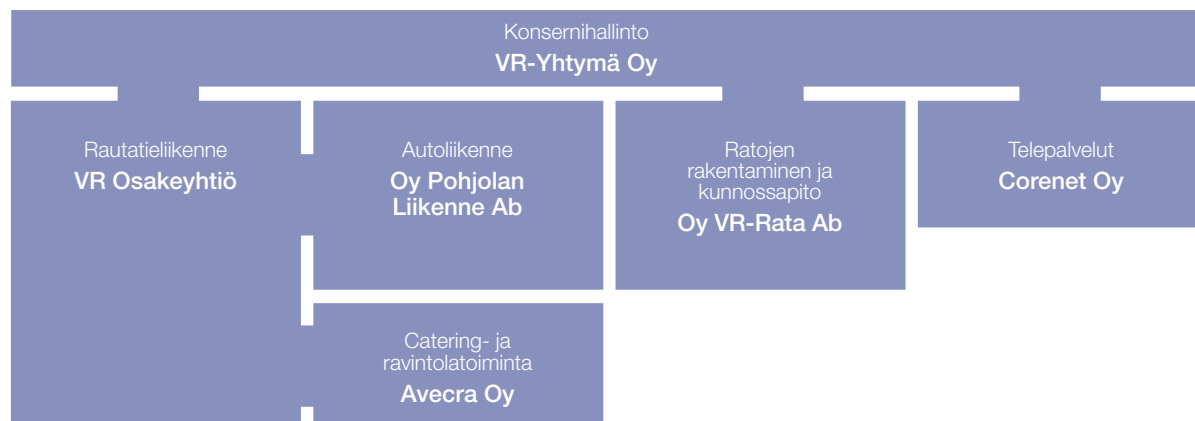
1 Rautatieliikenne	53 %
2 Autoliikenne	22 %
3 Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	18 %
4 Catering- ja ravintolatoiminta	2 %
5 Muut	5 %



Henkilöstö toimialoittain 2007

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

Avainlukuja	2007	2006	muutos-%
Liikevaihto, milj. €	1 334	1 265	5,5
Liikevoitto, milj. €	87	85	2,2
% liikevaihdosta	6,5	6,7	
Tulos, milj. €	66	63	5,2
% liikevaihdosta	5,0	5,0	
Bruttoinvestoinnit, milj. €	119	110	7,8
Oman pääoman tuotto, %	5,3	5,2	
Sijoitetun pääoman tuotto, %	7,2	7,0	
Omavaraisuusaste, %	84,1	83,6	
Henkilöstö keskimäärin	12 540	12 663	-1,0



## Konsernin rakenne



# PÄÄJÄLKEITÄ KATSAUS



**Syksyyn saakka kestänyt kohtalaisen hyvä talouden suhdanne auttoi VR-konsernia menestymään vuonna 2007. Loppuvuodesta oli kuitenkin jo havaittavissa merkkejä käänteestä huonompaan, mikä aiheuttaa kilpailun kiristymistä yhteiskunnan kaikilla lohkoilla.**

Haasteellisista suhdanne- ja talousnäkyistä huolimatta VR:n on kyettävä säilyttämään tuloskuntonsa ja kilpailukykynsä.

VR:n toimintaympäristössä muutokset ovat suuret. Keskeisin niistä on suomalaisen metsäteollisuuden eli VR:n tärkeimmän asiakkaan rakennemuutos. Samaan suuntaan vaikuttavat myös Venäjän puutullit, jotka ovat merkittävästi vähentäneet rautateiden idänliikennettä. Myös metalliteollisuuden pellettikuljetuksen ohjautuminen uusille markkinoille näkyi VR:n toiminnassa.

Edellä mainitut tavaraliikenteen ilmiöt osaltaan vaikuttivat historialliseen käänteeseen VR:n taloudessa: viime vuonna henkilöliikenteen liikevaihto ohitti tavaraliikenteen liikevaihdon.

## Paljon matkustajia

Henkilöliikenne saavutti uuden matkustajamääräennätyksen, 66,7 miljoonaa. Huomionarvoista on myös, että junamatkan keskimääräinen pituus kasvoi.

Hyvälle saavutukselle on monta selitystä. Vuoden 2006 syksyllä alkoi Uusi juna-aika. Silloin lisättiin tuntuvasti vuoroja, mutta vielä tuntuvampaa oli matkustusaikojen lyheneminen.

Etelä-Suomen ja Itä-Suomen kaupunkien välinen etäisyys lyheni tunnista puoleentoista.

Vuorotiheys ja matkustusaika ovat oleellisia asioita liikennevälinettä valittaessa. Niiden lisäksi vaikuttavat kaluston taso ja palvelu. VR on 2000-luvulla investoinut moderniin kalustoon 530 miljoonaa euroa. Kun kaikki uusi kalusto on saatu liikenteeseen, tulokset ovat alkaneet näkyä.

Matkustajamäärän kasvamiseen ovat vaikuttaneet myös erityisryhmien huomioon ottaminen, lippujen saatavuuden parantaminen sekä asema- ja junapalvelujen terävöittäminen.

Junaliikenteessä oli täsmällisyysongelmia erityisesti kesällä ja syksyllä, mutta tilanne saatiin normalisoiduksi loppuvuoteen tultaessa.

Henkilöliikenteen lisäksi myös muut VR-konsernin toimialat menestyivät hyvin. Kaikki yhtiöt tekivät positiivisen tuloksen.

Merkille pantavaa oli Pohjolan Liikenne -konsernin laajeneminen tavaraliikenteessä ulkomaille ja VR-Radan hyvä suoriutuminen hankalassa kilpailutilanteessa. Konsernin tavaraliikenteessä myönteistä oli, että asiakkaiden kannalta hyödyllinen kokonaispalveluajatus eteni.

### Teemoina asiakas ja ympäristö

Toimintavuoden aikana VR:n sisällä käytiin syvälinen strategia-keskustelu, jonka tuloksena vanhoja strategioita päivitettiin ja täydennettiin. Ydinteemoiksi nousivat asiakas ja ympäristö.

Yksi VR:n neljästä arvosta on jo kauan ollut tyytyväinen asiakas. Päämääränä on tehdä työtä asiakkaiden hyväksi tarjoamalla laadukkaita ja helposti saatavia palveluja. Palveluja halutaan kehittää yhdessä asiakkaiden kanssa.

Strategiansa mukaisesti VR:n tavoitteena on entistä paremmin ymmärtää asiakkaiden kuljetus- ja matkustustarpeita ja vastata niihin palveluja kehittämällä. Erityistä huomiota kiinnitetään toimintavarmuuteen eli kaluston kuntoon ja junaliikenteen täsmällisyyteen. Asiakaslähtöisyys halutaan varmistaa niin, että se näkyy koko henkilöstön päivittäisessä työssä.

Vuonna 1993 aloitettu työ ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi nostettiin kertomusvuonna uudelle tasolle. VR sitoutui 12 ympä-

ristölupaukseen, jotka lunnastetaan vuoden 2012 loppuun mennessä. Lupauksista keskeisimmät ovat junaliikenteen hiilidioksidipäästöjen puolittaminen ja junaliikenteen matkustaja-kohtaisen energiankulutuksen vähentäminen viidenneksellä.

Lupauksiin kuuluvat myös muun muassa junien siisteyden ja asema-alueiden viihtyisyyden parantaminen, melu- ja tärinähaittojen vähentäminen sekä yhdistettyjen kuljetusten lisääminen.

Torjuakseen omalta osaltaan ilmastonmuutosta VR teki päätöksen siirtymisestä niin kutsutun vihreän sähkön käyttämiseen vuoden 2008 alusta. Suomen rautatieliikenteestä 80 % on sähköjunaliikennettä.

### Isoja hankkeita

Rautatieliikenne vaatii sujuakseen kunnossa olevan infrastruktuurin. Tiukasta rahoitustilanteesta huolimatta valtio on pystynyt varsin hyvin edistämään isoja rakennushankkeita.

Helsingin varikkoalueen peruskunnostus Ilmalassa on hyvässä vauhdissa. Kun työ on valmis, junien huolto voidaan hoitaa nykyistä paremmin. Tärkeä yksityiskohta on lämpimän hallitilan lisääminen. Sen ansiosta jäätyneitä junia saadaan sulatetuiksi aikaisempaa tehokkaammin.

Erittäin iso hanke on Seinäjoen ja Oulun välisen rataosan perusparannus. Tämän hankkeen ongelmana on sen pitkä kesto-aika, josta aiheutuvat liikennehäiriöt ja korvaavat kuljetukset karkottavat asiakkaita.

Tammikuun lopulla 2008 käynnistetty Lahden ja Luumäen välisen radan kunnostus puolestaan on yksi osa tärkeää Helsingin ja Pietarin välistä nopean liikenteen hanketta. Vuonna 2011 näiden kaupunkien välinen matka taittuu noin kolmessa ja puolessa tunnissa. VR:n ja Venäjän rautatieyhtiö RZD:n puoliksi omistama Karelian Trains -yhtiö on jo tilannut nopeaan liikenteeseen neljä junaa.

Hyvin myönteinen signaali oli, että Talvivaaran kaivosradan rakentamisurakan voitti VR-Rata.

VR:n puolesta ja omasta puolestani kiitän lämpimästi asiakkaitamme, yhteistyökumppaneitamme ja ystäviämme vuodesta 2007, joka jää aikakirjoihin hyvänä vuotena. Kiitän myös VR-konsernin henkilöstöä erinomaisesta työstä.

Henri Kuitunen  
pääjohtaja  
VR-Yhtymä Oy

STRATEGIA-  
KESKUSTELUSSA  
YDINTEEMOIKSI  
NOUSIVAT ASIAKAS  
JA YMPÄRISTÖ



# Strategia ja sen toteuttaminen

## KASVU JA TEHOAKUUS STRATEGISINA PÄÄMÄÄLTÄ

**Kevään 2007 strategiatyöskentelyn tavoitteena oli määritellä VR:n perustehtävä, luoda visio vuoteen 2011 ja linjata konsernin toimintaa strategisten teemojen avulla. Strategiatyöskentelyn perustana ovat VR:n arvot.**

Strategisiksi teemoiksi valikoituivat kasvu ja tehokkuus. Keskeiset VR-konsernin strategiaan vaikuttavat ulkoiset tekijät ovat ilmastomuutos, raideliikennejärjestelmän toimivuus, kasvavat mahdollisuudet Venäjän ja itäisen Euroopan markkinoilla, teollisuuden rakennemuutos sekä raideliikenteen kilpailun käynnistyminen tavaraliikenteessä.

### VR-konsernin perustehtävä

VR-konsernin perustehtävänä on tuottaa asiakkailleen ympäristöystävällisiä, korkealaatuisia sekä kotimaisia että Venäjälle ja itäiseen Eurooppaan kohdistuvia kansainvälisiä henkilöliikenne- ja tavaraliikennepalveluita. Lisäksi VR-konserni tuottaa raideliikenteen täsmällisyyttä ja palvelutasoa nostavia radan rakentamisen ja kunnossapidon palveluita.

### VR:n strateginen visio vuoteen 2011

VR on hyvämaineinen ja arvostettu konserni, jonka perusliiketoiminnot kasvavat vakaasti ja varmasti. Tämä turvaa toiminnan jatkuvuuden ja konsernin yhteiskunnallisesti tärkeän tehtävän. VR pyörittää elinkeinoelämän ja kansalaisten rattaita.

### Arvot

VR-konsernin arvot ovat turvallisuus, tyytyväinen asiakas, yhdessä menestyminen ja vastuullisuus. Arvot luovat pohjan VR:n tavalle toimia kaikkien sidosryhmien kanssa. Arvot ovat olennainen osa VR:n johtamista. Vuonna 2008 alkaneella strategiakaudella käynnistyy uudelleen konsernitason arvokeskustelu.

#### Turvallisuus

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

#### Tyytyväinen asiakas

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

#### Yhdessä menestyminen

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

#### Vastuullisuus

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





## Strategiakauden teemat

VR-konsernin strategiassa on kaksi päämäärää: kasvu ja tehokkuus. Kasvun ja tehokkuuden kehittämistä ohjaa asiakkaiden muuttuvien tarpeiden ymmärtäminen.

### Kasvu

- Kasvu tarkoittaa konsernin kaikissa liiketoiminnoissa markkinaosuuksien nostoa ja vahvistamista. Kasvua mitataan liikevaihdon ja markkinaosuuksien kehittyemisellä.
- Asiakkaan kokeman laadun nostaminen lisää kasvua. Tavoitteena on ymmärtää asiakkaiden kuljetus- ja liikkumistarpeet ja vastata niihin logististen palvelujen ja asiakaspalvelutoiminnan kehittämisellä. Erityisesti otetaan huomioon asiakkaiden arvostukset, muun muassa kasvanut ympäristötietoisuus.
- Asiakslähtöisyyden näkyminen henkilöstön päivittäisessä työssä varmistetaan. Asiakkaiden kehittyvien tarpeiden ymmärtäminen ohjaa kasvuun.
- Ympäristöarvoja korostetaan VR:n kaikessa toiminnassa. VR-konser-

nilla on keskeinen rooli rakennettaessa yhä vähäpäästöisempää Suomea.

- Venäjä ja itäinen Eurooppa nähdään kasvualueena. Erityisesti Venäjän, mutta myös muiden Itä-Euroopan maiden liiketoimintapotentiaali hyödynnetään.

### Tehokkuus

- Tehokkuus tarkoittaa toiminnan laadun ja toiminnasta aiheutuneiden kustannusten optimointia. Tehokkuuden mittareita ovat liikennöinnin täsmällisyys ja palvelusuoritteiden tuotantokustannukset.
- Täsmällisyyden nostaminen on keskeistä tehokkuuden parantamista. Asiakkaiden näkökulmasta kokonaisvastuu junaliikenteen toimintavarmuudesta ja täsmällisyydestä kuuluu VR-konsernille.
- Kehittämällä VR-konsernin toiminnan joustavuutta ja muutosherkkyyttä varmistetaan strategian toteutuminen ja parannetaan sekä mainetta että imagoa.

## Visio

VR on hyvämaineinen ja arvostettu konserni, jonka perusliiketoiminnot kasvavat vakaasti ja varmasti. Tämä turvaa toiminnan jatkuvuuden ja konsernin yhteiskunnallisesti tärkeän tehtävän. VR pyörittää elinkeinoelämän ja kansalaisten rattaita.

## Strategia

### Tehokkuus

Täsmällisyys  
Maine ja imago  
Toiminnan joustavuus

### Kasvu

Asiakkaan kokemaa laatua  
Ympäristöarvot  
Venäjä ja itäinen Eurooppa

## Arvot

### Turvallisuus

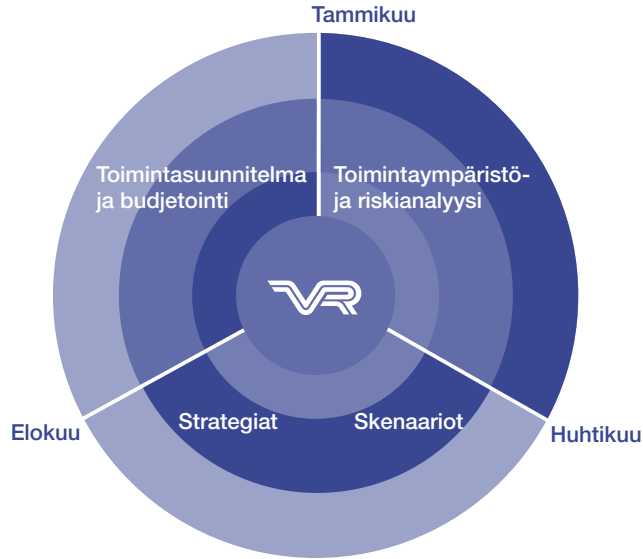
Tyytyväinen asiakas  
Yhdessä menestyminen  
Vastuullisuus

## Toteutus

Liiketoimintavastuussa olevat yksiköt keskittyvät kasvuun ja tuotannolliset yksiköt tehokkuuteen ja hintakilpailukykyyn. Maineen kohentamisesta vastaavat kaikki VR-konsernin yhtiöt.



# Strategia ja sen toteuttaminen



VR-konsernin vuosikello

## Strategian toteuttaminen

VR-konsernin johtamismallin tarkoituksena on varmistaa strategian toteutus ja strategian mukainen operatiivinen toiminta. Strategisella tasolla tärkeä johtamismallin menetelmä on konsernin vuosikello.

Konsernistrategiassa tehdyt linjaukset, muodostetut strategiset tavoitteet ja määritellyt strategiset toimenpiteet viedään konserniyhtiöiden strategioihin ja sitä kautta konserniyhtiöiden toimintasuunnitelmiin. Strategian toteuttamisessa liiketoimintavastuussa olevat yksiköt keskittyvät kasvuun ja tuotannolliset yksiköt erityisesti teknisen laadun kautta saavutettavaan tehokkuuteen ja hintakilpailukykyyn.

VR-konsernin johtamismalli perustuu tehokkaaseen rakenteeseen, jossa liiketoiminnot on organisoitu johtamisen ja operatiivisen toiminnan kannalta tarkoituksenmukaisiksi kokonaisuuksiksi. Lähtökohtana ovat eri yhtiöiden ydinliiketoimintojen saumaton yhteistyö ja asiakkaan tarpeet.

Liiketoimintarakenteen lisäksi konsernin johtamismalli perustuu suorituskyvyn johtamiseen. Siinä keskeistä on yhtenäinen tapa asettaa tavoitteita, panna täytäntöön toimenpiteitä ja seurata tavoitteiden saavuttamista. Yhtenäisyys näkyy sekä strategisella että operatiivisella tasolla kaikissa konsernin yhtiöissä ja yksiköissä.

Johtamisessa hyödynnetään myös prosessijohtamisen periaatteita. Operatiivisella tasolla menetelmät liittyvät tavoitte- ja kehityskeskusteluihin.

Esimerkkejä konsernistrategian toteuttamisesta ovat asiakkuuden hallinnan toimintamallien kehittäminen ja VR-konsernin sitoutuminen ympäristölupauksillaan ilmastonmuutoksen hillitsemiseen.

VR Osakeyhtiöön muodostettiin syksyllä 2007 henkilö- ja tavaraliikenteen asiakaspalveluketjut, joiden tavoitteena on asiakaspalvelun parantaminen, yksiköiden välisen vuorovaikutuksen tiivistäminen sekä toiminnan tehostaminen.

Joulukuussa 2007 VR julkisti 12 ympäristölupausta, joista keskeisimmät ovat junaliikenteen hiilidioksidipäästöjen puolitaminen ja matkustajakohtaisen energiankulutuksen vähentäminen. Ympäristölupaukset lunastetaan vuoden 2012 loppuun mennessä.

## Riskienhallinta

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

Riskienhallintapolitiikassa määritetään riskienhallinnan tavoitteet ja vastualueet. Poliittikka vahvistaa myös riskien arvioinnin, valvonnan ja raportoinnin periaatteet.

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

Periaatteena on, että kukin esimies vastaa oman toimintansa riskien hallinnasta. Tämän ohella VR:llä suoritetaan vuosittain kokonaisvaltainen riskiarviointi liiketoiminta-alueittain. Arviointiperusteina ovat uhkaan liittyvän vahingon todennäköisyys ja seurausten vaikuttavuus. Kartoituksessa kuvataan myös riskien hallintakeinot.

Merkittävistä hankkeista tai toiminnan uudistuksista ja muutoksista tehdään erillisiä riskianalyyskejä. Riskejä arvioidaan jatkuvasti myös esimerkiksi työturvallisuuden parantamiseksi työpaikoilla.

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

## Vuoden 2007 tapahtumat

### 7.1. Pendolino- ja InterCity-liikenne käynnistyi Kajaanissa

Junavuorojen määrä Helsingin ja Kajaanin välillä lähes kaksinkertaistui, kun VR aloitti liikenteen Pendolino- ja InterCity-junilla Kajaaniin tammikuussa 2007.

### 23.1. Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen turvallisuutta parannettiin

YTV:n, HKL:n ja VR:n aloitteesta valmistui pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen turvallisuusstrategia, jonka tarkoituksena on löytää konkreettisia keinoja joukkoliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Yhteisenä tavoitteena on, että joukkoliikenteessä voi kulkea kokematta turvattomuutta tai häirintää.

### 2.5. Raiteille 69 uudistunutta ravintolaa

VR:n tytäryhtiö Avecran ravintolavaunu-uudistus valmistui huhtikuussa 2007. Raiteilla liikennöi kuusi uudistunutta ravintolavaunutyyppeä, yhteensä 69 vaunua. Ravintolavaunujen mittava uudistus koskee vaunujen visuaalista ilmettä, tuotteita ja palveluja.

### 7.5. VR:n aikataulut kattavammin kännyköihin

VR:n Internet-aikatauluhaku laajeni mobiilipalveluksi kattamaan myös uudemmat matkapuhelimet ja kannettavat päätteet, joissa on nettiyhteys. Aikatauluja voi hakea osoitteessa mobile.vr.fi. Myös verkkokaupan matkahaku osoitteessa vr.fi uudistui.

### 27.6. Pohjolan Liikenne myi Transuotilan

Pohjolan Liikenne myi Kiitosimeon Oy:lle säiliökuljetustoimintoja harjoittavan yhtiön, Transuotilan. Myynti tukee Pohjolan Liikenne-konsernin tavoitetta keskittyä kehittyneisiin kuljetus- ja logistiikkapalveluihin.

### 11.7. VR-Radalta turvalaitteet Vuosaaren satamaan

VR-Radan sähköasennuskeskus toteuttaa Vuosaaren sataman turvalaitejärjestelmän. Toimitus kattaa turvalaitteet satamradalle, satama-alueen ratapihalle ja Suomen pisimpään rautatietunneliin. Toimitukset käynnistyivät loppuvuonna 2007 ja jatkuvat vuonna 2008.

### 1.8. Säännöllinen konttijunaliikenne itärajan yli alkoi

ContainerTrans Scandinavia, joka on VR Osakeyhtiön ja Venäjän rautatieyhtiön RZD:n tasaosuuksin omistama yritys, aloitti toimintansa käynnistämällä säännöllisen konttijunaliikenteen itärajan yli elokuussa 2007.

### 3.9. Oikorata täytti vuoden

Junamatkojen määrä kauko- ja vyöhykeliikenteessä kasvoi vuonna 2007 voimakkaasti. Kasvun taustalla olivat Keravan ja Lahden välisen oikoradan avaaminen 3.9.2006, uusi junakalusto ja lisääntynyt junatarjonta.

### 5.9. Karelian Trains tilasi nopeita junia Helsingin ja Pietarin välille

Karelian Trains tilasi Alstom Transportilta neljä nopeaa junaa Helsingin ja Pietarin välille. Junat tulevat liikenteeseen vuonna 2010. Kaupan arvo on noin 120 miljoonaa euroa. VR Osakeyhtiö ja Venäjän rautatieyhtiö RZD omistavat Karelian Trains -yhtiön puoleksi.

### 12.10. VR:n Kivimies-mainonta palkittiin

VR:n Kivimies-mainonta sai Grand Effie- eli pääpalkinnon Markkinointiviestinnän Toimistojen Liiton ja Suomen Markkinointiliiton Effie-mainoskisassa. Perusteluina oli VR:n kyky soveltaa konseptiaan menestyksellisesti lukuisissa kampanjoissa ja rakentaa samalla pitkäaikaista ja näkyvää mainonnan linjaa.

### 26.11. Talvivaara Infrastructure ja VR-Rata aiesopimukseen kaivosradasta

Talvivaara Projektin tytäryhtiö Talvivaara Infrastructure ja VR-Rata tekivät aiesopimuksen kaivosradan rakentamisesta. Urakka sisältää kaivosradan ja luovutusratapihan rakennussuunnittelun ja rakentamistyöt. Talvivaaran kaivosrata on noin 25 km:n pituinen, ja se valmistuu vuonna 2009.

### 5.12. VR puolittaa junaliikenteen hiilidioksidipäästöt

VR julkisti 12 ympäristölupausta, jotka yhtiö aikoo lunastaa 150-voitisjuhluvuoteensa 2012 mennessä. Hiilidioksidipäästöjen puolittaminen junaliikenteessä on tärkein ympäristölupauksista. Tavoitteen toteuttamiseksi VR alkoi käyttää junaliikenteessään niin sanottua vihreää sähköä vuoden 2008 alusta lähtien.



*Palautekäsittelijä  
Mari Hinkkala  
Lahden asemalla  
järjestetyssä työmatka-  
tapahtumassa maaliskuussa 2007.*

# ILMESTONMUUTOS JA GLOBALISAATIO MUUTOSUOMINA



*Junaliikenteen osuus kaikesta Suomen tavaraliikenteestä on noin neljännes eli selvästi suurempi kuin EU-maissa keskimäärin.*

**Rautatieliikenteen toimintaympäristö Suomessa poikkeaa monista muista Euroopan maista. Väestön määrä on pieni, ja asutus on keskittynyt Etelä-Suomeen. Toimintaympäristön muutokset liittyvät muun muassa globalisaatioon ja ilmastonmuutokseen.**

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 raidelevyeyden vuoksi.

### Asiakkaat

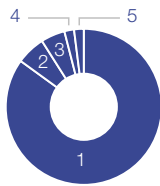
VR:n tavaraliikenteen tärkeimmät asiakkaat ovat suomalaiset perusteollisuuden yritykset. Suurin asiakasryhmä on metsäteollisuus, seuraavina metalli- ja kemianteollisuus. Huomattava osa kuljetuksista on Venäjän-liikennettä. Junaliikenteen osuus kaikista Suomen tavaraliikenteestä on noin neljännes eli kaksinkertainen verrattuna EU-maiden keskimääräiseen osuuteen.

Henkilöliikenteessä tehdään eniten junamatkoja lähijunissa pääkaupunkiseudulla. Lähiliikennealue ulottuu pääradalla Helsingistä Riihimäelle, oikoradalla Helsingistä Lahteen ja rantaradalla Helsingistä Karjaalle. Pääkaupunkiseudun Yhteistyövaltuuskunta ostaa junaliikenteen Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten muodostamalla YTV-alueella sekä uudella Keravalle ja Kirkkonummelle yltävällä kolmosvyöhykkeellä.

Suurin osa junaliikenteen henkilökilometreistä kertyy kaukoliikenteestä, kun tehdyn matkan pituus otetaan huomioon. Tärkeitä asiakasryhmiä ovat liikematkustajat, työmatkustajat, perheet, opiskelijat ja eläkeläiset. Suomessa junan osuus kaikesta matkustuksesta on noin 5 %, joka on hieman EU-keskiarvoa pienempi. Henkilöautolla tehdään kaikista kotimaan matkoista yli 80 %.

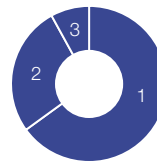
VR-Radan suurin asiakas on liikenne- ja viestintäministeriön alainen Ratahallintokeskus. Se on viime vuosina lisännyt kilpailuttamista ratatöissä ja kunnossapidossa. Yhtiön muita asiakkaita ovat kunnat, satamat, rautatiepalveluja käyttävät yritykset ja muut radan rakentamisen pääurakoitsijat.

Pohjolan Liikenne -konsernin asiakkaita ovat pika- ja vakiovuorojen matkustajat kaukoliikenteessä sekä pääkaupunkiseudun sopimusliikenteen matkustajat lähiliikenteessä. Tavarali-



**Henkilöliikenteen markkinaosuudet Suomessa 2006**

1 Henkilöauto	85 %
2 Linja-auto	6 %
3 Juna	5 %
4 Lentokone	2 %
5 Muut	2 %



**Tavaraliikenteen markkinaosuudet Suomessa 2006**

1 Tieliikenne	65 %
2 Rautatieliikenne	27 %
3 Vesiliikenne	8 %

kenteen asiakkaita ovat suuret ja keskisuuret yritykset, jotka tarvitsevat logistisia ratkaisuja sekä kappale-tavaratoimituksissa että massatavarakuljetuksissa niin kotimaassa kuin kansainvälisessä liikenteessäkin.

## Rautatiealan viranomaiset

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

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa rautateitä koskevasta lainsäädännöstä ja lupahallinnosta. Lisäksi se ostaa VR:ltä henkilöliikenteen palveluita.

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

VR-konsernin omistajaohjauksesta vastaa 1.5.2007 lähtien valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto.

## Muutokset toimintaympäristössä

Toimintaympäristön muutokset Suomessa liittyvät muun muassa globalisaatioon ja tuotannon siirtymiseen uusille alueille, ilmastonmuutokseen, uusiin toimijoihin raideliikenteessä, Venäjän taloudellisen ja poliittisen tilanteen kehittymiseen lähivuosina sekä asiakkaiden vaatimustason nousemiseen.

### Tavaraliikenne

Tavaraliikenteessä logistiikan merkitys ja räätälöityjen logistiikka-palvelujen tarve kasvaa, kun toimitusketjut ja -verkot globalisoituvat. EU:n liikennepoliitikassa kilpailukyky ja logistiikka otetaan entistä paremmin huomioon. Ympäristöperusteisten maksujen ja verojen käyttäminen sekä ohjaus- että rahoituskeinona on lisääntymässä.

Rautateiden kotimainen tavaraliikenne avautui vuonna 2007 EY-lainsäädännön mukaisesti kilpailulle. Sen ennakoidaan käynnistyvän metsäteollisuuden raakapuukuljetuksista. Uusien rautatieyritysten on kuitenkin kyettävä täyttämään kuljetusvarmuus-, täsmällisyys- ja turvallisuusvaatimukset.

Venäjän tavaraliikenteellä on Suomelle huomattava merkitys. Suomen vahvuuksia ovat varastointipalvelut sekä reitin turvallisuus ja toimitusaikojen ennustettavuus. Poliittikka ja talous kytkeytyvät toisiinsa Venäjällä. Tariffit vaikuttavat keskeisesti toimijoiden ja kuljetusreittien kannattavuuteen. Kuljetussektorilla

rautatiet kuitenkin säilyttänevät asemansa pitkien välimatkojen ja teollisuuden rakenteesta johtuen.

### Henkilöliikenne

Henkilöliikenteen kehittymiseen vaikuttaa voimakkaasti väestön ja elinkeinoelämän keskittyminen kasvukeskuksiin ja etenkin pääkaupunkiseudulle sekä Tampereen ja Turun lähialueille. Kuljetuspalveluiden kysyntä näillä alueilla on voimakkaampaa kuin harvempaan asutussa Itä- ja Pohjois-Suomessa.

Kaupunkiseuduilla kasvu painottuu kaupunkien reuna-alueille ja kehyskuntiin yhä etäämmäs palveluista ja työpaikoista. Asukkaiden alueellinen keskittyminen luo käyttäjäpohjan tiheälle joukkoliikenteen vuorotarjonnalle. Työmatkoille tarvitaan lisää nopeita suoria vuoroja, jotta joukkoliikenne pystyy kilpailemaan henkilöautoliikenteen kanssa.

Myös aluekeskusten välinen liikenne kasvaa. Näillä markkinoilla nopeat, täsmälliset ja tiheään liikennöidyt joukkoliikennevälineet voivat tarjota kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöautoille. Aluekeskusten yhteysväleillä joukkoliikenteen markkinat ja palvelutarjonta toimivat taloudellisesti itsenäisesti, mutta infrastruktuurin kehittämiseen tarvitaan yhteiskunnan panosta.

Ympäristötietoisuus tulee vaikuttamaan merkittävästi ihmisten kulutustottumuksiin lähivuosina. Liikenne tuottaa viidenneksen ilmastomuutosta voimistavista kasvihuonekaasuista, mutta raideliikenteen osuus liikenteen päästöistä on vain 1 %.

Asiakkaiden vaatimustaso joukkoliikenteen palveluja kohtaan tulee kasvamaan. Matkustajainformaation, lipputuotteiden ja niiden saatavuuden kehittäminen, junien ja asemien siisteyden parantaminen, huomion kiinnittäminen junakaluston kunnossapitoon ja vaunujen matkustusmukavuuteen sekä esteettömyyden takaaminen lisäävät junaliikenteen houkuttelevuutta.

### Ratojen rakentaminen ja kunnossapito

Ratojen rakentamisen ja kunnossapidon liiketoimintaan vaikuttaa rataverkon kunnossapidon kilpailuttaminen. VR-Rata on säilyttänyt merkittävän asemansa peruskunnossapidossa kilpailun avauduttua vaiheittain vuodesta 1995 alkaen.

Suomen liikennejärjestelmä on monipuolinen, monilta osin toimiva ja hyväkuntoinen. Useat teiden ja rautateiden valtakunnalliset runkoyhteydet ovat kuitenkin kiireellisen perusparannuksen tarpeessa.











## Toimiala lyhyesti

## Liikevaihto

milj. €

## Asiakkaat



### Rautatieliikenne, henkilöliikenne

- VR tarjoaa junamatkustajille monipuolisia palveluja kaukoliikenteessä ja pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä. Päivittäin kulkee noin 310 kaukojunaa ja noin 890 lähijunaa.

370,2

- VR Osakeyhtiön henkilöliikenteen tärkeimpiä asiakasryhmiä ovat perheet, työmatkustajat ja liikematkustajat.



### Rautatieliikenne, tavaraliikenne

- VR Cargo toimii teollisuuden peruskuljettajana kotimaassa ja kansainvälisessä liikenteessä. VR Cargo kuljettaa raaka-aineita tuotantolaitoksiin ja valmiita tuotteita satamiin ja kohde-markkinoille. Päivittäin Suomessa kulkee noin 500 tavarajunaa.

340,0

- VR Cargon tärkeimmät asiakkaat ovat suomalaiset perusteollisuuden yritykset: metsä-, metalli- ja kemianteollisuus. Huomattava osa kuljetuksista on Venäjän-liikennettä.



### Ratojen rakentaminen ja kunnossapito

- VR-Rata on erikoistunut radanpidon suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapitopalveluihin. Se tarjoaa lisäksi betoni- ja teräsrakentamisen eli insinöörirakentamisen palveluita ja sähköurakointia myös rautatieympäristön ulkopuolella.

238,3

- VR-Radan asiakkaita ovat valtio, kunnat, satamat ja rautatiepalveluja käyttävät yritykset sekä muut radanpidon pääurakoitsijat.



### Autoliikenne

- Pohjolan Liikenne on henkilöliikenteeseen ja logistisiin ratkaisuihin erikoistunut konserni, joka hoitaa VR:n auto-liikennettä tytäryhtiöidensä kautta.

286,6

- Pohjolan Liikenteen asiakkaita ovat linja-autoliikenteessä matkustajat ja tavaraliikenteessä logistisia ratkaisuja tarvitsevat asiakkaat.



### Catering- ja ravintolatoiminta

- Vecra harjoittaa catering- ja ravintolatoimintaa kaukoliikenteen junissa ja rautatieasemilla. Yhtiön vähemmistöosakkaana on kansainvälinen Rail Gourmet Group.

29,0

- Vecran asiakaskunta muodostuu kauko- ja lähiliikenteen matkustajista.



### Telepalvelut

- Corenet tuottaa telepalveluja ja kehittää telejärjestelmiä. Yhtiön vähemmistöosakkaana on TDC Oy.

20,7

- Corenet tarjoaa televerkkoratkaisuja ja telepalveluja rautatieliikenteeseen sekä kuljetus- ja logistiikka-alan tarpeisiin.

## Tavoitteet

## Henkilöstömäärä

## Tapahtumia vuonna 2007

- Asiakastyytyväisyyden parantaminen ja markkinaosuuden kasvattaminen kaukoliikenteessä sekä pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä. Matka-aikojen lyhentäminen ja matkustusmukavuuden parantaminen sekä täsmällisyyden ja matkustaja-informaation parantaminen.

1 438

- Junamatkustuksen suosio kasvoi ennätyslukemiin. Matkojen määrä oli 66,7 miljoonaa eli enemmän kuin koskaan aikaisemmin.

- Asiakaslähtöisyyden lisääminen koko toiminnassa, keinoina hyvä palvelu ja korkea toimitusvarmuus. Idänliikenteen kasvattaminen. Toiminnan tehokkuuden lisääminen kehittämällä toimintaprosesseja ja uusia teknologioita.

1 935

- VR Cargo uusi vaunukalustoaan: metsäteollisuuden raakapuu-kuljetuksiin hankittiin 150 uutta vaunua ja saneerattiin 200 vaunua. Yhdistettyihin kuljetuksiin hankittiin 20 uutta vaunua ja tilattiin toiset 20.

4 186

Henkilöstö toimialan  
muissa tehtävissä

- Asiakkuuden hallinnan kehittäminen ja innovatiivisten ratkaisujen tuottaminen ja markkinointi. Kilpailukyvyyn parantaminen. Työnantajakuvan kehittäminen sekä esimiestyön ja osaamisen jatkuva kehittäminen.

2 295

- VR-Rata otti käyttöön uuden mittavaunun, jolla voidaan mitata raidegeometriaa ja sähköradan rakenteita 200 kilometrin tuntinopeudella.

- Tavaraliikenteessä toimitusketjun hallitseminen ja palveluiden yhtenäistäminen. Henkilöliikenteessä kaukoliikenteen markkinaosuuden säilyttäminen ja pääkaupunkiseudun sopimusliikenteen osuuden kasvattaminen.

2 024

- Autoliikenteen liikevaihto kasvoi 19 % edellisestä vuodesta.

- Johtavan aseman saavuttaminen Quick Service -markkina-alueella sekä juna- että ravintolaliiketoiminnassa. Konseptien, johtamisen ja henkilöstön pitkäjänteinen kehittäminen.

285

- Avecra uudisti ravintolavaunukonseptinsa. Raiteilla liikennöi kuusi uudistunutta ravintolavaunutyyppeä, yhteensä 69 vaunua.

- Lisäarvon tuottaminen asiakkaiden liiketoiminoille ja luottamuksellisen, kumppanuuteen perustuvan asiakassuhteen luominen.

287

- Corenet ja Tiehallinto allekirjoittivat sopimuksen 330 valtakunnallisen keli- ja liikennekameran huoltopalvelusta.

## JUNAMATKUSTUS ENNÄTYSLUKEMIIN

**VR tarjoaa junamatkustajille monipuolisia palveluja kaukoliikenteessä ja pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä. Päivittäin on noin 310 kaukoliikenteen junavuoroa, joista kuusi Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä. Pääkaupunkiseudulla kulkee noin 890 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.

### Strategiset tavoitteet

Henkilöliikenteen tavoitteina ovat asiakastytyväisyyden parantaminen ja markkinaosuuden kasvattaminen kaukoliikenteessä sekä pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä.

Matka-aikoja pyritään lyhentämään ja matkustusmukavuutta lisäämään entisestään. Täsmällisyyden ja matkustajainformaation parantaminen on keskeinen kehityskohde.

### Asiakkuustyöskentely

Henkilöliikenteen tärkeimpiä asiakasryhmiä ovat perheet, työmatkustajat ja liikematkustajat. Kunkin asiakasryhmän toiveita kuunnellaan junien palveluita, lipputuotteita ja matkustajainformaatiota kehitettäessä.

Perhematkustajille tarjotaan monipuolisia lippuvaihtoehtoja sekä matkustusmukavuutta. Lapsiperheiden käyttämän perhelipun myynti kasvoi tarkastelujaksolla noin 4 %. Asiakkaat ottivat hyvin vastaan vuonna 2006 uusitut lasten leikkilätkät InterCity-junien palveluvuonussa.

Työ- ja liikematkustajia ajateltiin vuonna 2007 parantamalla matkustusmukavuutta. InterCity-junien Business-luokan vaunut uudistettiin. Kaikissa IC- ja IC2- sekä Pendolino-junissa on nyt yhtenäiset Business-palvelut. Myös Suomen ja Venäjän välillä liikennöivien junien päivä- ja makuuvaunuja uudistettiin.

Lähiliikenteessä työmatkustajien odotuksiin vastattiin muun muassa lisäämällä junavuoroja Helsingin ja Lahden väliselle oikoradalle. Z-junat kulkevat elokuusta 2007 lähtien tasatuntien molempiin suuntiin kaikkina viikonpäivinä.

Matkalipun hankkimisen helpottamiseksi on kehitetty uusia, paikkakunnasta riippumattomia lipunostokanavia. Erityisesti Internet-myynti ja R-kioskista lunastettavat liput kasvattivat suo-

sioitaan. Lipun saa myös asemien automaateista tai junasta. Noin 63 % junalipuista ostettiin vuonna 2007 VR:n asemien lipunmyyntipisteistä.

Matkustajainformaation parantamiseksi VR:n Internet-sivuille lisättiin junien kulkutieto- ja liikennetilannepalvelu. Sen ylläpidosta vastaa Riihimäellä sijaitseva VR:n yhteyskeskus, jonka palvelutarjontaan kuuluvat myös puhelin- ja verkkopalvelut asiakkaille ja jälleenmyyjille. Yhteyskeskus käsittelee asiakaspalautteet ja korvaushakemukset, joita vuonna 2007 saatiin 20 350. Suurin osa asiakaspalautteista koski liikennöintiä, palvelua tai junakalustoa.

Asiakastytyväisyyttä ja palvelun laatua mitattiin erilaisin tutkimuksin sekä junissa että asemilla. Parhaat arvostukset VR sai henkilöstön palvelun laadusta, ammattitaidosta ja ystävällisyydestä. Parannuksia toivottiin muun muassa juna- ja asema-kuulutuksiin etenkin liikennehäiriötilanteissa. Henkilökunnan kouluttamisessa erityisteemana syksyllä 2007 oli poikkeustilannehallinta.

### Liiketoiminnan kehittyminen

Junaliikenteen markkinaosuus on noin 5 % kaikesta matkuksesta Suomessa. Henkilöauton osuus on 85 %. Joukko-liikenteestä junan markkinaosuus oli 32 % vuonna 2006. Pitkillä, yli 75 kilometrin matkoilla noin 60 % joukko-liikenteen matkoista tehdään junalla.

Junamatkojen määrä on lisääntynyt selvästi jo viiden vuoden ajan. Kasvu on ollut muita liikennemuotoja nopeampaa. Vuonna 2007 junaliikenne kasvoi ennätyksellisesti sekä kauko- että lähiliikenteessä.

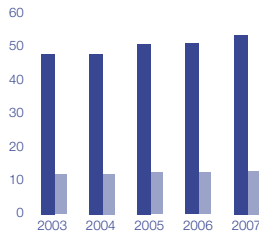
Kaukojunissa matkoja tehtiin viime vuonna 12,9 miljoonaa. Kasvua oli 3,1 %. Vuonna 2007 saavutettiin ennätys myös Suomen ja Venäjän välisissä junamatkoissa. Idänjunissa tehtiin 399 000 matkaa eli 18,4 % edellisvuotta enemmän.

VR:n oman lähiliikenteen vyöhykealueella matkustajamäärät kasvoivat poikkeuksellisen nopeasti. Kasvu edellisvuodesta oli 14,6 %. Suurimmat syyt kasvuun olivat Kerava–Lahti-oikoradan avaaminen ja YTV:n lippualueen laajeneminen Keravalle ja Kirkkonummelle. Myös YTV-alueen liikenne kasvoi tasaisesti, matkamäärällä mitattuna 2,5 %.

Liikenteen täsmällisyys jäi tarkastelujaksolla hieman tavoitteesta. Kaukojunista 88,2 % saapui pääteasemille aikataulussa, kun tavoitteena oli 90 %:n täsmällisyys. Lähiliikenteessä täsmällisyysprosentti oli 96,6, kun tavoite oli 97,5 %.

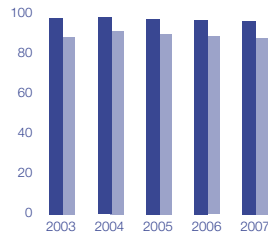
Henkilöliikenteen liikevaihto oli vuonna 2007 yhteensä 370,2 miljoonaa euroa, missä on 8,9 % kasvua edellisvuoteen verrattuna.





**Junaliikenteen matkat**  
miljoonaa

- Lähiliikenne
- Kaukoliikenne

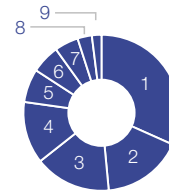


**Junaliikenteen täsmällisyys**  
%

- Lähiliikenne
- Kaukoliikenne

**Henkilöliikenteen asiakaspalautteet 2007**

1 Liikennöinti	32 %	6 Liput, hinnat ja myyntiehdot	6 %
2 Palvelu junissa	17 %	7 Avecran palvelut	5 %
3 Palvelu asemilla	15 %	8 Puhelinpalvelu	3 %
4 Kalusto	13 %	9 Muu	2 %
5 Verkkopalvelu	7 %		



## Vuoden 2007 tärkeimmät tapahtumat

Perhematkustukseen panostettiin kertomusvuoden aikana. InterCity-junien uusitut leikkililat saivat kansainvälisillä rautatiealan sisustusmessuilla Railway Interiors Expossa palkinnon parhaana matkustusmukavuutta edistävänä innovaationa. Kesätapahtumissa useilla paikkakunnilla tehtiin VR:n palveluja tunnetuksi.

Kehittämiskohteena katsauskaudella oli Lapin-liikenne, jonka markkinoinnissa tuotiin esiin uutta vaunukalustoa ja monipuolisia lipputuotteita. Matkamäärät Rovaniemelle kasvoivat 4 % edelliseen vuoteen verrattuna. Autojunapaketit ovat haluttu matkustustapa erityisesti perheille, niiden myynti kasvoi yli 3 %.

Pendolino- ja InterCity-liikenne alkoi Kajaaniin sähköistyksen valmistuttua tammikuussa 2007. Junatarjonnan kaksinkertautumisen ja matka-aikojen nopeutumisen myötä Kajaanin matkamäärät kasvoivat noin 25 %.

Business-luokan vaunut uudistuivat. InterCity-junien 25 vaunuosastoon vaihdettiin nahkaverhoillut istuimet ja tehtiin itsepalvelupisteet, joista asiakkaat saavat kahvia, teetä, vettä, pienen makean palan sekä päivän lehdet.

Suomen ja Venäjän välillä liikennöivään juna-kalustoon tehtiin kertomusvuonna uudistuksia. Pietariin liikennöivän Repinin ja Moskovaan liikennöivän Tolstoin vaunustot uusittiin.

VR:n ja Venäjän rautateiden OAO RZD:n yhteisyritys Oy Karelian Trains Ltd tilasi kertomusvuonna neljä nopeaa Pendolino-junaa Pietarin ja Helsingin väliseen liikenteeseen. Junat tulevat liikenteeseen vuodesta 2010 alkaen.

InterRail-matkustus kasvoi noin 40 % vuonna 2007. Uudistetulla InterRail-lipulla voi matkustaa kaikkiin InterRail-maihin tai vaihtoehtoisesti vain yhden maan alueella. Myös matkustusajat monipuolistuivat. Kortteja on saatavilla eri ikäryhmille, myös yli 26-vuotiaille ja alle 12-vuotiaille.

Lähiliikenteessä aloitettiin kesäkuussa G-junaliikenne Saunakallion ja Helsingin välillä. Arvioitua suuremmat oikoradan matkustajamäärät mahdollistivat elokuussa Z-junatarjonnan lisäämisen tasatuntiseksi. Lisäksi E-junan reittiä jatkettiin Espoosta Kauklahteen. Lähiliikenteen työmatkatapahtumat Riihimäellä ja Mäntsälässä saivat hyvän vastaanoton.

VR kuljetti kevään 2007 Euroviisujen aikana kymmeniä tuhansia matkustajia Helsinki–Pasila-välillä. Sekä kotimaiset että kansainväliset asiakkaat olivat tyytyväisiä sujuvasti toimineisiin kuljetuksiin ja näytävästi kisan henkeen profiloituun kalustoon.

Suosittu verkkopalvelun, matkahaun, toiminta laajeni mobiilipalveluksi kattamaan myös uudemmat matkapuhelimet ja kannettavat päätteet, joissa on nettiyhteys. Aikatauluja voi hakea osoitteessa mobile.vr.fi. VR:n Internet-sivujen kävijämäärät kasvoivat tasaisesti vuonna 2007. Vuorokaudessa sivustoilla kävi noin 50 000 asiakasta, jotka tekivät eniten aikatauluhakuja, mutta etsivät myös tietoa lippujen hinnoista sekä asemien ja junien palveluista.

VR:n lipputoimistoihin suunniteltu uusi ilme valmistui ensimmäisenä Lahden asemalle. Näkyvimpiä elementtejä ovat punavalkoinen väritys, lipputiskin uusi muoto ja uudet kalusteet. Myös Pasilan ja Tampereen asemilla tilat uusittiin, ja jatkossa noin 20 suurinta lipputoimistoa saa uuden ilmeen.

## Tulevaisuuden näkymät

Ympäristötietoisuuden kasvun ennustetaan lisäävän henkilöliikennettä raiteilla. Sekä kauko- että lähiliikenteen suotuisan kehityksen odotetaan jatkuvan lähivuosina.

Matkustajamäärät kasvavat erityisesti pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä. Lähiliikenteen tulevia hankkeita ovat raideliikenneyhteydet lentokentälle, lähiliikennekaluston uusiminen ja liityntäpysäköintipaikkojen määrän lisääminen.

Suomen ja Venäjän välisen henkilöliikenteen arvioidaan olevan yksi VR:n voimakaimmin kasvavista alueista. Tavoitteena on aloittaa nopea junaliikenne Helsingin ja Pietarin välillä tämän vuosikymmenen aikana. Matka-aika tulee olemaan aluksi noin neljä tuntia, lopullinen tavoite on kolme tuntia.

Ratahallintokeskus käynnistää suuret rata-työt Lahti–Luumäki- ja Seinäjoki–Oulu-väleillä vuonna 2008. Lisäksi Jämsän ja Jyväskylän välillä tehdään merkittäviä ratatöitä. VR ja Ratahallintokeskus pyrkivät parhaansa mukaan sovittamaan ratatyöt ja liikenteen yhteen matkustajien haittojen minimoimiseksi.

**YMPÄRISTÖ-  
TIETOISUUDEN  
KASVU LISÄÄ  
JUNAN  
KÄYTTÖÄ**

# KOTIMAAN KULJETUKSEEN ENÄ VUOSI



*VR Cargo tarjoaa logistiikka-alan yrityksille muun muassa yhdistettyjä kuljetuksia.*

**VR Cargo toimii metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden peruskuljettajana kotimaassa ja kansainvälisessä liikenteessä. Raaka-aineiden kuljettaminen tuotantolaitoksiin ja valmiiden tuotteiden kuljettaminen satamiin ja kohdemarkkinoille muodostavat valtaosan kuljetuksista.**

VR Cargo tarjoaa turvallisia, täsmällisiä ja ympäristöystävällisiä kuljetusjärjestelmiä. Tavoitteina ovat entistä laajempien logistiikkaratkaisujen tarjoaminen asiakkaiden tarpeisiin ja kansainvälisen kumppaniverkon kehittäminen.

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

### **Strategiset tavoitteet**

VR Cargon tavoitteena on asiakaslähtöisyyden lisääminen koko toiminnassa. Tavoitteeseen pyritään hyvällä palvelulla, sujuvilla prosesseilla ja korkealla toimitusvarmuudella.

Idänliikenteen kasvattaminen on VR Cargon tärkeä tavoite. Tavoitteeseen päästään kehittämällä edelleen kumppanuutta Venäjän rautatieyhtiö RZD:n ja sen tytäryhtiöiden kanssa.

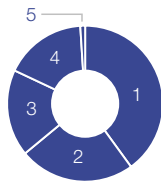
Lisäksi VR Cargo pyrkii lisäämään tehokkuuttaan kehittämällä toimintaprosessejaan ja asiakkuuden hallintaa.

### **Asiakkuustyöskentely**

VR Cargon asiakaskunnan ytimen muodostavat suomalaiset perusteollisuuden yritykset. Suurin asiakasryhmä on metsäteollisuus, seuraavina metalli- ja kemianteollisuus.

VR Cargon palvelut pohjautuvat asiakkaiden tarpeiden ja rautatiekuljetusjärjestelmän vahvuuksien yhdistämiseen. VR Cargo tarjoaa luotettavia ja kustannustehokkaita rautatiekuljetuksiin pohjautuvia logistiikkaratkaisuja, joilla pyritään tuottamaan asiakkaalle lisäarvoa. Ratkaisuun voi kuljettamisen lisäksi kuulua purku- ja lastauspalveluita, tehtaiden ja satamien vaihtotöitä, huolintaa sekä muita asiakkaan tarvitsemissä palveluissa.

VR Cargon toiminnan ydin on tehokas ja luotettava rautatiekuljetusjärjestelmä. Laajemmissa palvelukokonaisuuksissa tarjontaa täydennetään VR:n muiden konserniyhtiöiden ja muiden kumppaneiden palveluilla.



Kuljetukset tuoteryhmittäin 2007

1 Mekaaninen	
metsäteollisuus	40 %
2 Kemiallinen	
metsäteollisuus	24 %
3 Metalliteollisuus	18 %
4 Kemianteollisuus	17 %
5 Muu	1 %

Vuoden 2007 asiakastytyväisyyssmittauksessa VR Cargoa kiitettiin vahvasta osaamisesta sekä luotettavuudesta ja asiantuntemuksesta erityisesti isojen massojen kuljettajana. Asiakaspalvelua pidettiin hyvänä. Kuljetusmuotona juna nähtiin ympäristöystävällisenä ja turvallisena. Parannusta toivottiin muun muassa kuljetuskaluston laatuun ja saatavuuteen.

### Liiketoiminnan kehittyminen

Vuosi 2007 oli metsäteollisuudessa vaikea. Puun tuonti Venäjältä väheni lähinnä vaikeiden korjuuolosuhteiden ja puutulleihin liittyvien epävarmuustekijöiden vuoksi. Venäjän tuonnin kasvun odotetaan pysähtyvän tuontimaksujen vuoksi.

Tuontipuu korvautui osittain kotimaisella puulla. Kotimaan raakapuukuljetusten nopea kasvu asetti kuljetusjärjestelmälle haasteen. VR Cargon toimitusvarmuus raakapuukuljetuksissa säilyi erittäin hyvänä. Puun saannin vaikeudet leikkasivat myös metsäteollisuuden tuotekuljetuksia.

Suomalaisen metalliteollisuuden käyttöön tulevan raaka-aineen tuonti Venäjältä väheni teollisuuden hankintapäätöksien vuoksi. Myös aiemmin vahvasti kasvaneet rautapelletin transiitkuljetukset vähenivät raaka-aineen ohjaututtua Venäjän sisämarkkinoille ja Kiinaan. Myös metalliteollisuuden jalostusasteen nousu muutti kuljetusvirtoja.

Kemianteollisuuden kuljetusmäärät kasvoivat edellisestä vuodesta. Eniten kasvoivat palavien nesteiden ja kaasujen kuljetukset Venäjältä Suomeen.

Henkilöautojen kuljettaminen Suomen satamista Venäjälle ja IVY-maihin kasvoi vahvasti. Vuonna 2006 Siperian radan konttiliikenne tyrehtyi eikä se palannut aiemmalle tasolle. Sen sijaan konttiliikenne Suomesta Pietariin ja Moskovaan kehittyi suotuisasti.

VR Cargon markkinaosuus Suomen tavaraliikenteestä kasvoi ja oli 27 %. Luku on eurooppalaisittain korkea.

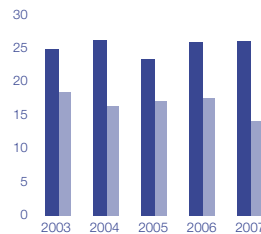
VR Cargon liikevaihto vuonna 2007 oli 340,0 miljoonaa euroa, missä on laskua 5,2 % edellisestä vuodesta. Kertomusvuonna VR Cargo kuljetti 40,3 miljoonaa tonnia tavaraa. Määrä jäi vuonna 2006 saavutetusta ennätyksestä 7,5 %.

Kotimaan liikenne kasvoi edellisestä vuodesta 0,9 %. Kokonaismäärä oli 26,2 miljoonaa tonnia.

Yhdistetyt kuljetukset vähenivät 5,0 % edellisestä vuodesta. Rekkajunissa kuljetettiin 13 970 yksikköä.

Idän tavaraliikenne väheni 20,0 %. Kuljetusten kokonaismäärä oli 13,5 miljoonaa tonnia. Vientiliikenne kasvoi 22,2 %.

Konttien kuljetusmäärä oli yhteensä 121 000 TEU, josta Siperian radan konttiliikenteen osuus oli 2 500 TEU. TEU on konttiliikenteen mittayksikkö, joka tarkoittaa yhtä 20 jalan konttia.



VR Cargon kuljetukset miljoonaa tonnia

● Kotimainen  
● Kansainvälinen

Henkilöautojen kuljetusmäärät Suomen kautta itään kasvoivat 35,0 %. Kaikkiaan rautateitse vietiin itään 19 720 henkilöautoa.

Kuljetukset länteen Turun ja Tornion kautta laskivat 20,2 %, ja niiden määrä oli 0,6 miljoonaa tonnia.

### Vuoden 2007 tärkeimmät tapahtumat

Kilpailu kotimaan rautatieliikenteessä avautui 1.1.2007. Toisiksi se ei ole vaikuttanut VR Cargon kuljetuksiin. Tilanteeseen on varauduttu kehittämällä palveluita entistä asiakaslähtöisemmiksi ja kustannustehokkaammiksi.

VR Cargo päätti hankkia 150 uutta vaunua ja saneerata 200 vaunua metsäteollisuuden raakapuukuljetuksiin. Yhdistettyihin kuljetuksiin hankittiin 20 uutta vaunua ja tilattiin toiset 20.

Idän liikenteeseen VR perusti Venäjän rautateiden omistaman OAO Transcontainerin kanssa yhteisyrityksen, Oy ContainerTrans Scandinavia Ltd:n hoitamaan Suomen ja Venäjän välisiä konttikuljetuksia. Yhtiön toiminta käynnistyi heinäkuun lopussa, ja viikoittaiset konttien kokojunakuljetukset Venäjälle alkoivat elokuun lopussa.

### Tulevaisuuden näkymät

Kotimaan liikenteen odotetaan vuonna 2008 säilyvän vuoden 2007 tasolla. Venäjälle ja IVY-maihin suuntautuvan vienti- ja transiitoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan.

Metsäteollisuuden kasvavaa kotimaan raakapuun hankintaa varten kehitetään terminaaliverkostoa ja vaunustoa.

Idänliikenteessä VR Cargo kehittää vahvasti konttikuljetuksia. VR Cargo tutkii yhdessä Venäjän rautatieyhtiö RZD:n kanssa mahdollisuuksia kuljettaa trailereita junalla Venäjälle. Lisäksi panostetaan henkilöautojen kuljetuksiin Suomen satamista itään.

VR:n ympäristölupaukset ohjaavat VR Cargon toimintaa entistä kestävämpään suuntaan. VR Cargo osallistuu uusiutuvia energiamuotoja ja kierrätyslogistiikkaa edistäviin hankkeisiin, kuten yhdyskuntajätteiden, keräyspaperin ja romun kuljettamiseen rautateitse.

# ASIAKASLÄHTÖISYYS TOIMINTATAPANA



*Vaitsija Timo Rauhamaa  
mittaustehtävissä Ilmalan varikolla.*

**VR-Rata on erikoistunut radanpidon suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapito- palveluihin. Konserni tarjoaa lisäksi betoni- ja teräsrakentamisen eli insinööri- rakentamisen palveluita sekä maan- rakentamista ja sähköurakointia myös rautatieympäristön ulkopuolella.**

Oy VR-Rata Ab ja sen tytäryhtiöt Megasiirto Oy, Insinööritoimisto Arcus Oy ja AS VR-Track Virossa muodostavat VR-Rata-konsernin. VR-Radalla on sivuliike Ruotsissa. Vuonna 2007 VR-Rata perusti Latviaan tytäryhtiön, jolla ei ollut tilikautena liiketoimintaa.

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

### **Strategiset tavoitteet**

VR-Rata-konsernin keskeiset tavoitteet liittyvät asiakkaiden tarpeiden syvälliseen ymmärtämiseen, johtamisen osaamiseen, tekniseen osaamiseen, toiminnan tehokkuuteen ja turvallisuuteen sekä näiden seurauksena terveeseen talouteen.

Asiakaslähtöisen toimintamallin kehittäminen, innovatiivisten ratkaisujen tuottaminen ja niiden markkinoiminen sekä kilpailukykyyn parantaminen ovat toiminnan painopisteitä. Myös työntekijäkuvan parantamiseen sekä esimiestyön ja osaamisen kehittämiseen panostetaan.

### **Asiakkuustyöskentely**

VR-Radan asiakkaita ovat valtio, kunnat, satamat ja rautatiepalveluja käyttävät yritykset sekä muut radanpidon pääurakoitsijat.

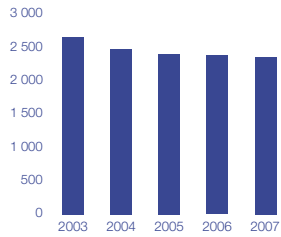
Merkittävin asiakas on liikenne- ja viestintäministeriön alainen Ratahallintokeskus, joka vastaa valtion rataverkosta. Ratahallintokeskuksen tilaamien töiden osuus konsernin liikevaihdosta oli tarkastelujaksolla runsaat 80 %.

Suomen lisäksi sekä suunnittelun että rakentamisen palveluita tarjotaan lähialueiden markkinoille, etupäässä Ruotsiin ja Baltian maihin.

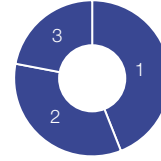
Merkittävimmät radanpidon ulkopuoliset asiakkuudet liittyvät teiden rakentamiseen.

Ratahallintokeskus julkaisi kunnossapidon kilpailutusstrategiansa keväällä 2006. Sen mukaisesti Ratahallintokeskus kil-





Henkilöstön määrä



Liikevaihto 2007

1 Rakentaminen	44 %
2 Kunnossapito	34 %
3 Suunnittelu-, materiaali- ja muut palvelut	22 %

pailutti sähkölaitteiden kunnossapidon koko Suomen alueella. Tarjouskilpailu ratkesi syksyllä 2007 VR-Radan voittaessa kolme aluetta. Ratahallintokeskus jatkoi kunnossapidon puitesopimusta kolmella vuodella. Puitesopimus kattaa alueet ja toimitilat, joiden kunnossapitoa ei ole vielä kilpailutettu.

VR-Radan markkinaosuus Ratahallintokeskuksen kaikista tilauksista oli vuonna 2007 noin 55 %.

Yhtiön asiakastyytyväisyys parani vuosittain tehtävän haastateltutkimuksen mukaan ja on erittäin hyvällä tasolla.

### Liiketoiminnan kehittyminen

Ratojen rakentamisen ja kunnossapidon liikevaihto oli 238,3 miljoonaa euroa vuonna 2007. Liikevaihto kasvoi edellisestä vuodesta noin 2,5 %. Kertomusvuoden lopussa tilauskanta oli noin 276,2 miljoonaa euroa. Yhtiö säilytti tyydyttävän kannattavuuden kaikilla liiketoiminnan alueilla.

Rautatiesuunnittelun merkittävimmät työt vuonna 2007 liittyivät rataosien Seinäjoki–Oulu, Toijala–Turku ja Tornio–Kolari perusparannusten suunnitteluun, Talvivaaran kaivosradan ja Kehäradan yleissuunnitteluun sekä Vuosaaren satamaradan suunnitteluun.

VR-Radan suurin päälysrakenteenurakka oli Turun ja Toijalan välillä. Lisäksi merkittäviä radan päälysrakenteeseen kohdistuvia töitä tehtiin väleillä Uimaharju–Lieksa, Tampere–Seinäjoki–Oulu, Haapamäki–Seinäjoki, Kuusivaara–Isokylä sekä Kuopio–Iisalmi.

Suurimmat yksittäiset ratapihurakat olivat Ilmalassa ja Imatralla. Sillan- ja maanrakentamisessa merkittävimmät hankkeet olivat Tampereen matkakeskustunneli ja Seinäjoen ohikulkutie. Molempien rakentaminen jatkuu vuonna 2008.

Kunnossapidon suurimmat haasteet liittyivät sähkölaitteiden käytettävyyteen. Kesällä 2007 tapahtui useita toisistaan riippumattomia sähköistys- ja turvalaitevikoja, joista aiheutui merkittäviä liikennehäiriöitä. Tapahtumat analysoitiin perusteellisesti, ja Ratahallintokeskuksen johdolla korjattiin ongelmien perussyitä sekä parannettiin varajärjestelmiä ja tarkastettiin niiden toimivuutta. Erityisenä ongelmana oli liikenteenohjausjärjestelmien haavoittuvuus usean samanaikaisen tietoliikennevian seurauksena.

Radan kunnossapidon onnistumista kuvaava geometrisen kunnan indeksi nousi syksyllä 2007 tavoitearvoonsa, mikä antoi Ratahallintokeskuksen peruskunnossapitosopimuksessa sovitun parhaan mahdollisen laatubonus.

Etelä-Suomen kauko-ohjauksen rakentaminen jatkui. Maanteiden liikenteenohjausjärjestelmää eli telematiikkaa valmistui Vuosaaren maantietunneliin, ja Lohja–Muurla-välin uuden moottoritien telematiikkarakentaminen aloitettiin. Ilmalan alueella on menossa useita erillisiä sähköurakoita kaikilla sähkötoimialoilla.

Botniabananilla Pohjois-Ruotsissa valmistui kesän aikana noin 10 kilometriä uutta rataa. Yhteistyökumppanina urakassa on Balfour Beatty Rail AB. Lisäksi Ruotsissa työkohteena oli Ådalsbananin päälysrakenteenurakka.

Yhtiön omien tuotantoyksiköiden käyttöaste pysyi hyvänä. Kiskohitsaamo Kaipiaisissa käsitteli noin 31 000 tonnia kiskoa. Vaihdetuotannossa Pieksämäellä ja Kaipiaisissa valmistettiin 191 vaihdetta sekä kunnostettiin 60 vaihdetta ja 520 vaihteenkääntölaitetta.

Haapamäen kyllästämön kokonaistuotanto oli noin 23 500 kiintokuutiometriä puutavaraa, mistä ratapölkkyjä oli lähes kaksi kolmannesta.

### Vuoden 2007 tärkeimmät tapahtumat

Loppusyksyllä VR-Radan työterveys- ja työturvallisuusjärjestelmälle myönnettiin standardin OHSAS 18001 mukainen sertifiointi. Standardin 14001 mukainen ympäristösertifiointi laajeni kattamaan kiskohitsaamon toiminnan Kaipiaisissa sekä vaihdetuotannon toiminnat Pieksämäellä ja Kaipiaisissa.

Keväällä otettiin käyttöön uusi mittavaunu, joka pystyy mittaamaan raidegeometriaa ja sähköradan rakenteita 200 kilometrin tuntinopeudella.

Yhtiö investoi lisäksi pääasiassa poistettavien ratatyökoneiden ja laitteiden korvaamiseksi 5,8 miljoonaa euroa. Investoimalla nykyaikaiseen kalustoon varmistetaan osaltaan rakentamisen ja kunnossapidon kilpailukyky.

Oman tuotekehitystyön tuloksena syntyi uusi, patentoitu menetelmä ja laite tasoristeyksien turvalaiteiden ohjaamiseen. Uusina menetelminä kehitettiin ratajohtopölyvään perustaminen ja rummun korjaaminen.

### Tulevaisuuden näkymät

Ratahallintokeskus on käynnistänyt rataosien Seinäjoki–Oulu sekä Lahti–Luumäki palvelutason parantamishankkeet. Lisäksi Ilmalan ratapihan perusparannus jatkuu. Näiden hankkeiden uskotaan muodostavan huomattavan osuuden VR-Radan tulevasta työkannasta.

Myös Talvivaaran kaivosratahanke, jonka rakennussuunnittelusta ja rakentamisesta solmittiin aiesopimus Talvivaara Infrastructure Oy:n kanssa marraskuussa 2007 ja urakkasopimus helmikuussa 2008, työllistää lähivuosina merkittävästi sekä suunnittelun että rakentamisen ammattilaisia.

VR-Radan kehittämisen painopisteitä ovat myös insinöörikenttä ja vientitoiminta. Yhtiön kunnossapito-organisaatio valmistautuu rataverkon kunnossapidon kilpailutuksen jatkamiseen vuonna 2008.



## TOIMITUSKETJUT SUJUVAKSI



*Kuorma-autonkuljettaja  
Pentti Pekkanen on tärkeä  
lenkki Transpointin toimitusketjussa.*

### **Pohjolan Liikenne on henkilöliikenteeseen ja logistiin ratkaisuihin erikoistunut konserni, joka hoitaa VR-konsernin autoliikennettä tytäryhtiöidensä kautta.**

Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab ajaa pika- ja vakiovuoroliikennettä Etelä-Suomessa, Kymenlaaksossa, Kaakkois-Suomessa ja Savo-Kainuussa. Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab ajaa sopimusliikennettä pääkaupunkiseudulla.

Transpoint Oy Ab on kappale-tavaravaratoimituksiin ja lisäarvologiikkaan keskittynyt yhtiö, joka toimii yhteistyössä massatavaraliikennettä hoitavan Combitrans Oy:n kanssa. Ulkomaan liikennettä hoitava SP Transit mahdollistaa Pohjolan Liikenne -konsernille kattavat tavaraliikenneyhteydet halki Itä-Euroopan.

#### **Strategiset tavoitteet**

Pohjolan Liikenteen tavaraliikenteen strateginen tavoite on toimitusketjun sujuva hallitseminen. Tavaraliikennepalveluiden yhtenäistämällä ja uuden informaatiojärjestelmän avulla saavutetaan mahdollisuus palvella asiakasta logistiikkaketjun alusta loppuun.

Pohjolan Liikenteen henkilöliikenteen tavoitteena on säilyttää nykyinen asema kaukoliikenteessä sekä kasvattaa osuutta pääkaupunkiseudun sopimusliikenteessä.

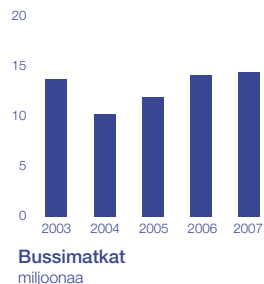
#### **Asiakkuustyöskentely**

Pohjolan Liikenne -konsernin asiakkaita ovat linja-automatkustajat ja tavaraliikenteessä logistisia ratkaisuja tarvitsevat asiakkaat.

Tavaraliikenteessä konsernin asiakaskunnan muodostavat suuret ja keskisuuret yritykset, joita Transpoint, Combitrans ja SP Transit yhdessä palvelevat. Toiminnan keskeisinä lähtökohdina ovat asiakkaiden muuttuvien tarpeiden huomioon ottaminen ja mahdollisuus ottaa kokonaisvastuu asiakkaan logistisista ratkaisuista. Konsernin tavoitteena on tarjota asiakkailleen operatiivisen logistiikan johtamista ja kehittämistä.

Henkilöliikenteessä linja-autoista pyritään tekemään houkutteleva vaihtoehto henkilöautoille. Kuljettajien kouluttaminen, kalustoinvestoinnit ja ajovuorojen tiheys ovat keinoja matkustajien määrän lisäämiseksi.

Tavaraliikenteen asiakastytyväisyyssmittauksissa vuonna 2007 Transpoint ja Combitrans säilyttivät edellisuotiset hyvät tasonsa. Vahvimpina osaamisalueina mainittiin sähköis-



ten asiakaspalvelukonseptien hallitseminen ja toiminnan tasa-laatuus. Kehitettävää löytyy vielä kuljetusvarmuudessa sekä kaluston saatavuudessa. Reaaliaikaisen seurantajärjestelmän uskotaan parantavan asiakastytyväisyyttä.

### Liiketoiminnan kehittyminen

Toimialan kasvuun keskeisesti vaikuttaneita menestystekijöitä ovat henkilöstön vankka ammattitaito ja joustavuus sekä moderni, alan uusinta tekniikkaa edustava kalusto.

Talouden korkeasuhdanteesta johtuva tavaraliikenteen vilkastuminen vaikutti yhtiön liiketoimintaan positiivisesti. Alkuvuoden markkinat olivat suotuisat tavaraliikenteen kehitykselle. Loppuvuonna massatavaraliikenne tasaantui, koska rakennus- ja perusteollisuuden kasvuvauhti normalisoitui.

Valuuttakurssien muutokset loppuvuodesta heikensivät vientiä Suomesta, mikä taas vaikutti Transpointin liiketoimintaan. SP Transit on kasvattanut tasaisesti markkinaosuuksiaan itäisessä Keski-Euroopassa ja Venäjällä.

Henkilöliikenteessä matkustajamäärät kasvoivat vuonna 2007. Polttoaineen hinnan kallistuminen ja Kampin uusi linja-autoterminaali houkuttelivat uusia bussinkäyttäjiä.

Autoliikenteen liikevaihto kasvoi 19,3 % edellisestä vuodesta ja oli 286,6 miljoonaa euroa. Liikevaihdosta tavaraliikenteen osuus oli 246,4 miljoonaa euroa eli 86,0 % ja henkilöliikenteen osuus 40,2 miljoonaa euroa eli 14,0 %.

Tavaraliikenteen kuljetusmäärät nousivat 10,0 % edellisestä vuodesta ja olivat 10,8 miljoonaa tonnia.

Henkilöliikenteessä kuljetettiin 14,4 miljoonaa matkustajaa, mikä oli 2,4 % enemmän kuin edellisenä vuotena.

### Vuoden 2007 tärkeimmät tapahtumat

Tärkein Pohjolan Liikenne -konsernin kaikkia yhtiöitä koskettanut muutos oli toimintojen yhtenäistäminen. Tavaraliikenteessä uudistettiin informaatiojärjestelmä, joka mahdollistaa tavarankuljetuksen seuraamisen kaikissa kuljetusketjun vaiheissa. Autoihin asennettiin näyttöpäätteet, joiden avulla voidaan seurata reaaliaikaisesti tavarankulkua sekä vastaanottaa tietoja kuljetuksiin mahdollisesti vaikuttavista muutoksista.

Pohjolan Liikenteen vuoden 2007 merkittävimpiä tapahtumia oli Transuotilan myyminen Kiitosimeon Oy:lle. Transuotila on nestemäisten polttoaineiden ja teollisuuskemikaalien maantiekuljettaja Suomessa ja Baltian maissa. Transuotilan myynti tukee Pohjolan Liikenne -konsernin strategista tavoitetta keskittyä kehittyneiden kuljetus- ja logistiikkapalveluiden tuottamiseen.

SP Transit laajensi toimintaansa Tsekin tasavaltaan, Slovakiaan ja Unkariin.

### Tulevaisuuden näkymät

Pohjolan Liikenne lunasti loput 50 % SP Transit Finlandin osakannasta helmikuun lopussa 2008. SP Transitin uusi nimi on Transpoint International (FI) Oy ja Combitransin Transpoint Cargo Oy. Transpoint International ja Transpoint Cargo ottavat tavaraliikenteen informaatiojärjestelmän kokonaisvaltaisesti käyttöönsä vuonna 2008. Transpoint Internationalin suunnitelmissa on laajentua Romaniaan ja Bulgariaan sekä vastata Venäjän markkinoiden lukuisiin mahdollisuuksiin.

Pohjolan Liikenteen bussiyhtiöt pyrkivät säilyttämään nykyisen asemansa kaukoliikenteessä sekä kasvattamaan osuuttaan pääkaupunkiseudun sopimusliikenteessä.

Jatkuva erityinen haaste on nuorien houkutteleminen logistiikka-alalle, mihin yhtiö panostaa vuonna 2008 rekrytointitaputulla. Nuoria kuljettajia tarvitaan sekä tavaraliikenteeseen että henkilöliikenteeseen.



*Pohjolan Kaupunkiliikenne ajaa sopimusliikennettä pääkaupunkiseudulla.*

# RAVINTOLOIMINTA KASVUSSA



*Kenttäpäällikkö Piia Tynnilä  
valmiina vastaanottamaan asiakkaita.*

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

Päivittäin Avecra Oy:n palveluita on noin 160 junassa. Junissa Avecralla on sekä ravintolavaunutoimintaa että kärrymyyntiä.

Ravintolatoimintaa Avecralla on yhteensä 17 ravintola- tai kioskipisteessä kuudella rautatieasemalla, joilla kilpaillaan erityisesti Quick Service- eli nopean palvelun sektorilla. Merkittävintä toimipaikka on Helsingin rautatieasema, jossa Avecralla on yhdeksän yksikköä.

### Strategiset tavoitteet

Avecran strategisena painopisteenä on liikevaihdon kasvu ja tulostason varmistaminen sekä konseptien, johtamisen ja henkilöstön pitkäjänteinen kehittäminen.

Strategiaa ohjaa tarve varmistaa kannattava liiketoiminta liikevaihdon kasvulla samalla kun kilpailu kuluttajien ajan- ja rahankäytöstä kiristyy ja ammattitaitoisen henkilöstön saatavuus vaikeutuu.

Avecran strateginen tahtotila haastavassa kilpailuympäristössä on olla Quick Service -markkinan johtava osaaja sekä juna- että ravintolatoiminnassa.

### Asiakkuustyöskentely

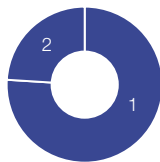
Avecran asiakaskunta muodostuu kauko- ja lähiliikenteen matkustajista sekä asemien läpi kulkevista asiakkaista.

Avecran toiminta perustuu asiakaslähtöisesti uudistuviin ja kehittyviin konsepteihin sekä lisäarvon ja elämyksien tuottamiseen asiakkaan arkipäivään. Avecran vahvuutena on erityisesti keskittyminen nopean palvelun liiketoimintaan ja vahva osaaminen siinä. Oikein valitut liikepaikat, monipuolinen ja uudistuva palvelutarjonta, tehokkaat toimintamallit ja erityisosaaminen juna-cateringissä antavat hyvät mahdollisuudet menestymiseen.

Junapalveluiden asiakastyytyväisyysmittauksessa marraskuussa 2007 Avecran henkilöstöä kiitettiin ystävällisyydestä ja aktiivisuudesta. Asioinnin nopeus ja ravintolavaunujen siisteys arvioitiin myös hyväksi. Parannuksia asiakkaat toivoivat tuotevalikoimaan ja ravintolavaunujen viihtyisyyteen.

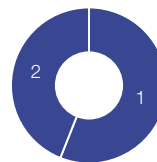
### Liiketoiminnan kehittyminen

Vuosi 2007 oli ravintola-alalla erinomainen. Alan kokonaismyynnin arvo kasvoi noin 6 % edelliseen vuoteen verrattuna.



#### Henkilöstö 2007

1 Ravintolapalvelut junissa	76 %
2 Ravintolat asemilla	24 %



#### Liikevaihto 2007

1 Ravintolapalvelut junissa	56 %
2 Ravintolat asemilla	44 %

Ruokamyynä nousevaksi, ja jo useamman vuoden laskusuunnassa ollut alkoholimyynäkin lähti lievään nousuun. Myös pikaruokaravintoloissa ja kahviloissa myynä kasvoi varsin hyvin.

Avecran kehitysluvut ylittivät sekä alan yleisen että juni-en matkustajamäärän kehityksen. Avecran liikevaihto oli 29,0 miljoonaa euroa vuonna 2007, mikä on 8,7 % enemmän kuin edellisellä vuonna.

A-Cateringin myynä junissa kasvoi 9,4 %, mihin vaikuttivat kasvanut asiakaspotentiaali ja sen hyödyntäminen sekä ravintolavaunujen uudistaminen.

Ravintoloiden liikevaihto kasvoi 6,0 %. Ravintoloiden liikevaihdon positiiviseen kehitykseen vaikuttivat jatkuva konsepti-kehitys, tehokas esimiestyö sekä asemien kasvaneet kävijämäärät. Suurin kasvu tapahtui Quick Service -sektorilla.

Kesäkuun alussa 2007 astui voimaan tupakkalaki, joka kielsi tupakkoinnin ravintoloiden sisätiloissa. Lain vaikutukset näkyivät lähinnä pub-toiminnassa liikevaihdon laskuna. Kysynnän uskotaan kuitenkin palautuvan entiselle tasolle lyhyen siirtymäajan jälkeen.

#### Vuoden 2007 tärkeimmät tapahtumat

Merkittävin junapalveluita koskeva uudistus oli eri ravintolavaunutyypin konseptointi omiksi ravintolamaailmoiksi. Kukin ravintolavaunutyyppi sai toisistaan erottuvan visuaalisen ilmeen ja omat kärkituotteensa sekä tarkennetun palveluprosessin kuvauksen.

Pendolino-junien Prego-konsepti lanseerattiin jo lokakuussa 2006, ja ravintolavaunu-uudistus saatiin päätökseen keväällä 2007. Nyt raiteilla liikkuvat ravintolavaunutyypit ovat Bistro, Kultainen Kulkuri, Sibelius, Pub Resiina sekä Raileri. Asiakastytytyväisyysmittauksessa, joka tehtiin konseptiuudistuksen jälkeen, noin kolmasosa asiakkaista oli havainnut muutoksen ja luonnehti sitä onnistuneeksi. Tutkimuksen tuloksia käytetään jatkokehitystyössä.

Kertomusvuoden aikana tuli kuluneeksi 30 vuotta siitä, kun Avecra Oy perustettiin. Yhtiön liiketoiminta alkoi 1.1.1978 Liikenne-ravintolat Oy -nimellä.

#### Tulevaisuuden näkymät

Ruokavaltaisen ravintolatoiminnan kehitysnäkymät ovat edelleen kohtuullisen hyvät muun muassa ostovoiman kasvuennusteen vuoksi. Toisaalta ruoan raaka-ainehintojen ja alkoholiveron korotukset saattavat hidastaa myönteistä kehitystä.

Kehitystrendinä ruokatuotteissa on selvästi nähtävissä hyvinvoinnin merkityksen kasvu ja entistä terveellisemmän ruoan

kysyntä. Tämä otetaan huomioon tuotevalikoimissa esimerkiksi tarjoamalla aiempaa enemmän täysjyvätuotteita ja smoothievälipalajuomia, jotka jo nyt ovat kasvattaneet suosiotaan. Toisaalta perinteiset suosikit, kuten ravintolavaunujen lihapullat ja perunamuusi, halutaan säilyttää tuotevalikoimassa, koska ne ovat edelleen myyntitilastojen kärjessä.

Avecran tavoitteena on olla merkittävin toimija juna-cateringissä. Keinoina tavoitteen saavuttamiseen ovat asiakaskiinnostavuuden ja -tyytyväisyyden varmistaminen sekä Quick Service -palveluosaamisen nostaminen ylivoimaiseksi kilpailutekijäksi.

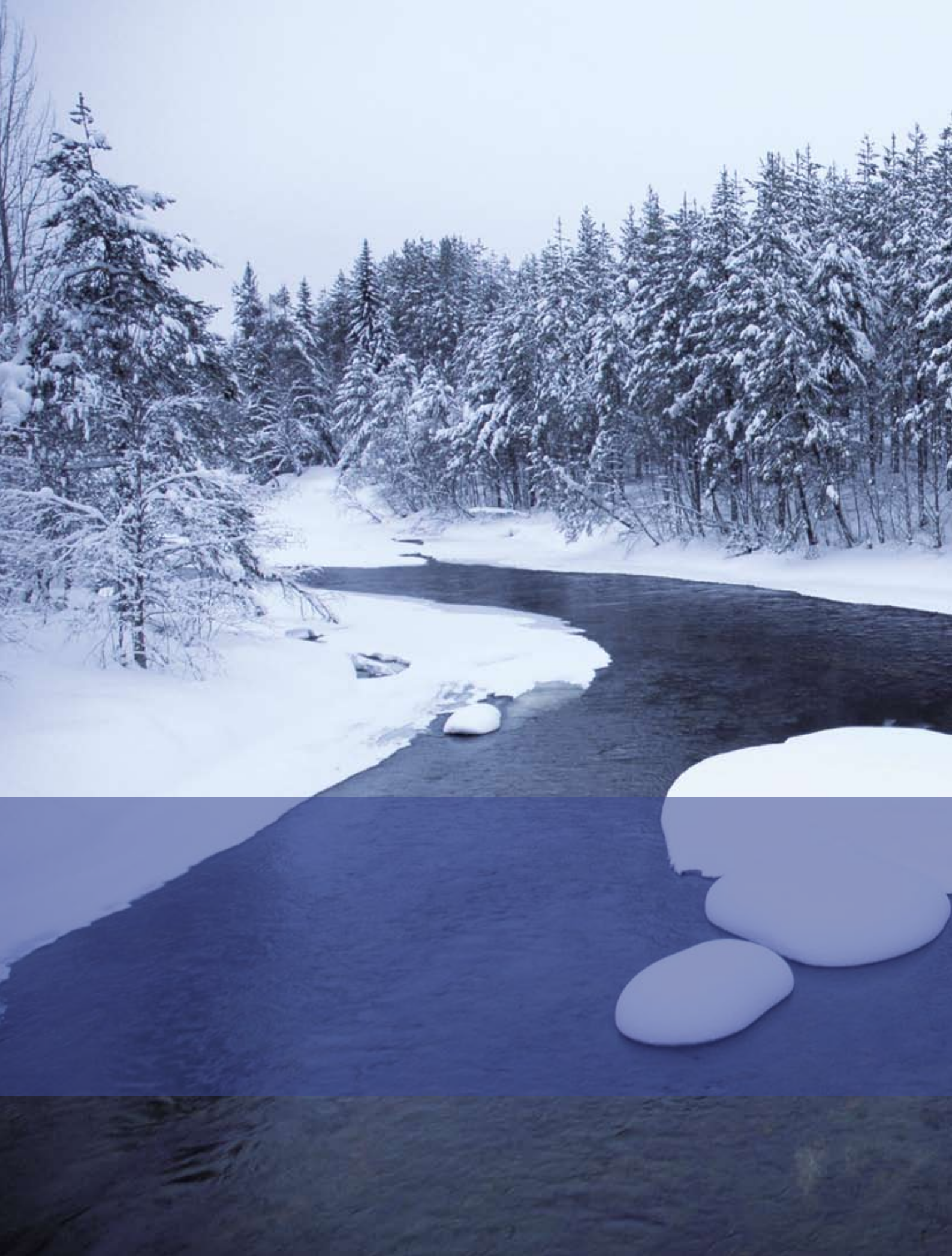
Venäjäliikenteen catering-palveluiden kilpailutus on Avecralle strateginen mahdollisuus.

Ravintola-alan työvoimapula on näkynyt työvoiman saatavuuden vaikeutena etenkin pääkaupunkiseudulla, ja suuntauksen odotetaan jatkuvan lähivuosina.



*Avecran ravintolavaunu-uudistus saatiin päätökseen huhtikuussa 2007.*









VASTUULLISUUS



## VASTUULLINEN VR



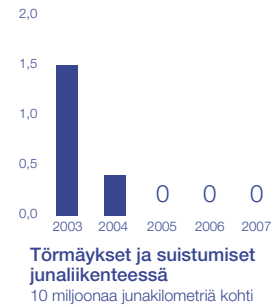
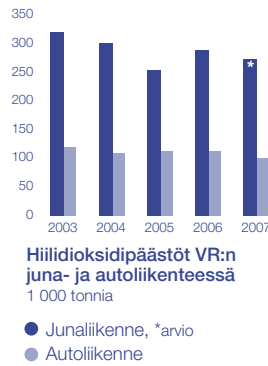
*Konduktöörit Liisa Kalke ja Jussi Koskela sekä veturinkuljettaja Mikko Tikkanen esittelivät VR:n ammatteja Next Step -rekrytointimessuilla.*

### **VR-konsernilla on merkittävä rooli suomalaisessa yhteiskunnassa. Konserni kantaa vastuuta sekä taloudellisesta kannattavuudestaan että toimintansa vaikutuksista ympäristöön ja yhteiskuntaan laajemminkin.**

VR-konsernin yhteiset arvot ovat turvallisuus, tyytyväinen asiakas, yhdessä menestyminen ja vastuullisuus. Arvot luovat pohjan toimia jokapäiväisessä työssä.

- Turvallisuus on VR:n tärkein arvo. Se tekee toiminnan jatkuvuuden ja häiriöttömyyden mahdolliseksi. Kun turvallisuudesta huolehditaan, konsernin toiminnasta ei aiheudu vahinkoa asiakkaille, työntekijöille, ympäristölle tai omaisuudelle.
- VR:n arvot ovat keskeisiä asiakkuuden johtamisessa. VR tarjoaa laadukkaita, turvallisia ja helposti saatavia palveluja, joita kehitetään yhdessä asiakkaiden kanssa.
- VR:n ympäristötyö tukee liiketoiminnan kilpailukykyä parantamalla kuljetusten ja niihin liittyvien palvelujen ympäristöystävällisyyttä. Rautatieliikenteen markkinaosuuksen kasvu parantaa koko joukkoliikenteen ekotehokkuutta.
- VR:n arvoista vastuullisuus antaa pohjan talouden johtamiselle. Toimimalla kilpailukykyisesti yhtiö luo edellytykset vastuulliselle liiketoiminnalleen.
- Tavoitteisiin sitoutunut henkilöstö on VR:n menestystekijä. Henkilöstön pitkäjänteinen kehittäminen tukee liiketoimintaa ja hyvinvointia. Henkilöstöjohtamisen keskeinen tavoite on henkilöstörakenteen muutoksen hallinta.

VR-konserni julkaisee samanaikaisesti tämän vuosikertomuksen kanssa erillisen vastuuraportin toimintansa taloudellisista, sosiaalisista ja ympäristöä koskevista vaikutuksista. Vastuuraportin tiedot ovat tilikausilta 2006 ja 2007. Vastuuraportti kattaa kaikki konsernin liiketoiminta-alueet ja konserniyhtiöt.



## VR uudistuvana työnantajana

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

Henkilöstöjohtamista koordinoi VR-Yhtymän henkilöstöyksikkö. 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.

### VR työnantajana

VR-konserni on merkittävä työnantaja Suomessa. Vuonna 2007 VR-konsernissa työskenteli keskimäärin 12 540 henkilöä. Suurin osa eli 60 % henkilöstöstä toimi rautatieliikenteen tehtävissä.

Suurin ammattiryhmä oli veturinkuljettajat, joita oli vuonna 2007 keskimäärin 1 840. Muita merkittäviä ammattiryhmiä olivat ratapihatyöntekijät, autonkuljettajat, konduktöörit, asentajat ja liikenteenohjaajat.

Suurin osa konsernin henkilöstöstä on vakinaisessa työsuhteessa. Määräaikaisia työntekijöitä on eniten kesäaikaan, jolloin VR-Radan radanrakennus- ja kunnossapitotöissä on 200–300 kausityöntekijää.

VR-konsernin henkilöstöstä miehiä oli tarkastelujaksolla 85 %. VR:n tasa-arvosuunnitelmaa tarkennettiin vuonna 2007. Samalla tehtiin palkkakartoitus, jossa todettiin, ettei suurissa ammattiryhmissä ole palkkaeroja naisten ja miesten välillä.

Työsuhteet VR-konsernissa ovat pitkiä. Keskimääräinen työsuhteen pituus vuonna 2007 oli 23 vuotta.

### Rekrytoinnit ja työnantajakuvan kehittäminen

VR-konsernissa uuden henkilöstön rekrytointi on lisääntynyt huomattavasti viime vuosina. Voimakas rekrytointitarve johtuu pääosin VR:n ikärakenteesta, sillä yleisin syy työsuhteen päättymiseen on eläkkeelle siirtyminen. Lisäksi joidenkin henkilöstöryhmien eläkeikä VR:llä on yleistä eläkeikää alhaisempi.

Rekrytointiprosessia on kehitetty tehokkaammaksi hakijamäärien kasvaessa. Painopisteenä sen kehittämisessä on sähköisen työnhakujärjestelmän parantaminen.

VR:n tunnettuus yrityksenä on hyvä keväällä 2007 tehdyn mielikuvatutkimuksen mukaan. Työnantajana VR:ää ei sen sijaan tunnettu kovin hyvin. Siitä huolimatta kiinnostus VR:n työpaikkoja kohtaan on suurta.

Henkilöstö pitää VR:ää hyvänä työnantajana. Henkilöstötutkimuksen mukaan VR:läiset viihtyvät työssään ja arvostavat työnantajaansa.

### Henkilöstön kehittäminen

Avainhenkilöiden sitouttamiseen panostettiin vuonna 2007 toteuttamalla ensimmäistä kertaa laaja koulutusohjelma tulevaisuuden johtajapotentiaalille. Yhteistyökumppanina oli Helsingin kaupparakeakoulun koulutusyksikkö.

Kehityskeskustelu on yksi VR-konsernin tärkeimmistä johtamisen välineistä. Tavoitteena on, että jokaisella olisi mahdollisuus kehityskeskusteluun esimiehensä kanssa ainakin kerran vuodessa. VR-konsernin henkilökunnasta 61 % kävi kehityskeskustelun vuonna 2007. Luku ei sisällä Pohjolan Liikenne-konsernin tietoja.

Työterveyspalvelut ostetaan ulkopuolisilta Rautatieviraston (RV) hyväksymiltä työterveyshuollon ammattilaisilta. VR-konsernissa on myös omaa lääketieteellistä henkilöstöä liikenneturvallisuuden varmistamiseksi. Vuonna 2007 ostetun työterveyshuollon kustannukset olivat 580 euroa työntekijää kohden.

Henkilöstön hyvinvointia osaltaan kuvaavat sairauspoissaolot ovat jo useana vuonna laskeneet. Ennakoiva toiminta ja muut yhteisesti sovitut työkykytoiminnan periaatteet ovat auttaneet sairauspoissaolojen hallinnassa. Sairauspoissaolojen määrä vuonna 2007 oli 6 %.

VR:n henkilöstö hyödyntää aktiivisesti työnantajan tarjoamia kuntoremontteja ja Kelan kuntoutuspalveluja. Lähes kaikki kuntoutus on VR:n henkilöstölle palkallista aikaa. Vuonna 2007 kuntoutukseen osallistui 580 työntekijää.

### Tulevaisuuden näkymät

Rekrytointi kasvaa huomattavasti lähivuosina. Osaavan henkilöstön saamiseksi VR-konserni kiinnittää erityistä huomiota työnantajamielikuvaansa. Vuonna 2008 käynnistyy laaja hanke sekä sisäisen että ulkoisen työnantajakuvan parantamiseksi.

Vuoden 2008 aikana kehitetään perehdyttämiskäytäntöjä, rekrytointiprosessia ja seuraajasuunnittelua.

VR-konsernin henkilöstötutkimus tehdään vuoden 2009 aikana. Tavoitteena on vastausprosentin nostaminen nykyisestä tasosta.



## VR ympäristöystävällisenä yhtiönä

VR:n ympäristöpolitiikan mukaan konsernin tavoite on tuottaa ympäristöystävällisiä, turvallisia ja laadultaan korkeatasoisia palveluja.

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

VR:n ympäristötyön päämääränä on vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja ja hallita vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyviä riskejä. Lisäksi pyritään käyttämään energiaa, materiaaleja ja kemikaaleja tehokkaammin, sovelletaan kalustoon elinkaariajattelua sekä lisätään materiaalin kierrätystä. Ympäristötyötä ovat myös toiminnan ympäristövaikutusten seuraminen ja myönteisen yrityskuvan luominen viestinnän ja markkinoinnin keinoin.

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

Yhtiöiden toimintaa ohjaa 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 niiden eri prosessien omat ohjeet.

### Energiatohokkuus

Rautatieliikenteen osuus Suomen tavaraliikenteestä on 25 %, mutta osuus tavaraliikenteen energiankulutuksesta vain 4 %. Henkilöliikenteen markkinaosuus on 5 %, mutta energiankulu-

tuksesta sen osuus on vain runsaan prosentin. Sähkövetoinen raideliikenne on dieselliikennettä energiatehokkaampaa ja ympäristöystävällisempää. VR:n tavoitteena on kasvattaa sähkövetoisen liikenteen osuutta.

VR parantaa energiatehokkuutta myös nostamalla junien täyttöastetta sekä kasvattamalla junakokoja ja akselipainoja. Autoliikenteessä vastaavia keinoja ovat kuormakoon kasvattaminen ja tyhjänääjon minimoiminen.

### Päästöt

Liikenteen osuus Suomen hiilidioksidipäästöistä on viides. Sekä liikenteen päästöt että niiden osuus kokonaispäästöistä ovat kasvussa. Yhteiskunnan pyrkimykset ilmastonmuutoksen hillitsemiseen avaavat uusia mahdollisuuksia rautatieliikenteelle. Junaliikenteen lisääminen on tehokas keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

VR:n toimintoista hiilidioksidipäästöjä aiheuttavat polttonesteiden käyttö juna- ja autoliikenteessä sekä konsernin käyttämän kaukolämmön tuotanto.

Liikenne kokonaisuudessaan on hyvin riippuvaista fossiilista polttoaineista.

Junaliikenteessä uusiutuvan energian osuus riippuu sähkön tuotantotavasta. VR siirtyi käyttämään vuoden 2008 alusta niin sanottua vihreää sähköä eli vain uusiutuvilla energiamuodoilla tuotettua sähköä. Uuden sähkösopimuksen myötä junaliikenteen ja tukitoimintojen, kuten konsernin kiinteistöjen, tarvitseman sähkön tuotanto ei lisää hiilidioksidipäästöjä. Tavoitteena on puolittaa junaliikenteen hiilidioksidipäästöt seuraavan viiden vuoden aikana.

Pohjolan Kaupunkiliikenne osallistuu kolmivuotiseen biodieselin käyttökokeiluun pääkaupunkiseudun linja-autoliikenteessä. Biodieselin käyttökelpoisuus myös veturien polttoaineena selvitetään.

### Päämääränä ekotehokkuus

Taloudellisen ajotavan edistäminen pienentää energiankulutusta ja päästöjä sekä auto- että junaliikenteessä. Taloudellisen ajotavan koulutukseen osallistui 63 autonkuljettajaa vuonna 2007. Taloudellisen ajotavan tekniikoita ja mahdollisuuksia selvitettiin myös junaliikenteessä.

Junaliikenteen sujuvuutta parannetaan liikenteen suunnittelun ja ohjauksen yhteistyönä. Ratatyömaiden aiheuttamat häiriöt voidaan minimoida, kun työmaat valmistuvat aikataulussaan.

Rekkojen kuljettaminen junissa ja muut yhdistetyt kuljetukset vähentävät energiankulutusta ja päästöjä, melua sekä maanteiden ruuhkia ja liikenneonnettomuuksia.

### Tulevaisuuden näkymät

Joulukuussa 2007 VR antoi 12 ympäristölupausa, jotka se aikoo lunastaa juhlavuotensa 2012 loppuun mennessä. Ympäristölupaukset muodostavat lähivuosien ympäristötoiminnan rungon. Tärkeimmät lupauksista ovat junaliikenteen hiilidioksidipäästöjen puolittaminen ja energiankulutuksen pienentäminen 20 % matkustajaa kohti seuraavan viiden vuoden aikana.

Olellaisia keinoja tavoitteeseen pääsemiseksi ovat uusiutuvilla energiamuodoilla tuotetun sähkön käyttö, junien täyttöasteen parantaminen ja kuljettajien kouluttaminen ekologiseen ajotapaan. Yksityiskohtaiset toimenpiteet sisältyvät yhtiöiden ympäristöohjelmiin ja toimintasuunnitelmiin.



*Liikenne tuottaa viidenneksen ilmastomuutosta voimistavista hiilidioksidipäästöistä, mutta raideliikenteen osuus liikenteen päästöistä on vain prosentin verran.*

## VR turvallisenä kuljettajana

VR:n turvallisuuspolitiikka korostaa turvallisuuden keskeistä merkitystä liiketoiminnalle. Turvallisuudesta huolehtimalla varmistetaan, ettei VR-konsernin toiminnasta aiheudu vahinkoa asiakkaille, työntekijöille, ympäristölle tai omaisuudelle. Turvallisuuspolitiikassa painotetaan toiminnan järjestelmällistä seuraamista, riskien tunnistamista ja hallintaa sekä jatkuvan parantamisen periaatetta.

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 omalta osaltaan vastuussa turvallisuudesta.

### Riskienhallinta ja työtavat

VR:n junaturvallisuustoiminnan kehittäminen on painottunut riskienhallintaan, oikeisiin työtapoihin ja täsmälliseen liikenneviestintään. Systemaattisella ja ennakoivalla riskienhallinnalla pyritään varmistamaan, että erityisesti toiminnan muutostilanteisiin liittyvät riskit tunnistetaan ja niiden hallitsemiseen tarvittavat keinot määritellään.

Konsernin autoliikenteessä turvallisuuden tärkeä kehittämissuunta vuonna 2007 oli kuljettajien täydennyskoulutus, jossa korostetaan turvallisen ja ennakoivan ajotavan merkitystä liikenneturvallisuuden parantamisessa. Autoliikenneyhtiöistä Transpoint ja Pohjolan Henkilöliikenne ovat mukana vuonna 2006 alkaneessa VTT:n johtamassa kolmivuotisessa Raskaan liikenteen turvallisuus- ja taloudellisuustutkimuksessa (RASTU).

### Työturvallisuus

VR-konsernin tapaturmataajuus, eli kaikkien työtapaturmien määrä miljoonaa työtuntia kohti, oli 51 vuonna 2007. Yleisimpiä tapaturmien syytä olivat liukastumiset ja kaatumiset, äkillinen fyysisen kuormitus ja työvälineen tai koneen hallinnan menettäminen.

Vuonna 2007 laadittiin VR-konsernin työturvallisuuden johtamisjärjestelmä, joka otettiin käyttöön 1.1.2008. Sopimus VR:n työsuojeluorganisaatiosta ja sen tehtävistä päivitettiin.

Keväällä 2007 järjestettiin johdon työturvallisuusseminaari, johon osallistuivat kaikkien konserniyhtiöiden toimitusjohtajat ja johtoryhmät.

VR-konsernin henkilöstölle järjestettiin EU:n vuoden 2007 teemaan "Kevennä työtäsi" liittyen avoin ideakilpailu, jolla kerättiin kehittämisideoita turvallisten ja terveellisten työtapojen edistämiseksi.

Corenet saavutti vuonna 2007 Nollatapaturmaa-foorumien talousluokituksen 1 "Maailman kärjessä", ja VR-Radalle myönnettiin vuonna 2007 työterveys- ja työturvallisuussertifikaatti OHSAS 18001.

### Onnettomuudet

Vaikka rautatieliikenteessä ei vuonna 2007 tapahtunut vakavia, henkilövahinkoihin johtaneita törmäys- tai suistumisonnettomuuksia, ei vakavilta henkilövahingoilta kokonaan vältytty. Yksi työntekijä kuoli jäätyään tavaravaunun alle vaihtotöissä.



*Veturinkuljettaja  
Olli Liehu on omalta  
osaltaan vastuussa juna-  
liikenteen turvallisuudesta.*

Tasoristeysonnettomuuksia oli 47, eli niiden määrä väheni edellisestä vuodesta. Onnettomuuksissa kuitenkin kuoli kymmenen henkilöä, mikä on kaksinkertainen määrä edelliseen vuoteen verrattuna. Loukkaantuneita oli 17.

Onnettomuustutkintakeskuksen VR:n pyynnöstä käynnistämä selvitys tasoristeysturvallisuudesta valmistui vuonna 2007. Selvitys sisältää kymmenen tasoristeysturvallisuuden parantamiseen tähtäävää suositusta.

Myös konsernin autoliikenteen liikennevahinkojen kokonaismäärä laski edelliseen vuoteen verrattuna.

### Tulevaisuuden näkymät

Rautatievirasto antaa vuoden 2008 aikana uudet liikennöintimääräykset, joilla korvataan nykyinen junaturvallisuussääntö. VR kouluttaa kaikki liikenneturvallisuustehtävissä työskentelevät uusien määräysten mukaiseen toimintaan ja tekee tarvittavat muutokset omaan ohjeistukseensa.

Rautatieliikenteen turvallisuuden kannalta tasoristeykset muodostavat edelleenkin merkittävän uhkatekijän. Vaikka tasoristeykset on pääosin poistettu nopean liikenteen radoilta, on rataverkolla edelleenkin noin 3 700 tasoristeystä. Onnettomuudet tapahtuvat yleensä vähän liikennöidyillä rataosuuksilla autoliikenteen kannalta tutussa ympäristössä.

Rautateiden uuteen yhteiseurooppalaiseen standardiin (GSM-R) perustuva radiojärjestelmä on ollut jo pitkään vireillä. Sen koekäyttö voidaan aloittaa vuonna 2008. Tavoitteena on, että järjestelmä voitaisiin ottaa laajamittaiseen käyttöön vuonna 2010.

Kaikille autoliikenteen kuljettajille on lähivuosina annettava jatkokoulutus, jolla varmistetaan, että kuljettajien osaaminen täyttää kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyysvaatimukset.

# KONSERNIN HALLINTO

VR-konsernin emoyhtiö on VR-Yhtymä Oy, joka on liikenne- ja viestintäministeriön toimialaan kuuluva, Suomen valtion kokonaan omistama osakeyhtiö. Omistajaohjauksesta vastaa 1.5.2007 lähtien valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto.

Yhtiö perustettiin vuonna 1995 jatkamaan Valtionrautateiden toimintaa, ja sille luovutettiin lain mukaan Valtionrautateiden hallinnassa ollutta valtion omaisuutta valtioneuvoston päätöksellä. Rataverkon välitön omistus ja hallinnointi jäi edelleen valtiolle. Tehtävää hoitaa liikenne- ja viestintäministeriön alainen Ratahallintokeskus. Rautatieturvallisuutta ja rautatiejärjestelmien yhteensopivuutta valvoo ja kehittää liikenne- ja viestintäministeriön alainen Rautatievirasto.

VR-Yhtymä Oy:n toimialana on rautatieliikenteen harjoittaminen ja muu siihen liittyvä ja sitä tukeva palvelutoiminta joko välittömästi tai tytär- 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.

## Hallintoneuvosto

Yhtiön hallintoneuvostoon kuuluu uudistetun yhtiöjärjestyksen mukaan vähintään 6 ja enintään 12 yhtiökokouksen valitsemaa jäsentä. Vuonna 2007 jäseniä oli 22. Hallintoneuvoston jäsenen toimikausi on yksi vuosi. Hallintoneuvoston jäseneksi ei voi valita 68 vuotta täyttänyttä 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 periaatteellisesti tärkeistä asioista, käsittelee talous- ja vuosisuunnitelmat ja antaa yhtiökokoukselle lausunnon tilinpäätöksen ja tilintarkastuskertomuksen johdosta. Hallintoneuvosto käsittelee talous- ja vuosisuunnitelmat, joihin sisältyvät peruspalvelutarjonnan laajakantoisia muutoksia koskevat esitykset, ja seuraa mainittujen suunnitelmien toteutumista.

## 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 sekä tarkastusvaliokunnan. Valiokuntien toimikausi on yksi vuosi. Se alkaa VR-Yhtymä Oy:n varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen tapahtuvasta valiokunnan nimeämisestä ja kestää seuraavaan varsinaiseen yhtiökokoukseen saakka. Valiokunnat kokoontuvat 4–5 kertaa vuodessa. Valiokuntien työjärjestykset ovat hallituksen vahvistamat ja valiokunnat 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 osavuosiokatsauksiin, 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 kysymyksiä. Johtoryhmä kokoontuu yleensä kerran viikossa, ja sen puheenjohtajana toimii pääjohtaja.



## Taloudellinen raportointi

Taloudellisten tavoitteiden toteutumista seurataan koko konsernin kattavalla kuukausiraportilla, joka sisältää tulosraportin, taseen, rahoituslaskelman, henkilöstömäärän ja junaliikenteen määrät. Raporttiin sisältyvät myös merkittävien tytäryhtiöiden yhtiökohtaiset tulosraportit. Tulosraporteissa ovat vertailutiedot budjettiin ja edelliseen vuoteen.

Konsernin taloudellisesta tilanteesta tiedotetaan kahdella osavuositarkastuksella ja tilinpäätöstiedotteella.

## Tytäryhtiöhallinto

Tytäryhtiöiden hallitukset koostuvat lähinnä VR-konsernin johtoon kuuluvista henkilöistä.

Tytäryhtiöiden hallitusten tärkeimpiä tehtäviä ovat yhtiön toimintasuunnitelman ja budjetin laatiminen sekä investoinneista, oman alueensa yritysjärjestelyistä ja vastuusitoumuksista 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, jotka VR-Yhtymä Oy:n hallitus on vahvistanut.

## Johdon palkkiot

Hallituksen jäsenten palkkioista päättää varsinainen yhtiökokous. Tilikauden aikana maksettiin 10.4.2007 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 500 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 500 euroa kokoukselta.

Konsernin pääjohtajana toimivalle VR-Yhtymä Oy:n toimitusjohtajalle maksettujen palkkojen ja palkkioiden yhteissumma oli kertomusvuonna 399 063 euroa.

## Kannustinjärjestelmät

VR-konsernin kannustinpalkkiojärjestelmään kuuluu 281 johtotehtävissä olevaa henkilöä. Järjestelmässä on sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinohjelmat. Lyhyen aikavälin kannustimet perustuvat yhtiö- ja konsernikohtaisten liikevoittotavoitteiden 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.

Tämän lisäksi konsernin eräissä yhtiöissä on ollut käytössä henkilöstön tulospalkkiojärjestelmiä, jotka perustuvat muun muassa tavoitteiden saavuttamiseen, palvelutasoon ja asiakastytyvyyssyyteen.

Koko henkilöstön tulospalkkiojärjestelmä perustuu vuonna 2007 muodostettuun henkilöstörahastoon. Rahastoon siirretään

tulospalkkio, jonka perusteena 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 seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä.

VR-konserniin kuuluu sisäisen tarkastuksen yksikkö, jonka tehtävänä on tarkastaa ja arvioida konserniyhtiöiden sisäisen valvonnan asianmukaisuutta ja toimivuutta, toimintojen tehokkuutta, riskienhallinnan riittävyyttä, taloudellisen ja operatiivisen tiedon oikeellisuutta ja täsmällisyyttä, varojen turvaamista sekä lakien, asetusten ja sisäisten ohjeiden noudattamista. Sisäisen tarkastuksen toimintaperiaatteet on määritelty toimintaohjeessa. Toimintaohjeen ja sisäisen tarkastuksen vuotuisen toimintasuunnitelman hyväksyy VR-Yhtymä Oy:n hallitus. Sisäinen tarkastus toimii hallinnollisesti pääjohtajan alaisuudessa ja raportoi toiminnallisesti VR-Yhtymä Oy:n hallituksen tarkastusvaliokunnalle. Ulkoisen laadunvarmistusarviointin mukaan VR-konsernin sisäinen tarkastus noudattaa pääsääntöisesti alan kansainvälisiä ammatillisia ja eettisiä standardeja. Yksikköön kuuluu viisi tarkastajaa.

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

VR-Yhtymä Oy:n hallituksen vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti on huolehdittava siitä, että toiminnoista ei aiheudu sellaisia riskejä, joiden toteutumisten 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 neljäs. Tässä oli kartoitettu konsernitason merkittävimmät riskit.

## Viestintäpolitiikka

VR-konsernin viestintä perustuu VR:n toiminta-ajatukseen, arvoihin, visioon 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.

# Hallitus



## 1. Martin Granholm, puheenjohtaja

- s. 1946, DI, 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, DI
- 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
- Regional Director, Russia, Kone Corporation
- 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. 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: Finnish Business & Society ry, FTM Incoming Oy, Kultaranta Golf Oy, Lomakouhero Oy, Opteam Yhtiöt Oy, Tietotalo Infocenter Oy ja Yterin Kylpylähotelli Oy
- Hallituksen jäsen: Kristina Cruises Oy, Levi Magic Oy, Levi Northstar Oy, Muumimaailma Oy, Rokuan Kuntoutus Oy ja Santapark Oy



#### 6. Jukka Ruuska

- s. 1961, oikeust. kand., MBA
- Toimitusjohtaja, OMX Exchanges Group 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 ry, EDX London Ltd, Destia Oy, OMX Exchanges Oy, Stockholm Stock Exchange Ltd ja Suomen Pörssisäätiö

#### 7. Arja Talma

- s. 1962, KTM, eMBA
- Talous- ja rahoitusjohtaja, Kesko Oy
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 30.3.2006 alkaen
- Hallituksen puheenjohtaja: Kauko-Telko Group Oy ja Vähittäiskaupan Tilipalvelu VTP Oy

- Hallituksen jäsen ja tarkastusvaliokunnan puheenjohtaja: Sponda Oy
- Hallituksen jäsen: Anttila Oy, Konekesko Oy, K-Rahoitus Oy, Maatalouskesko Oy, Rautakesko Oy, Ruokakesko Oy, ja Stroymaster Holding Finland Oy

#### 8. Markku Tapio

- s. 1948 valtiot. kand.
- Finanssineuvos, valtioneuvoston kanslia
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 15.5.2007 alkaen
- Hallituksen jäsen: Kemira Oy

#### Leena Kostander

- s. 1973, KTM
- Neuvotteleva virkamies, liikenne- ja viestintäministeriö
- VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 30.3.2006–14.5.2007



# Johtoryhmä



## 1. Henri Kuitunen, puheenjohtaja

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

## 2. Eija Kuittinen

- s. 1961, KTM
- 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, DI
- 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



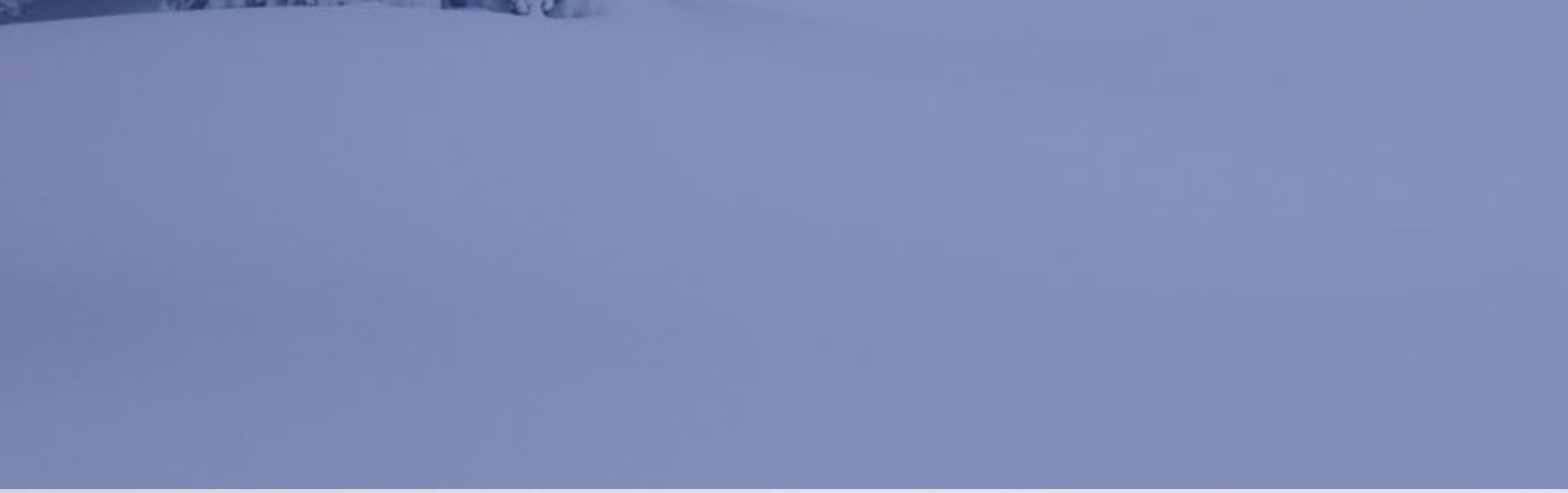
## Hallintoneuvosto

Kansanedustaja Matti Ahde, puheenjohtaja  
 Kunnanjohtaja Pekka Nousiainen, varapuheenjohtaja  
 Kansanedustaja Eero Akaan-Penttilä  
 Poliittinen sihteeri Katja Alvoittu  
 Logistiikkapäällikkö Eero Hemming  
 Kaupunginjohtaja Marcus Henricson  
 Projektityöntekijä Anne Huotari  
 Logistiikkajohtaja Eeva Kokkonen  
 Veturinkuljettaja Timo Koli  
 Kansanedustaja Lauri Kähkönen  
 Maakuntajohtaja Anita Mikkonen  
 Maanviljelijä Raiii Myllylä

Sosionomi Olli Männikkö  
 Kansanedustaja Lauri Oinonen  
 Vetopalvelupäällikkö Eero Pennanen  
 Kontra-amiraali Juha Rannikko  
 Johtava konsultti Erkki Rantala  
 Toimitusjohtaja Timo Rautajoki  
 Projektipäällikkö Jarmo Saarijärvi  
 Kansanedustaja Satu Taiveaho  
 Kansanedustaja Raija Vahasalo  
 Aluepäällikkö Tuula Wyssmann

## Tilintarkastajat

Lasse Holopainen, KHT, KPMG Oy Ab  
 Jorma Nurkkala, KHT







TILINPÄÄTÖS

## Markkinatilanne ja toimintaympäristö

Kertomusvuonna Suomen yleinen taloussuhdanne oli hyvä. Suomen talouselämän kehitystä kuvaavat mittarit, kuten bruttokansantuote ja teollisuustuotannon volyymi, kehittivät kokonaisuutena myönteisesti. Teollisuuden tuotannon volyymi-indeksi ilman sähköteknisten tuotteiden valmistusta nousi edellisvuodesta ennakkotiedon mukaan 3,2 %. Puu- ja paperiteollisuudessa indeksi kuitenkin laski 0,5 % siten, että edellä mainittuun lukuun sisältyvän mekaanisen puunjalostusteollisuuden indeksiluku laski 2,4 % ja kemiallisen puunjalostusteollisuuden indeksiluku nousi 0,3 %. Metalliteollisuuden volyymi-indeksi ilman sähköteknisten tuotteiden valmistusta nousi 7,9 % ja kemianteollisuuden indeksi nousi 1,3 %. Junakuljetusten tonnimäärät koostuvat lähes kokonaan edellä mainittujen teollisuudenalojen kuljetuksista.

VR:n tavaraliikenteen tonnimääristä noin 40 % on ollut Venäjän rajan ylittävää liikennettä, ja tämän vaihteluilla on suuri merkitys kokonaisliikennemääriin. Yleisten taloussuhdanteiden lisäksi itäiseen tavarayhdysliikenteeseen vaikuttavat erityisesti Venäjän omat kauppapoliittiset toimet ja rautatiemaksujen taso. Tämä koskee sekä Suomeen jäävää että myös Suomen kautta kolmansiin maihin suuntautuvaa transitoliikennettä. Tästä syystä Venäjän yhdysliikenteen määrät ovat kotimaisen liikenteen määriä vaikeammin ennakoitavissa ja VR:n omat mahdollisuudet vaikuttaa tämän liikenteen määriin ovat hyvin rajoitetut.

Talouden yleinen suhdannetilanne vaikuttaa myös henkilöliikenteen kokonaismäärään, mutta ei yhtä selkeästi kuin tavaraliikenteessä. Henkilöliikenteeseen vaikuttavat enemmän esimerkiksi yleinen varallisuustaso, kulutustottumukset, väestön alueellinen jakautuma sekä eri liikennemuotojen väylästöjen kehitys. Muutokset näissä ovat verraten hitaita, mutta jatkuvia. Ilmastonmuutoksen torjunnan vaikutukset junaliikenteen kysyntään ovat kasvamassa.

Tärkeimmät junaliikenteen kysyntään vaikuttavat tekijät ovat kaukoliikenteessä nopeat aikataulut ja aikataulunmukainen liikenne. Pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä tärkeimpinä tekijöinä voidaan pitää tiheän vuorotarjonnan lisäksi muun muassa syöttöliikenteen järjestämistä asemille, pysäköintipaikkojen riittävää määrää ja pitkällä aikavälillä radanvarsaluoteiden kaavoitusta asuinkäyttöön. Näistä useimmat ovat muiden kuin VR:n välittömällä vastuulla.

## Konsernin liikevaihto, tulos ja rahoitusasema

Konsernin liikevaihto oli 1 334,1 miljoonaa euroa (1 264,6 M€). Eniten sekä määrällisesti että suhteellisesti kasvoivat henkilöliikenteen ja konsernin kuorma-autoliikenteen liikevaihdot. Junilla tapahtuvan tavaraliikenteen liikevaihto laski Venäjän yhdysliikenteen voimakkaan vähenemisen johdosta. Tavara- ja henkilöliikenteen yhteenlaskettu liikevaihto kasvoi 57,9 miljoonaa euroa autoliikenteen mukaan luettuna. Kertaluonteisia tuottoja, kuten esimerkiksi käyttöomaisuuden myyntivoittoja, oli 6,9 miljoonaa euroa edellisvuotta vähemmän.

Kuluerien merkittävin kasvu kohdistui ulkopuolelta ostettuihin palveluihin. Merkittävimmät kohteet olivat Oy VR-Rata Ab:n ja Pohjolan Liikenne -konsernin alirakointipalvelut. Henkilöstökuluissa eikä poistoissa tapahtunut merkittävää kasvua. Samoin energiakulujen kasvu jäi ennakoitua vähäisemmäksi.

Liikevoitto oli 87,1 miljoonaa euroa (85,2 M€) ja tilikauden voitto 66,4 miljoonaa euroa (63,1 M€). Tuloksen paraneminen edellisvuodesta aiheutui varsinaisen liiketoiminnan kasvusta.

VR Osakeyhtiön liikevoitto oli 38,4 miljoonaa euroa (35,3 M€) ja Oy VR-Rata Ab:n liikevoitto tytäryhtiöineen 14,8 miljoonaa euroa (12,6 M€). Liitetietojen kohdassa 7 on esitetty myös muiden merkittävimpien konserniyhtiöiden liikevoitot.

Konsernin rahoitusasema säilyi koko tilikauden hyvänä. Rahoitustuottojen ja -kulujen netto oli 6,3 miljoonaa euroa (4,0 M€) positiivinen. Pitkäaikaista lainaa ei otettu.

Likvidit varat, joiksi tässä luetaan rahat ja arvopaperit, olivat vuoden lopussa 148,6 miljoonaa euroa (116,8 M€). Konserni maksoi osinkoja yhteensä 32,6 miljoonaa euroa (24,7 M€).

Liitetietojen kohdassa 24 on esitetty muut tunnusluvut.

## Rautatieliikenne

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

VR Cargon kuljetusmäärä väheni edellisvuoteen verrattuna 7,5 % ja oli 40,3 miljoonaa tonnia. Tästä kotimaan liikenteen osuus oli 26,2 miljoonaa tonnia ja kansainvälisen liikenteen osuus 14,1 miljoonaa tonnia. Kotimaan liikenne kasvoi 0,9 %. Kansainvälinen liikenne väheni 20,0 %. Kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan sellaista liikennettä, joka kulkee rajan yli junalla tai junalautalla. Tästä valtaosa on Suomen ja Venäjän kahdenvälisestä liikennestä tai transitoliikennestä Suomen kautta kolmansiin maihin.

Kotimaan liikenteessä suurin tavararyhmä oli metsäteollisuuden kuljetukset, jotka lisääntyivät 2,3 %. Metsäteollisuuden jälkeen seuraaviksi suurimmat tavararyhmät kuuluvat metalli- ja kemianteollisuuden kuljetuksiin. Metalliteollisuuden kuljetusmäärä laski 4,4 %, ja kemianteollisuuden kuljetusmäärä laski 0,5 %.

Suomen ja Venäjän välinen liikenne mukaan luettuna transitoliikenne kolmansiin maihin oli 13,5 miljoonaa tonnia. Vähennyistä oli 20,0 %. Liikenteestä vajaat 40 % oli raakapuun tuontia, vajaat 40 % kemianteollisuuden tuotteiden kuljetuksia ja loput suurimmaksi osaksi metalliteollisuuden tuotteiden kuljetuksia. Metsäteollisuuden kuljetukset vähenivät 27,6 %, kun taas kemianteollisuuden kuljetukset lisääntyivät 7,7 %. Metalliteollisuuden kuljetukset vähenivät Venäjän-liikenteessä 39,0 %.

Suomen ja Venäjän väliseksi liikenteeksi luetaan tässä myös Kaukoidän (lähinnä Etelä-Korea, Japani ja Kiina) ja Suomen välinen liikenne, joka on konttiliikennettä. Nämä liikennemäärät laskivat voimakkaasti jo vuonna 2006 Venäjän kuljetusosuuden hintojen voimakkaan nousun vuoksi 99 700 TEU:sta 8 100 TEU:hun. Kertomusvuonna liikennemäärä laski edelleen 2 600 TEU:hun (1 TEU = 20 jalan kontti). Sen sijaan Suomen ja Venäjän välinen konttiliikenne kehittyi suotuisasti. Sen määrä nousi 9,9 % noin 22 200 TEU:sta noin 24 400 TEU:hun.

Suomen ja Venäjän välisen liikenteen määriin sisältyvä transitoliikenne Suomen kautta kolmansiin maihin oli 3,5 miljoonaa tonnia, jossa oli vähennyistä 16,4 %. Suurimmalta osaltaan liikenne on Venäjän teollisuusraaka-aineiden vientiä Länsi-Eurooppaan. Käytännöllisesti katsoen liikenne koostui puoliiksi metalliteollisuuden ja puoliiksi kemianteollisuuden kuljetuksista.

Niin sanottu suorat junakuljetukset Suomen ja läntisen Euroopan maiden välillä vähenivät 20,2 % vajaasta 0,8 miljoonasta tonnista runsaaseen 0,6 miljoonaa tonniin. Länteen suuntautuvista junakuljetuksista runsas puolet hoidettiin junalautoilla Ruotsiin. Muu osa oli Tornion kautta suuntautuneita kuljetuksia.

Kaikkiaan VR Cargon liikevaihto mukaan lukien konserni-yhtiöille myynti oli 342,9 miljoonaa euroa (361,8 M€). VR Osakeyhtiön sisäisen laskennan mukainen VR Cargon liikevoitto oli 2,7 miljoonaa euroa (16,7 M€). Kuljetusten keskimatka piteni 254 kilometristä 259 kilometriin. Venäjän liikenteen vähenemisen johdosta VR Cargon markkinaosuus laski ennakkoarvion mukaan noin yhden prosenttiyksikön ja oli 26,4 % kotimaisesta tavaraliikenteestä. Luku on kuitenkin pitkän aikavälin keskiarvoa korkeampi.

Henkilöliikenteessä matkojen määrä oli 66,7 miljoonaa, jossa on kasvua 4,5 %. Kaukoliikenteen matkamäärä lisääntyi 3,1 % ja oli 12,9 miljoonaa. Keskimatka kasvoi edellisvuoden 223 kilometristä 228 kilometriin. Kaukoliikenne käsittää matkan pituudesta riippumatta kaikki muut kuin pääkaupunkiseudun lähiliikenteen junissa tehdyt matkat. Suomen ja Venäjän välisessä henkilöliikenteessä tehtiin 399 000 matkaa, jossa oli kasvua 18,4 %.

Pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä tehtiin 53,7 miljoonaa matkaa. Kasvua edellisvuoteen oli 4,9 %. Tästä YTV-alueen matkamäärä oli 42,3 miljoonaa, jossa oli kasvua 2,5 %. YTV-alueen ulkopuolinen lähiliikenne kasvoi 14,6 % lähinnä Kerava–Lahti-oikoradan vaikutuksen johdosta 11,5 miljoonaa matkaan.

Rautateiden markkinaosuuden kehityksestä kotimaisessa julkisessa liikenteessä ei tässä vaiheessa ole tietoa virallisten tilastojen valmistuessa vasta myöhemmin. Vuonna 2006 rautateiden markkinaosuus oli 32,1 %. Henkilöautoliikenteen suorite kasvoi Tiehallinnon ennakkotietojen mukaan kertomusvuonna 2,6 %, mikä on vähemmän kuin junamatkojen määrän kasvu.

Henkilöliikenteen liikevaihto mukaan lukien myynti konserni-yhtiöille oli 370,9 miljoonaa euroa (340,6 M€). Liikevaihdosta 48,8 miljoonaa euroa (46,3 M€) oli YTV:n ostamaa sopimusliikennettä ja 35,6 miljoonaa euroa (37,0 M€) liikenne- ja viestintäministeriön ostamia henkilöliikennepalveluja. VR Osakeyhtiön sisäiseen laskentaan perustuva henkilöliikenteen liikevoitto oli 50,2 miljoonaa euroa (35,2 M€).

### Konsernin autoliikenne

Konsernin autoliikennettä hoitavat Oy Pohjolan Liikenne Ab:n tytäryhtiöt. Transpoint Oy Ab on keskittynyt kappaletavara-liikenteeseen. Combitrans Oy huolehtii massatavaran kuljetuksista ja varastoinnista. Edellisen vuoden 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 10,0 % edellisestä vuodesta ja olivat 10,8 miljoonaa tonnia. Suurin osa kasvusta aiheutui edellä mainitun SP Transit Finland Ltd Oy:n kuljetusmäärien sisällyttämisestä nyt koko vuoden osalta Pohjolan Liikenne -konsernin kuljetuksiin. Yhteenlasketut Transpointin ja Combitransin kuljetusmäärät kasvoivat 4,4 %. Omia kuorma-autoja oli kertomusvuoden lopussa 212 ja alihankkijoiden autoja 976.

Henkilöliikenteessä kuljetettiin 14,4 miljoonaa matkustajaa, mikä oli 2,4 % enemmän kuin edellisellä vuotena. Linja-autojen lukumäärä oli vuoden lopussa 304.

Kaikkiaan Pohjolan Liikenne -konsernin liikevaihto kasvoi 19,3 % ja oli 289,3 miljoonaa euroa (242,4 M€). Tästä tavaraliikenteen osuus oli 86 % (84 %) ja henkilöliikenteen osuus 14 % (16 %). Koko kertomusvuoden konserniin kuuluneen SP Transit

Finland Ltd Oy:n liikevaihto oli 39,1 miljoonaa euroa edellisvuotta suurempi, kun taas kesäkuun lopussa myydyn Oy Transuotila Ab:n liikevaihto kirjautui 9,4 miljoonaa euroa edellisvuotta pienempänä.

### Rataverkon rakentamis- ja kunnossapitopalvelut

Oy VR-Rata Ab:n (VR-Rata) liikevaihto tytäryhtiöineen oli 244,5 miljoonaa euroa (239,2 M€). Ratahallintokeskuksen (RHK) tilaamien töiden osuus liikevaihdosta oli runsaat 80 %. VR-Radan markkinaosuus Ratahallintokeskuksen tilauksista yhtiön toimialalla oli noin 55 %.

Yhtiön oma tuotanto painottui rautatieteknistä osaamista edellyttäviin töihin. Kertomusvuoden lopussa tilauskanta oli noin 276 miljoonaa euroa (118 M€). Tästä tilauskannasta noin 179 miljoonaa euroa koski vuoteen 2010 jatkettua radan peruskunnossapidon puitesopimusta. Sopimus kattaa ne alueet ja toimitukset, joiden kunnossapitoa ei ole vielä kilpailutettu. Sopimuksen kattavuus voi pienentyä kilpailutuksen laajentuessa vuosittain RHK:n päätösten mukaisesti.

Suurin päälylsrakenneurakka oli Turun ja Toijalan välillä. Muita merkittäviä päälylsrakenneurakoita oli väleillä Uimaharju–Lieksa, Tampere–Seinäjoki–Oulu, Haapamäki–Seinäjoki, Kuusivaara–Isokylä sekä Kuopio–Iisalmi.

Ratapihaurakoista merkittävimmät olivat Ilmalassa ja Imatralla.

Rautatiesuunnittelun merkittävimmät kohteet olivat rataosien Seinäjoki–Oulu, Toijala–Turku ja Tornio–Kolari perusparannusten suunnittelu.

Botniabananilla Pohjois-Ruotsissa jatkuivat työt yhteistyössä Balfour Beatty Rail AB:n kanssa, ja kesän aikana valmistui uutta rataa noin 10 kilometriä.

Varsinaisen rautatiealan lisäksi yhtiöllä oli myös eräitä maantiestöön liittyviä töitä, joista voidaan mainita Seinäjoen ohikulkutien rakentamiseen liittyvä urakka sekä telematiikkaurakat Vuosaaren maantietunneliin ja Lohja–Muurla moottoritille.

Yhtiön omien tuotantoyksiköiden käyttöaste pysyi hyvänä. Kiskohitsaamo Kaipiaisissa käsitteli 31 000 tonnia kiskoa. Vaihdetuotannossa Pieksämäellä ja Kaipiaisissa valmistettiin 191 erityyppistä vaihdetta sekä kunnostettiin 60 vaihdetta ja 520 vaihteen kääntölaitetta. Haapamäen kyllästämön kokonaistuotanto oli 23 500 kiintokuutiometriä kyllästettyä puutavaraa, mistä ratapölkkyjä oli lähes kaksi kolmannesta. Edellä mainitut tuotantoluvut ovat jokseenkin edellisvuoden tasoa.

Vuoden lopulla solmittiin aiesopimus Talvivaaran kaivosradan rakentamisesta. Urakka sisältää 25 km:n pituisen radan ja luovutusratapihan suunnittelun ja rakentamisen. Urakkaan sisältyvät vaadittavat sillat ja tiejärjestelyt sekä radan turvalaitejärjestelmä.

### Investoinnit ja kalustohankinnat

Konsernin investointimenot olivat 118,9 miljoonaa euroa (110,3 M€), josta VR Osakeyhtiön junakaluston osuus oli 39,2 miljoonaa euroa (58,7 M€). Näistä merkittävimmät olivat tavara- ja henkilöliikennekaluston saneerausluonteiset investoinnit.

Vuonna 2006 VR Osakeyhtiö ja OKO Pankki Oyj tekivät leasingosituksen 25 vuodeksi 20 InterCity-junavaunun vuokraamiseksi. Vaunut valmistaa Transtech Oy (entinen Talgo Oy), ja niiden toimitukset alkoivat kertomusvuoden syyskuussa ja päättyivät heinäkuussa 2008.



Oy VR-Rata Ab:n investoinnit olivat 6,0 miljoonaa euroa (12,5 M€). Raitteilla liikkuvien työkoneiden uusintainvestointien lisäksi hankittiin raidegeometriaa ja sähköradan rakenteita suurella nopeudella mittaava vaunu.

Pohjolan Liikenne -konsernin investoinnit olivat 14,9 miljoonaa euroa (13,0 M€) autokaluston korvausinvestointeihin ja tytäryhtiöosakkeiden hankintaan.

Konsernin emoyhtiön investoinnit olivat 43,4 miljoonaa euroa (14,8 M€). Merkittävin kohde oli Ilmalan junavarikkohallin rakentaminen. Muut investoinnit olivat suurimmalta osaltaan tavantomaisia kiinteistöjen perusparannusinvestointeja.

## Liikennepalvelujen kehittäminen

### Tavaraliikenne

Tiedonhallinnalla on kasvava merkitys logistiikkapalveluiden tuottamisessa, minkä vuoksi myös kertomusvuonna jatkettiin VR Cargon kilpailukykyä lisäävien ja asiakkaan toimintaa tehostavien teknologioiden tutkimista ja soveltamista. Yhteistyössä asiakkaiden kanssa käynnistettiin pilottiprojekti, jossa tavoitteena on selvittää radiotaajuusteknologian (RFID) soveltuvuus tavaravaunujen tunnistamiseen. Kuljetussuunnittelussa kehitettiin simulointimallin toimivuutta. Ratapihahenkilöstön vuorosuunnitteluun valmistui uusi tietojärjestelmä, joka otetaan käyttöön vuonna 2008.

Verkostoitumisen edistämiseksi ja liiketoiminnassa hyödynnettävän uusimman tiedon hankkimiseksi VR Cargo osallistui turvallisuuskriittisten toimistusten hallintaa tutkivaan Turva Th -hankkeeseen ja verkostoissa tapahtuvaa innovointia tutkivaan Innospring Access -hankkeeseen. Edellisen hankkeen vetovastuu oli VTT:llä ja jälkimmäisen Lappeenrannan teknillisellä yliopistolla.

Tärkeä osa idän liikenteen sujuvaa toimitusketjua ovat erilaiset telematiikkaratkaisut. VR Cargo jatkoi telematiikan pitkäjänteistä kehittämistä yhteistyössä Venäjän rautateiden kanssa.

### Henkilöliikenne

Vuoden alussa tehtiin aikatauluihin joitakin tarkennuksia, jotka merkitsivät muun muassa matka-aikojen lyhenemistä Helsingin ja Kainuun välillä. Helsingin ja Kajaanin välillä aloitettiin Pendolino- ja InterCity-liikenne. Kesäkuun alussa lisättiin edelleen Helsingin ja Lahden välisiä lähiliikennevuoroja. Elokuussa vuoromäärää kasvatettiin vielä siten, että Helsinki-Lahti-välillä on arkisin 35 ja sunnuntaisin 34 lähiliikenteen junavuoroa. Kesäkuussa laajennettiin Järvenpään Saunakallion ja Helsingin välisen junavuoron liikennöinti myös ruuhka-aikojen ulkopuolelle.

Internetin välityksellä myytävien lippujen määrä kasvoi edelleen. Verkkokaupan osuus kaukoliikenteen myynnistä oli koko vuoden osalta hieman vajaat 12 %. Loppuvuonna luku ylitti 15 %. Myös muut jakelujärjestelmät lisäsivät osuuttaan, ja kertomusvuonna noin 38 % matkalipuista ostettiin muualta kuin asemien lippukassoista.

Toukokuusta lukien on VR:n aikatauluja voinut hakea matkapuhelimille ja kannettaville päätteille, joissa on Internet-yhteys. Riihimäellä sijaitsevan VR:n yhteyskeskuksen toimintaa monipuolistettiin. Keskus vastaa muun muassa asiakaspalautteiden ja korvaushakemusten käsittelystä sekä uutena palveluna liikenteen häiriötiedotteiden tuottamisesta internetiin. Poikkeustilanteiden hallinta on ollut erityisesteenä myös henkilökunnan palvelukoulutuksessa.

Kertomusvuoden aikana uusittiin kaikkien ravintolavaunujen visuaalinen ilme sekä tehtiin uudistuksia ravintolavaunujen tuotteissa ja palveluissa. InterCity-junien liikematkustuspalveluja uudistettiin siten, että kaikissa InterCity- ja Pendolino-junissa ovat nyt yhtenäiset liikematkustukseen tarkoitetut palvelut.

Venäjän rautatieyhtiö RZD uudisti vaunukalustoaan sekä Pietarista että Moskovasta Helsinkiin tulevista vuoroissaan.

Suurimpien lipputoimistojen visuaalisen ilmeen uudistaminen aloitettiin Lahden, Tampereen ja Pasilan lipputoimistojen uusimisella. Vuoden lopulla käynnistyi junaliikenteen myyntijärjestelmien uusiminen. Hanke käsittää muun muassa asemien lipunmyyntijärjestelmän, lipunmyyntiautomaatit ja konduktöörin kannattavat myyntilaitteet. Uudistuksen on määrä valmistua vuoden 2010 aikana.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR Osakeyhtiö sopivat helmikuussa kannattamattomien junavuorojen ostoista kaukoliikenteessä. Sopimus turvaa näiden junavuorojen nykyisen määrän ja kestää vuoden 2011 loppuun asti. Joulukuussa tehtiin vastaava ostosopimus koskien pääkaupunkiseudun lähiliikennettä. Tämä sopimus on voimassa vuoden 2008 loppuun.

Henkilöliikenteen täsmällisyystavoitteeseen ei päästy. Aikataulun mukaisesti määräasemalle saapuneiden junien osuus kaukoliikenteessä oli 88,2 % (88,8%). Tavoitteena oli 90,0 %. Lähiliikenteessä täsmällisyysluku oli 96,6 % (97,1 %). Tavoitteena lähiliikenteessä oli 97,5 %. Myöhästymisraja kaukoliikenteessä on viisi minuuttia ja lähiliikenteessä kolme minuuttia määräasemalla. Kansainvälisesti vertaillen täsmällisyys säilyi hyvällä tasolla.

Syyskuussa VR ja Ratahallintokeskus antoivat liikenneministerin pyytämän selvityksen junaliikenteen täsmällisyydestä. Selvitystä täydennettiin helmikuussa 2008.

## Konsernirakenteen muutokset ja kiinteistöjärjestelyt

Maaliskuussa Pohjolan Liikenne -konserniin kuuluva SP Transit Finland Ltd osti enemmistön Tsekissä toimivan kuorma-autoyhtiö MT Transport s.r.o:n osakekannasta ja perusti keväällä tytäryhtiöt Unkariin ja Slovakiaan. Marraskuussa SP Transit Finland Ltd Oy:n Viron tytäryhtiö hankki osake-enemmistön Unkarissa olevasta varastoyhtiö Raksped Kft:stä.

Huhtikuussa Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab osti Itä-Uudellamaalla toimivan Linjaliike A.E. Koskinen & Pojat Oy:n osakekannan. Yhtiöllä on 12 linja-autoa. Yhtiö fuusioitiin vuoden lopussa Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab:hen. Marraskuussa ostettiin kotkalainen Jyrkilä Oy Kaupunkiliikenne, joka harjoittaa paikallisliikennettä 10 linja-autolla Kotkassa. Vuoden lopulla ostettiin Länsi-Uudenmaan alueella toimivan linja-autoyhtiö M.V. Wikström Oy:n osakekanta. Yhtiöllä on 27 linja-autoa.

Kesäkuun lopussa Oy Pohjolan Liikenne Ab myi säiliöauto-liikennettä harjoittavan tytäryhtiönsä Oy Transuutila Ab:n nurmi-järväläiselle Kiitosimeon Oy:lle. Myydyn yhtiön liikevaihto edellisenä vuonna oli 19,5 miljoonaa euroa ja yhtiöllä oli noin 80 kuorma-autoa ja henkilökuntaa noin 190.

Syyskuun alussa allekirjoitettiin lopulliset asiakirjat VR:n ja Venäjän rautatieyhtiö RZD:n yhteisesti omistamasta henkilöliikenteen kalustoyhtiöstä samoin kuin tämän yhtiön neljän junan hankintasopimuksesta. Junat toimittaa ranskalainen Alstom vuonna 2010, ja ne tulevat Helsingin ja Pietarin väliseen liikenteeseen, jossa tavoitteena on käynnistää nopea liikenne vuonna 2011.



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

## Turvallisuus

Turvallisuustyön tavoitteena VR:llä on estää asiakkaille, henkilöstölle, ympäristölle ja yrityksen omaisuudelle aiheutuvat vahingot sekä varmistaa toiminnan keskeytymättömyys ja häiriöttömyys. VR-Yhtymä Oy:n hallituksen vahvistama turvallisuuspolitiikka määrittää toiminnan keskeiset periaatteet ja organisoinnin sekä vastuut. Turvallisuustyön runkona toimii kolmivuotiskaudeksi vahvistettu turvallisuusohjelma, jossa määritellään keskeiset tavoitteet ja kehityshankkeet. Kertomusvuoden lopulla vahvistettiin uusi turvallisuusohjelma, joka kattaa toimintavuodet 2008–2010. Sen keskeisenä tavoitteena on pitää Suomen junaturvallisuus edelleen EU-maiden huipputasolla. Junaturvallisuuden ohella ohjelma painottaa myös muiden yritysturvallisuuden osa-alueiden, muun muassa tietoturvallisuuden ja toimitilaturvallisuuden sekä riskienhallinnan merkitystä.

Myös vuonna 2007 saavutettiin junaturvallisuuden päätavoitteeksi asetettu vakavien junaonnettomuuksien välttäminen. Uhkatilanteiden osalta voidaan todeta kulkuteiden turvaamisessa tapahtuneiden virheiden lukumäärän kasvun jatkuneen edelleen. Seis-opasteiden ohittamistapauksissa ei saavutettu asetettua parantamistavoitetta. Nämä uhkatilanteet pysyivät kuitenkin tasolla, jota on kansainvälisestikin vertaillen pidettävä hyvänä. Kokonaisuutena junaturvallisuuden voidaan katsoa olevan edelleen tavoitteeksi asetettua EU-maiden huipputasoa. Ratapihatyössä sattui yksi kuolemaan johtanut tapaturma.

Tasoristeysonnettomuuksia sattui 47 (60), ja niissä kuoli 10 (5) ja loukkaantui 17 (22) henkilöä. Tasoristeysturvallisuudessa ei ole tapahtunut pysyvää paranemista. Vaikka tasoristeysonnettomuudet ovatkin lainsäädännön kannalta tieliikenneonnettomuuksia, ne muodostavat tosiasiaa samalla rautatieliikenteeseen kohdistuvan turvallisuusrisikin. Onnettomuustutkintakeskuksen asettama tutkintalautakunta julkisti VR:n esityksestä tehdyn laajan selvityksen tasoristeysturvallisuudesta kertomusvuoden kesäkuussa. Selvitys toi esille muun muassa sen, että Suomen tasoristeysturvallisuus on selvästi huonompi kuin monissa olosuhteiltaan maahamme verrattavissa maissa. Tutkintalautakunta antoi raportissaan turvallisuuden parantamiseksi lukuisia suosituksia, jotka koskevat esimerkiksi ajoneuvojen pakollista pysähtymistä, teiden nopeusrajoituksia, tasoristeysten liikenteen rajoittamista, tasoristeysten havaittavuutta sekä tasoristeysten huomioon ottamista kaavoituksessa.

Rautatievirasto myönsi alkuvuonna EU:n turvallisuusdirektiivin ja Suomen rautatielainsäädännön edellyttämän turvallisuustodistuksen VR Osakeyhtiölle sekä vastaavasti Oy VR-Rata Ab:lle liikennöintiluvan. Rautatievirasto vahvisti vuoden aikana joukon rautatieliikennettä koskevia kansallisia määräyksiä ja eurooppalaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä (YTE). Näillä kaikilla on merkittävä vaikutus VR:n sisäiseen ohjeistukseen sekä henkilökunnan perehdyttämiseen ja koulutukseen. Virasto myös käynnisti sille kuuluvan rautatiealan toimijoita koskevan valvonnan.

## Ympäristö

Ilmastonmuutoksen merkitys yritystoiminnassa ja koko yhteiskunnassa korostui vuoden 2007 aikana. Liikenne aiheuttaa

Suomen hiilidioksidipäästöistä viidenneksen, ja kiristyvät kansainväliset ilmastovelvoitteet johtavat siihen, että myös liikennesektorilta vaaditaan merkittäviä päästövähennyksiä.

Konsernin päivitettyssä strategiassa ympäristöasiat ja etenkin rautatieliikenteen energiatehokkuus nähdään keskeisenä vahvuutena, koska VR pystyy tarjoamaan muita liikennemuotoja ympäristöystävällisempiä liikennepalveluja. Rautatieliikenteen markkinaosuuden kasvu parantaa samalla koko kuljetusalan ympäristötasetta. VR:n olennaisin keino ilmastomuutoksen hillitsemiseksi on huolehtia rautatiekuljetusten myönteisestä kehityksestä. Muita keinoja ovat oman toiminnan energiatehokkuuden parantaminen ja hiilidioksidipäästöjen vähentäminen.

Sähkövetoinen liikenne on huomattavasti dieseliikennettä energiatehokkaampaa, ja sen osuus kaikista junakilometreistä nousi 83 %:iin. Junaliikenteen sähkönkulutus kasvoi 7,9 % ja oli 658 GWh. Dieselpolttoaineen kulutus väheni 20 % ja oli 41 miljoonaa litraa.

VR-konserni julkisti joulukuussa 12 ympäristölupausa. Lupaukset lunastetaan vuoteen 2012 mennessä, jolloin tulee kuluneeksi 150 vuotta rautatieliikenteen aloittamisesta Suomessa. Ilmastovaikutuksiaan pienentääkseen VR puolittaa junaliikenteen hiilidioksidipäästöt ja vähentää henkilöliikenteen suoritekohtaista energiankulutusta 20 %.

Sähkönkulutuksen päästöjen vähentämiseksi VR teki sopimuksen niin sanottuun vihreään sähkön siirtymisestä vuoden 2008 alusta. Kaikki konsernin käyttämä sähkö tuotetaan vain uusiutuville energiamuodoilla, kuten vesi- ja tuulivoimalla tai biopolttoaineilla.

Pilaantuneen maaperän tutkiminen ja kunnostaminen muodostaa taloudellisesti merkittävimmän osan konsernin ympäristötoiminnasta. Vuonna 2007 tärkeimmät kohteet liittyivät Ilmalan uuden kaukojunahallin rakentamiseen, Pasilan konepaja-alueen muutokseen asuinalueeksi ja Imatran tankkauspaikan kunnostamiseen. Ilmalan kaukojunahallin rakentamisen yhteydessä syntyi noin kolmen miljoonan euron ylimääräinen kustannus ratapihalla sijainneen entisen kaatopaikan pilaantuneen maan kunnostamisesta ja hallin pohjarakenteisiin tehtyjen järjestelyjen johdosta.

Konsernin ympäristöjohtamisjärjestelmässä ei tapahtunut olennaisia muutoksia vuoden 2007 aikana. Niissä yksiköissä, joilla on ISO 14001 -ympäristösertifikaatti, työskenteli noin 88 % konsernin henkilöstöstä.

Ympäristöasioita käsitellään tässä esitettyä laajemmin VR-konsernin vastuuraportissa, joka koskee vuosien 2006–2007 toimintaa.

## Arvio liiketoiminnan riskeistä ja epävarmuustekijöistä

Kertomusvuoden keväällä tehdyn riskianalyysin mukaan merkittävimmät konsernitason strategiset riskit liittyvät tavaraliikenteeseen. Näistä voidaan mainita Venäjän ilmoittama raakapuun vientitulli, joka toteutuessaan vähentää rautateitse tapahtuvaa puuntuontia erittäin merkittävästi. Myös kotimaisen metsäteollisuuden rakennemuutos pienentää raakapuukuljetusten lisäksi myös alan tuote- ja puolivalmistekuljetuksia.

Tavaraliikenteessä uusien liikenteenharjoittajien on ollut mahdollista tulla rataverkolle jo vuonna 2007, mutta käytännössä uusia operaattoreita ei ole tullut. Sen sijaan lähivuosina rataverkolle saattaa tulla uusia tavaraliikenneoperaattoreita. Aluksi näiden markkinaosuuden arvioidaan jäävän pieneksi, mutta

kasvavan myöhempinä vuosina. Rautatieliikenteen markkinaosuus Suomessa on muuhun Eurooppaan verrattuna korkea, eikä sen arvioida nousevan uusien rautatieoperaattoreiden tulo myötä.

Henkilöliikenteen osalta rataverkon avaamisesta muille operaattoreille ei ole toistaiseksi päätetty enempää kansallisella kuin EU-tasollakaan.

Operatiivisuonteiset riskit, kuten henkilöstöön, alihankkijoihin ja muihin vastaaviin tahoihin liittyvät riskit, ovat merkitykseltään strategisia riskejä vähämerkityksellisempiä. Samoin rahoitusriskejä voidaan pitää toistaiseksi pieninä lukuun ottamatta VR:n eläkesäätiön suuren sijoitusomaisuuden sisältämää rahamarkkinariskiä. Tavanomaisia vahinkoriskejä vastaan on suojauduttu VR:n kaltaiselle yhtiölle sopivalla vakuutusturvalla.

Junaturvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota. Tasoristeysonnettomuudet muodostavat riskin myös junaturvallisuudelle ilman että näihin voitaisiin juurikaan vaikuttaa VR:n omin toimenpitein. VR:llä ei ole sattunut kuluvalle vuosikymmenellä suuria junaonnettomuuksia.

## Henkilöstö

Vuosina 2005–2007 henkilökunnan määrä ja palkkasummat olivat seuraavat:

Vuosi	2007	2006	2005
Henkilökunnan määrä	12 540	12 663	12 791
Palkkasumma, M€	449,50	444,23	429,03

Pitkällä aikavälillä henkilökunnan määrän väheneminen on ollut 3–4 % vuodessa, mutta parina viime vuonna se on ollut 1,0 %. Henkilöstön vähentyminen on tapahtunut lähinnä eläkkeelle siirtymisinä ja toimintojen suunnitelmallisen tehostamisen seurauksena. Vuoden lopussa vakinaisia oli 97,7 % koko konsernin henkilöstöstä. Osa-aikatyötä tekeviä oli 3,0 %. Henkilöstön keski-ikä on 46,7 vuotta (46,6) ja palveluksessa olevan henkilöstön keskimääräinen työssäoloaika oli edellisvuoden tasolla 23 vuotta. Henkilöstöstä oli miehiä 84,8 % (85,6 %) ja naisia 15,2 % (14,4 %).

VR-konserniin rekrytoitiin vuonna 2007 pysyvään työsuhteeseen 591 henkilöä. Suurimmat ammattiryhmät uusissa työsuhteissa olivat ratapihatyöntekijät, veturinkuljettajat ja henkilöliikenteen konduktöörit.

VR-konsernin henkilöstöstrategia päivitettiin vuonna 2007. Siinä määritellään henkilöstövoimavarojen käytön ja kehittämisen päämäärät sekä keskeiset toimenpiteet vuoteen 2010 saakka. Strategia tukee konsernin ja yhtiöiden liiketoimintastrategioiden sekä konsernin arvojen toteutumista. Henkilöstöstrategia linjaa konsernin kehittämisalueiksi tehokkaan ja joustavan henkilöstön resursoinnin, korkeatasoisen osaamisen varmistamisen sekä motivoituneen ja tavoitteisiin sitoutuneen henkilöstön. Henkilöstöstrategian toteutumista seurataan strategiaan liitettyillä mittareilla, joita ovat muun muassa kehityskeskustelujen kattavuus, sairauspoissaoloprosentti, työtapaturmataajuus ja henkilöstötutkimuksen eräiden tunnuslukujen paraneminen.

Vuonna 2007 valmisteltiin uudistetut henkilöstöpölisäännöt. Niillä kuvataan ja linjataan VR:n henkilöstöjohtamisen ja sisäisen vuorovaikutuksen keskeisimmät osa-alueet työnantajan ja henkilöstön kannalta.

Johtamisen yhtenä välineenä VR:llä on jo useiden vuosien ajan ollut käytössä esimiesten ja alaisten kahdenkeskiset tai esimiehen ja työryhmän väliset vuosittaiset kehityskeskustelut. Vuonna 2007 kehityskeskustelujen piirissä oli 61 % (58 %) henkilökunnasta.

Kertomusvuonna maksettiin edellisvuodelta kertyneitä tulospalkkioita yhteensä 2,85 miljoonaa euroa 9 574 henkilölle (1,18 M€ 1 773 henkilölle).

Henkilöstön tulospalkkiojärjestelmä uusittiin VR-Yhtymä Oy:n, VR Osakeyhtiön, Oy VR-Rata Ab:n ja Corenet Oy:n osalta. Samassa yhteydessä perustettiin VR-konsernin henkilöstörahasito. Rahastoon siirretään vuosittain työnantajan määrittelemien tavoitteiden perusteella toteutuneet yhtiökohtaiset tulospalkkiot.

Tehostuneen työterveystoiminnan myötä sairauspoissaolot kehittivät edelleen myönteiseen suuntaan. Ne olivat säännöllisestä työajasta laskettuna 6,0 % (6,2 %). Liikenneturvallisuuden vaatimat terveystarkastukset ja niiden seuranta vakiintuivat Rautatieviraston uuden ohjeistuksen mukaisesti.

Työtapaturmien määrä pysyi vuonna 2007 ennallaan. VR-konsernin tapaturmataajuus (kaikkien työtapaturmien määrä/miljoonaa työtuntia kohti) oli 51 (51). VR:n tavoitteena on seuraavan kolmen vuoden aikana laskea olennaisesti tapaturmataajuutta.

Vuonna 2007 laadittiin VR-konsernin työturvallisuuden johtamisjärjestelmä, joka otettiin käyttöön 1.1.2008. Sopimus VR:n työsuojeluorganisaatiosta ja sen tehtävistä päivitettiin. Tapaturmavakuutusyhteistyötä tarkasteltiin uudelleen ja yhteistyötä syvennettiin.

Rautatiealan ammattikoulutusta Suomessa tarjoaa VR Koulutuskeskus. Vuonna 2007 koulutuskeskuksesta valmistui VR:n palvelukseen runsaat 240 uutta rautatiealan ammattilaista. Lisäksi koulutuskeskus järjesti VR-konsernin palveluksessa työskenteleville ammatillista täydennyskoulutusta junaturvallisuudesta, asiakaspalvelusta ja työsuojelusta.

Yhdessä Helsingin kauppariikiteakoulun kanssa järjestettiin johtamiskoulutusta VR:n palveluksessa oleville esimies- ja asian-tuntijatehtävissä oleville.

## Johto ja tilintarkastus

Huhtikuun 10. päivänä pidetyssä varsinaisessa yhtiökokouksessa VR-Yhtymä Oy:n hallitukseen valittiin puheenjohtajaksi Martin Granholm ja jäseniksi edelleen Maaret Heiskari, Jorma Hellsten, Leena Kostander, Ritva Ohmeroluoma, Heikki Rusila, Jukka Ruuska ja Arja Talma.

Hallintoneuvoston puheenjohtajaksi valittiin edelleen Matti Ahde.

Tilintarkastajaksi valittiin edelleen tilintarkastusyhteisö KPMG Oy Ab päävastuullisena tarkastajana Lasse Holopainen, KHT. Toiseksi tilintarkastajaksi valittiin Jorma Nurkkala, KHT.

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

VR-Yhtymä Oy:n omistajaohjaus siirtyi toukokuun 2007 alussa liikenne- ja viestintäministeriöstä valtioneuvoston kansliin. Toukokuun 15. päivänä pidetyn VR-Yhtymä Oy:n ylimääräisen yhtiökokouksen päätöksen mukaisesti sen hallituksen kokoonpano muutettiin siten, että Leena Kostanderin tilalle hallitukseen nimettiin Markku Tapio.



## Hallintoneuvoston ja hallituksen varapuheenjohtajat sekä hallituksen valiokunnat ja kokoontumiset

Yhtiökokousta seuranneessa kokouksessaan hallintoneuvosto valitsi varapuheenjohtajakseen edelleen Pekka Nousiaisen. Järjestäytymiskokouksessaan hallitus valitsi varapuheenjohtajakseen edelleen Heikki Rusilan. Hallituksen nimitys- ja palkkiovaliokuntaan hallitus valitsi edelleen puheenjohtajaksi Martin Granholmin ja jäseniksi edelleen Heikki Rusilan, Jukka Ruuskan ja Leena Kostanderin, jonka jälkeen nimitys- ja palkkiovaliokunnassa toimi Markku Tapio 15.5.2007 lukien. Tarkastusvaliokuntaan hallitus valitsi puheenjohtajaksi edelleen Arja Talman ja jäseniksi edelleen Maaret Heiskarin ja Ritva Ohmerluoman.

Hallintoneuvosto kokoontui kertomusvuonna seitsemän kertaa jäsenten läsnäoloprosentin ollessa 80. Hallitus kokoontui 13 kertaa läsnäoloprosentin ollessa 90. Nimitys- ja palkkiovaliokunta kokoontui 5 kertaa ja tarkastusvaliokunta 4 kertaa.

## Merkittävät tilikauden päättymisen jälkeiset tapahtumat ja alkaneen vuoden näkymät

Vuoden 2008 alussa perustettiin Ratahallintokeskukseen valtakunnallista liikenteenohjausta hoitava yksikkö, jonka käytännön toiminta alkoi maaliskuun alussa. Perustamisen taustalla on lähinnä rataverkon avautuminen VR:n lisäksi myös muille operaatoreille ja siitä aiheutuva neutraliteettivaatimus muun muassa rataverkon kapasiteetin jaossa poikkeustilanteissa.

Helmikuussa pidetty VR-Yhtymä Oy:n ylimääräinen yhtiökokous muutti yhtiöjärjestystä siten, että VR:n hallintoneuvoston jäsenten lukumäärä on vähintään 6 ja enintään 12. Yhtiöjärjestyksestä poistettiin kohta, jonka mukaisesti hallintoneuvostolla oli oikeus päättää asioista, jotka koskivat yhtiön toiminnan huomattavaa supistamista tai laajentamista taikka yhtiön organisaation olennaista muuttamista.

Yleisten arvioiden mukaan vuoden 2008 talouden suhdannekehitys heikkenee edellisvuodesta. Tällä on heijastusvaikutuksia myös rautatiekuljetuksiin. Lisäksi viime vuonna Venäjän käyttöön ottama raakapuun vientitulli, jonka on suunniteltu nousevan edelleen huhtikuun alussa, laskenee tuontipuun kuljetusten määrää edelleen. Kotimaisen puun kuljetusten mahdollinen lisääntyminen ei riitä kompensoimaan tuontipuun vähenemistä. Kaikkiaan VR:n kuljettaman tavaraliikenteen tonnimäärän arvioidaan pysyvän edellisvuoden tasolla.

Henkilöliikenteen matkamäärien arvioidaan jatkavan kasvuaan. Henkilöliikenteen taksoja korotettiin keskimäärin 2,9 % tammikuun alusta lukien.

Radanpidon työt koostuvat valtaosin Ratahallintokeskuksen tilaamista töistä. Ottaen huomioon RHK:n käytettävissä olevat valtion määrärahat ja yhä laajeneva töiden kilpailuttaminen, VR:n hoitamien radanpidon töiden liikevaihdon kasvumahdollisuudet ovat hyvin rajoitetut. Rataosien Seinäjoki–Oulu ja Lahti–Luumäki perusparannusten alkamisen odotetaan tuovan rakennusurakoita, jotka korvaavat meneillään olevien ja vuoden aikana valmistuvien urakoiden liikevaihtoa.

Tammikuun lopussa Oy VR-Rata Ab allekirjoitti edellisvuoden lopulla solmitun aiesopimuksen perusteella sopimuksen Talvivaara Infrastructure Oy:n kanssa kaivosradan rakentamisesta Sotkamon Talvivaarasta Kajaanin eteläpuolella olevalle Murtojärven rautatieliikennepaikalle. Sopimus sisältää myös radan sähköistämisen. Rata valmistuu vuoden 2009 loppuun mennessä. VR Osakeyhtiö ja Talvivaara Projekti Oy allekirjoittivat hel-

mikuun lopussa puitesopimuksen Talvivaaran kaivoksen rautatiekuljetuksista sekä raaka-aineiden että valmiin tuotteen osalta. Kaivoksen ollessa täydessä tuotannossa kuljetusten arvioidaan nousevan noin 1,5 miljoonaan tonniin vuodessa.

Helmikuussa Ratahallintokeskus ja VR antoivat liikenneministerille selonteon siitä, kuinka junamatkustajien tiedonsaantia häiriötilanteissa parannetaan. Sen mukaisesti Ratahallintokeskukseen perustetaan informaatiokeskus sekä parannetaan kuulutuksia ja näyttölaitteita.

Helmikuussa Oy Pohjolan Liikenne Ab lunasti loput 50 % SP Transit Finland Ltd Oy:n osakekannasta. Lunastuksesta oli sovittu yhtiön tullessa VR-konserniin yhtiöksi vuonna 2006.

# Konsernin tuloslaskelma

(1 000 €)	Liite	1.1.–31.12.2007	1.1.–31.12.2006
<b>Liikevaihto</b>	1	<b>1 334 090</b>	1 264 552
Valmiiden ja keskeneräisten tuotteiden varastojen muutos		1 420	-3 038
Valmistus omaan käyttöön		37 721	28 266
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta		-1	5
Liiketoiminnan muut tuotot	2	30 735	36 781
Materiaalit ja palvelut	3	420 109	364 577
Henkilöstökulut	4	590 630	580 617
Poistot	5	108 414	104 209
Liiketoiminnan muut kulut	6	197 667	191 928
Kulut yhteensä		<b>1 316 820</b>	1 241 332
<b>Liikevoitto</b>	7	<b>87 145</b>	85 235
Rahoitustuotot ja -kulut	8	6 333	4 026
<b>Voitto ennen satunnaisia eriä ja veroja</b>		<b>93 478</b>	89 261
Välittömät verot	11	-24 288	-23 738
Vähemmistön osuus		-2 828	-2 422
<b>Tilikauden voitto</b>		<b>66 363</b>	63 101



# Konsernin tase

(1 000 €)	Liite	31.12.2007	31.12.2006
<b>Vastaavaa</b>			
<b>Pysyvät vastaavat</b>			
Aineettomat hyödykkeet	12	8 276	9 992
Konserniliikearvo		7 931	6 579
Aineelliset hyödykkeet	12	1 201 499	1 203 551
Sijoitukset	13		
Osuudet omistusyhteisyrityksissä		3 647	4 148
Muut sijoitukset		19 731	28 781
<b>Pysyvät vastaavat yhteensä</b>		<b>1 241 085</b>	<b>1 253 053</b>
<b>Vaihtuvat vastaavat</b>			
Vaihto-omaisuus	14	73 395	60 081
Pitkäaikaiset saamiset	15	5 457	3 184
Lyhytaikaiset saamiset	15	142 401	146 481
Rahoitusarvopaperit	16	121 779	79 656
Rahat ja pankkisaamiset		9 383	10 121
<b>Vaihtuvat vastaavat yhteensä</b>		<b>352 415</b>	<b>299 523</b>
<b>Vastaavaa yhteensä</b>		<b>1 593 500</b>	<b>1 552 575</b>
<b>Vastattavaa</b>			
<b>Oma pääoma</b>			
Osakepääoma	17	370 013	370 013
Vararahasto		525 808	525 813
Muut rahastot		4	166
Edellisten tilikausien voitto		355 088	319 939
Tilikauden voitto		66 363	63 101
<b>Oma pääoma yhteensä</b>		<b>1 317 277</b>	<b>1 279 033</b>
<b>Vähemmistöosuudet</b>		<b>16 731</b>	<b>15 321</b>
<b>Konsernireservi</b>		<b>82</b>	<b>0</b>
<b>Pakolliset varaukset</b>	19	<b>2 488</b>	<b>3 232</b>
<b>Vieras pääoma</b>			
Laskennallinen verovelka	20	44 371	44 971
Pitkäaikainen vieras pääoma		1 986	2 080
Lyhytaikainen vieras pääoma		210 565	207 939
<b>Vieras pääoma yhteensä</b>		<b>256 923</b>	<b>254 990</b>
<b>Vastattavaa yhteensä</b>		<b>1 593 500</b>	<b>1 552 575</b>





# Konsernin rahoituslaskelma

(1 000 €)

1.1.–31.12.2007

1.1.–31.12.2006

## Liiketoiminnan rahavirta

Liikevoitto	87 145	85 235
Oikaisut liikevoittoon <sup>1</sup>	91 073	78 125
Käyttöpääoman muutos	-4 566	-24 322
Saadut korot	7 190	4 729
Maksetut korot ja maksut muista rahoituskuluista	-1 090	-782
Saadut osingot	733	80
Maksetut verot	-26 380	-20 044
<b>Liiketoiminnan rahavirta yhteensä</b>	<b>154 106</b>	<b>123 020</b>

## Investointien rahavirta

Käyttöomaisuuden ja osakkeiden ostot	-118 215	-126 946
Muun käyttöomaisuuden myynnit	30 593	33 929
Muiden pitkäaikaisten sijoitusten muutos	9 593	28 097
<b>Investointien rahavirta yhteensä</b>	<b>-78 029</b>	<b>-64 920</b>

## Kassavirta ennen rahoitusta

76 077 58 101

## Rahoituksen rahavirta

Pitkäaikaisten annettujen lainojen lyhennykset	0	72
Pitkäaikaisten lainojen takaisinmaksut	0	-1 179
Myönnetyt lainat	-1 143	0
Lyhytaikaisten lainojen nostot/takaisinmaksut	-907	0
Maksetut osingot	-32 642	-24 664
<b>Rahoituksen rahavirta yhteensä</b>	<b>-34 692</b>	<b>-25 772</b>

## Rahavarojen muutos

41 385 32 329

## Rahavarat 1.1.

89 776 57 447

## Rahavarat 31.12.

131 162 89 776

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

# Emoyhtiön tuloslaskelma

(1 000 €)	Liite	1.1.–31.12.2007	1.1.–31.12.2006
<b>Liikevaihto</b>	1	<b>55 288</b>	50 606
Liiketoiminnan muut tuotot	2	<b>11 500</b>	20 697
Materiaalit ja palvelut	3	<b>14 173</b>	13 880
Henkilöstökulut	4	<b>13 953</b>	13 386
Poistot	5	<b>11 348</b>	11 015
Liiketoiminnan muut kulut	6	<b>14 383</b>	12 906
<b>Kulut yhteensä</b>		<b>53 858</b>	51 187
<b>Liikevoitto</b>		<b>12 930</b>	20 117
Rahoitustuotot ja -kulut	8	<b>25 877</b>	26 335
<b>Voitto ennen satunnaisia eriä</b>		<b>38 807</b>	46 452
Satunnaiset erät	9	<b>34 440</b>	20 000
<b>Voitto ennen veroja</b>		<b>73 247</b>	66 452
Poistoeron muutos	10	<b>115</b>	155
Välittömät verot	11	<b>-18 551</b>	-16 611
<b>Tilikauden voitto</b>		<b>54 810</b>	49 995

# Emoyhtiön tase

(1 000 €)	Liite	31.12.2007	31.12.2006
<b>Vastaavaa</b>			
<b>Pysyvät vastaavat</b>			
Aineettomat hyödykkeet	12	1 442	1 607
Aineelliset hyödykkeet	12	248 491	217 531
Sijoitukset	13		
Osuudet ja saamiset saman konsernin yrityksissä		648 051	684 767
Muut sijoitukset		20 966	30 567
<b>Pysyvät vastaavat yhteensä</b>		<b>918 949</b>	934 471
<b>Vaihtuvat vastaavat</b>			
Pitkäaikaiset saamiset		858	858
Lyhytaikaiset saamiset	15	116 374	137 320
Rahoitusarvopaperit	16	121 779	79 656
Rahat ja pankkisaamiset		1 598	1 169
<b>Vaihtuvat vastaavat yhteensä</b>		<b>240 609</b>	219 002
<b>Vastaavaa yhteensä</b>		<b>1 159 558</b>	1 153 473
<b>Vastattavaa</b>			
<b>Oma pääoma</b>			
Osakepääoma	17	370 013	370 013
Vararahasto		525 754	525 754
Edellisten tilikausien voitto		116 898	97 302
Tilikauden voitto		54 810	49 995
<b>Oma pääoma yhteensä</b>		<b>1 067 475</b>	1 043 065
<b>Tilinpäätössiirtojen kertymä</b>	18	<b>0</b>	115
<b>Pakolliset varaukset</b>	19	<b>438</b>	1 041
<b>Vieras pääoma</b>			
Pitkäaikainen vieras pääoma	20	279	185
Lyhytaikainen vieras pääoma		91 366	109 067
<b>Vieras pääoma yhteensä</b>		<b>91 645</b>	109 252
<b>Vastattavaa yhteensä</b>		<b>1 159 558</b>	1 153 473



# Emoyhtiön rahoituslaskelma

(1 000 €)

1.1.–31.12.2007

1.1.–31.12.2006

<b>Liiketoiminnan rahavirta</b>		
Liikevoitto	12 930	20 117
Suunnitelman mukaiset poistot	11 348	11 015
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	-12 046	-20 514
<b>Rahavirta ennen käyttöpääoman muutosta</b>	<b>12 232</b>	<b>10 618</b>
Lyhytaikaisten saamisten muutos	-2 076	570
Lyhytaikaisten velkojen muutos	3 058	1 884
<b>Käyttöpääoman muutos</b>	<b>982</b>	<b>2 454</b>
Maksetut korot	-2 695	-2 129
Saadut osingot	2 020	2 819
Saadut korot liiketoiminnasta	36 133	24 515
Maksetut verot	-20 011	-14 235
<b>Rahoituserien ja verojen rahavirta</b>	<b>15 448</b>	<b>10 969</b>
<b>Liiketoiminnan rahavirta yhteensä</b>	<b>28 662</b>	<b>24 040</b>
<b>Investointien rahavirta</b>		
Käyttöomaisuuden ostot	-43 434	-14 819
Käyttöomaisuuden myynnit	12 742	24 145
Muiden pitkäaikaisten sijoitusten muutos	9 593	28 097
<b>Investointien rahavirta yhteensä</b>	<b>-21 099</b>	<b>37 422</b>
<b>Kassavirta ennen rahoitusta</b>	<b>7 562</b>	<b>61 463</b>
<b>Rahoituksen rahavirta</b>		
Pitkäaikaisten saamisten lisäys	-40 500	-58 000
Pitkäaikaisten saamisten vähennys	105 097	61 996
Saadut konserniavustukset	20 000	12 450
Maksetut osingot	-30 400	-23 000
Konsernitilille siirrettyjen varojen muutos	-19 206	-25 300
<b>Rahoituksen rahavirta yhteensä</b>	<b>34 991</b>	<b>-31 854</b>
<b>Rahavarojen muutos</b>	<b>42 553</b>	<b>29 609</b>
<b>Rahavarat 1.1.</b>	<b>80 824</b>	<b>51 215</b>
<b>Rahavarat 31.12.</b>	<b>123 377</b>	<b>80 824</b>



# Tilinpäätöksen liitetiedot

## Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet

### Konsernitilinpäätöksen laajuus

Konsernitilinpäätökseen on yhdistelty kaikki tytär- ja osakkuusyritykset.

Tarkemmat tiedot konserniin kuuluvista yrityksistä ja osakkuusyrityksistä annetaan jäljempänä liitetietojen kohdassa si-joitukset.

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 viides-ssä vuodessa.

#### Sisäiset liiketapahtumat ja katteet

Konsernin sisäiset liiketapahtumat, sisäiset saamiset ja velat sa-moin kuin sisäinen voitonjako on eliminoitu.

#### Vähemmistöosuudet

Vähemmistöosuudet on erotettu konsernin omasta pääomas-ta ja tuloksesta sekä esitetty omana eränään.

#### Osakkuusyritykset

Osakkuusyritykset on yhdistelty pääomaosuusmenetelmällä. Konsernin omistuosuuden mukainen osuus osakkuusyhtiöi-den tilikauden tuloksesta on esitetty omana eränään.

#### Tilinpäätöksen vertailukelpoisuus

Tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa ei ole tapahtunut olennai-sia muutoksia edelliseen vuoteen verrattuna.

### Pitkäaikaisten projektien tuloutus

Oy VR-Rata Ab:n rakennusprojektit tuloutetaan valmistusas-teen mukaisesti lukuun ottamatta pieniä, urakkahinnaltaan al-le 50 000 euron arvoisia projekteja, jotka tuloutetaan luovutus-periaatteella. Valmistusaste määritellään projektiseurannassa fyysisen valmistusasteen perusteella. Liikevaihdoksi lasketaan valmistusastetta vastaava osuus projektien ennustetuista ko-konaistuloista. Projektien kuluiksi lasketaan valmistusastetta vastaava osuus ennustetuista kokonaiskuluista.

Pitkäaikaisten projektien valmistusastetta vastaamaton osa ennustetusta tappiosta kirjataan pakollisiin varauksiin.

### Tilinpäätöksen arvostusperiaatteet

Käyttöomaisuus on aktivoitu välittömään hankintamenoon. Omaan työhön on valmistettu käyttöomaisuutta 37,7 M€ (28,3 M€) ja siihen on aktivoitu myös valmistukseen liittyviä kiinteitä kuluja 3,6 M€ (3,4 M€).

Vaihto-omaisuus on arvostettu keskihinnan mukaan varovai-suuden periaatteella. Vaihto-omaisuuteen sisältyvän oman val-mistuksen osuus on arvostettu välittömin valmistuskustannuk-sin. Keskeneräiset työt sisältävät tilinpäätöspäivään mennessä kertyneet muuttuvat kustannukset.

Rahoitusomaisuusarvopaperit on arvostettu hankintame-noon.

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

Ulkomaisten tytäryhtiöiden taseet on yhdistelty tilinpäätös-päivän Euroopan keskuspankin keskikurssiin ja tuloslaskelmat tilikauden keskikurssiin.

### Eläkemenojen jaksotus

Konsernin yhtiöiden eläketurva on järjestetty VR Eläkesäätiös-sä. Eläkemenot on jaksotettu suoriteperusteisesti. Eläkevastuut on täysimääräisesti katettu.

## Tuloslaskelman liitetiedot

1 Liikenvaihto toimialoittain ja markkina-alueittain (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2007	2006	2007	2006
<b>Toimialakohtainen jakauma</b>				
Rautatieliikenne				
Tavaraliikenne	339 989	358 872		
Henkilöliikenne	370 243	340 030		
Autoliikenne				
Tavaraliikenne	246 443	201 502		
Henkilöliikenne	40 196	38 598		
Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	238 313	232 594		
Catering- ja ravintolatoiminta	28 979	26 650		
Muut palvelut	69 928	66 305	55 288	50 606
<b>Yhteensä</b>	<b>1 334 090</b>	<b>1 264 552</b>	<b>55 288</b>	<b>50 606</b>

<b>Maantieteellinen jakauma</b>				
Kotimaa	1 299 182	1 252 018	55 288	50 606
Muu Eurooppa	34 909	12 534	0	0
<b>Yhteensä</b>	<b>1 334 090</b>	<b>1 264 552</b>	<b>55 288</b>	<b>50 606</b>

Ratojen rakentamisen pitkäaikaiset projektit tuloutetaan valmistusasteen perusteella. Valmistusaste on laskettu toteutuneiden menojen ja kokonaiskustannusarvion perusteella. Osatuloutettu määrä on 52,4 M€ (33,3 M€).

2 Liiketoiminnan muut tuotot (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2007	2006	2007	2006
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	18 448	25 304	11 384	20 653
Muut	12 286	11 477	116	45
<b>Yhteensä</b>	<b>30 735</b>	<b>36 781</b>	<b>11 500</b>	<b>20 697</b>

3 Materiaalit ja palvelut (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2007	2006	2007	2006
Aineet ja tarvikkeet (tavarat)				
Ostot tilikauden aikana	200 578	181 147	6 560	6 397
Varaston muutos	-11 462	-1 477	0	0
Ulkopuolisilta ostetut palvelut	230 994	184 907	7 613	7 482
<b>Yhteensä</b>	<b>420 109</b>	<b>364 577</b>	<b>14 173</b>	<b>13 880</b>

4 Henkilöstön määrä ja henkilöstökulut	Konserni			
	2007	2006		
Konsernin palveluksessa oleva henkilökunta jakautui tilikaudella keskimäärin yhtiöittäin seuraavasti:				
VR-Yhtymä Oy	250	255		
VR Osakeyhtiö	7 479	7 599		
Oy VR-Rata Ab -konserni	2 295	2 360		
Pohjolan Liikenne -konserni	2 024	1 997		
Avecra Oy	285	252		
Corenet Oy	207	200		
<b>Yhteensä</b>	<b>12 540</b>	<b>12 663</b>		

Henkilöstökulut (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2007	2006	2007	2006
Palkat ja palkkiot	449 499	444 234	11 200	10 701
Eläkekulut	98 474	93 395	1 722	1 682
Muut henkilösivukulut	42 658	42 988	1 031	1 002
<b>Henkilöstökulut tuloslaskelman mukaan</b>	<b>590 630</b>	<b>580 617</b>	<b>13 953</b>	<b>13 386</b>

Johdon palkat ja palkkiot (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2007	2006	2007	2006
Toimitusjohtajat	2 450	2 260	607	523
Hallitusten jäsenet	341	329	189	133
Hallintoneuvosto	123	108	123	108
<b>Yhteensä</b>	<b>2 914</b>	<b>2 698</b>	<b>919</b>	<b>763</b>

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

5 Poistot (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2007	2006	2007	2006
Suunnitelman mukaiset poistot				
Aineettomat hyödykkeet	4 251	3 896	717	272
Rakennukset ja rakennelmat	8 528	9 198	7 928	8 207
Vetokalusto ja vaunusto	64 402	61 024	0	0
Muut koneet ja kalusto	26 287	25 860	2 058	1 910
Muut aineelliset hyödykkeet	3 239	2 915	645	626
Konserniliikearvon poisto	1 706	1 316		
<b>Yhteensä</b>	<b>108 414</b>	<b>104 209</b>	<b>11 348</b>	<b>11 015</b>

Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu konsernissa käyttöömaisuushyödykkeiden 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 (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2007	2006	2007	2006
Vuokrat ja muut kiinteistökulut	31 277	26 347	2 039	1 941
Matkakulut	19 732	19 952	367	296
Muut henkilöstöstä aiheutuneet kulut	11 139	10 539	422	309
Markkinointi- ja edustuskulut	7 571	7 503	525	527
Ratamaksut ja rataverot	61 826	61 646	0	0
Tele- ja tietohallintokulut	27 761	27 424	2 804	2 908
Muut liikennöintikulut	25 858	25 790	0	0
Hallinto- ja muut kulut	12 505	12 727	8 226	6 925
<b>Yhteensä</b>	<b>197 667</b>	<b>191 928</b>	<b>14 383</b>	<b>12 906</b>

#### Tilintarkastajien palkkiot

Tilintarkastuspalkkiot	160	75	10	10
Veropalvelut	3	3	3	0
Muut palvelut	70	59	0	0



7	Konsernin merkittävimpien yhtiöiden liikevoitot (1 000 €)	2007	2006
	VR-Yhtymä Oy	12 930	20 117
	VR Osakeyhtiö	38 378	35 340
	Oy VR-Rata Ab -konserni	14 813	12 564
	Pohjolan Liikenne -konserni	12 204	8 050
	Avecra Oy	2 980	2 212
	Corenet Oy	5 784	6 079

8	Rahoitustuotot ja -kulut (1 000 €)	Konserni 2007	2006	Emoyhtiö 2007	2006
---	------------------------------------	------------------	------	------------------	------

#### Osinkotuotot

	Saman konsernin yrityksiltä	0	0	2 050	2 750
	Omistusyhteisyrityksiltä	0	0	0	0
	Muilta	233	80	220	69
	<b>Osinkotuotot yhteensä</b>	<b>233</b>	<b>80</b>	<b>2 270</b>	<b>2 819</b>

#### Korkotuotot pitkäaikaisista sijoituksista

	Saman konsernin yrityksiltä	0	0	20 242	21 696
	Omistusyhteisyrityksiltä	77	280	77	280
	Muilta	1 468	2 490	1 468	2 490

#### Muut korko- ja rahoitustuotot

	Saman konsernin yrityksiltä	0	0	37	54
	Omistusyhteisyrityksiltä	41	57	41	58
	Muilta	5 604	1 903	4 437	1 068

#### Korkokulut ja muut rahoituskulut

	Saman konsernin yrityksille	0	0	2 654	2 084
	Muille	1 090	782	41	45
	<b>Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä</b>	<b>6 333</b>	<b>4 026</b>	<b>25 877</b>	<b>26 335</b>

#### 9 Satunnaiset erät

Satunnaiset erät emoyhtiöllä ovat saatuja konserniavustuksia.

34 440

20 000

#### Emoyhtiö

10	Tilinpäätössiirrot (1 000 €)	2007	2006
----	------------------------------	------	------

Suunnitelman mukaisten ja verotuksessa tehtyjen poistojen erotus

Poistoeron muutos (lis. +, väh. -)

	Aineettomat hyödykkeet	324	127
	Rakennukset ja rakennelmat	-2 368	-159
	Koneet ja kalusto	296	-251
	Muut aineelliset hyödykkeet	1 863	128

**Yhteensä** **115** **-155**

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

11	Välittömät verot (1 000 €)	Konserni 2007	2006	Emoyhtiö 2007	2006
	Tuloverot satunnaisista eristä	0	0	8 954	5 200
	Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	25 163	22 723	9 597	11 411
	Laskennallisen verovelan muutos	-875	1 016	0	0
	<b>Yhteensä</b>	<b>24 288</b>	<b>23 738</b>	<b>18 551</b>	<b>16 611</b>



## 12 Pysyvät vastaavat (1 000 €)

Konserni 2007	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet							Kaikki yhteensä
	Aineettomat oikeudet	Liike-arvo	Konserni-liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Raken-nukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener.työt	Yhteensä		
Hankintameno 1.1.2007	25 693	650	11 525	37 867	60 298	256 731	1 755 413	37 216	25 728	2 135 386	2 173 253	
Lisäykset	811	120	3 471	4 402	720	958	23 767	717	89 945	116 107	120 509	
Vähennykset	-1 222	-107	-668	-1 997	-1 128	-3 108	-24 482	-380	0	-29 098	-31 095	
Siirrot erien välillä	1 891	0	0	1 891	7	4 775	40 676	5 390	-52 738	-1 891	0	
Hankintameno 31.12.2007	27 172	663	14 328	42 163	59 897	259 356	1 795 374	42 943	62 935	2 220 504	2 262 667	
Kertyneet poistot 1.1.2007	16 157	232	5 126	21 514	0	106 011	804 377	21 101	0	931 489	953 003	
Vähennysten kertyneet poistot	1 080	0	436	1 516	0	-285	14 829	397	0	14 941	16 457	
Tilikauden poisto	4 072	178	1 706	5 957	0	8 528	90 689	3 239	0	102 457	108 414	
Kertyneet poistot 31.12.2007	19 149	410	6 397	25 956	0	114 824	880 237	23 943	0	1 019 005	1 044 960	
Arvonkorotukset	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kirjanpitoarvo 31.12.2007	8 023	253	7 931	16 207	59 897	144 531	915 137	18 999	62 935	1 201 499	1 217 707	

Konserni 2006	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet							Kaikki yhteensä
	Aineettomat oikeudet	Liike-arvo	Konserni-liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Raken-nukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener.työt	Yhteensä		
Hankintameno 1.1.2006	22 961	466	7 341	30 768	61 963	267 764	1 671 759	41 495	87 632	2 130 613	2 161 381	
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	25 693	650	11 525	37 867	60 298	256 731	1 755 413	37 216	25 728	2 135 386	2 173 253	
Kertyneet poistot 1.1.2006	13 447	69	3 629	17 145	0	110 631	790 853	23 913	0	925 397	942 542	
Vähennysten kertyneet poistot	1 062	0	0	1 062	0	12 411	73 738	5 752	0	91 901	92 963	
Tilikauden poisto	3 734	159	1 319	5 212	0	9 198	86 884	2 915	0	98 997	104 209	
Kertyneet poistot 31.12.2006	16 119	228	4 948	21 295	0	107 418	803 999	21 076	0	932 493	953 788	
Arvonkorotukset	0	0	0	0	0	659	0	0	0	659	659	
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	

Emoyhtiö 2007	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet							Kaikki yhteensä
	Aineettomat oikeudet	Liike-arvo	Konserni-liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Raken-nukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener.työt	Yhteensä		
Hankintameno 1.1.2007	2 887				58 694	241 394	19 052	10 162	11 581		343 770	
Lisäykset	237				549	4 713	1 695	668	42 539		50 402	
Vähennykset	-713				-1 141	-366	-473	0	-7 290		-9 982	
Hankintameno 31.12.2007	2 411				58 103	245 741	20 274	10 830	46 830		384 189	
Kertyneet poistot 1.1.2007	1 280				0	105 500	13 778	4 075	0		124 632	
Vähennysten kertyneet poistot	1 028				0	225	470	0	0		1 723	
Tilikauden poisto	717				0	7 928	2 058	645	0		11 348	
Kertyneet poistot 31.12.2007	969				0	113 202	15 365	4 720	0		134 257	
Kirjanpitoarvo 31.12.2007	1 442				58 103	132 539	4 909	6 110	46 830		249 932	

Emoyhtiö 2006	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet							Kaikki yhteensä
	Aineettomat oikeudet	Liike-arvo	Konserni-liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Raken-nukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener.työt	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	

## 13 Sijoitukset (1 000 €)

	Osakkeet			Saamiset			Yhteensä
	Konserni- yritykset	Omistusyht. yritykset	Muut yritykset	Konserni- yritykset	Omistusyht. yritykset	Muut yritykset	
<b>Konserni 2007</b>							
Hankintameno 1.1.2007	0	4 148	1 218	0	492	27 071	32 929
Lisäykset	0	0	0	0	450	136	586
Vähennykset	0	-501	-44	0	0	-9 593	-10 138
Hankintameno 31.12.2007	0	3 647	1 174	0	942	17 615	23 378
<b>Konserni 2006</b>							
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
<b>Emoyhtiö 2007</b>							
Hankintameno 1.1.2007	288 021	2 298	886	396 745	358	27 025	715 334
Lisäykset	0	0	0	0	0	0	0
Vähennykset	0	0	-8	-36 716	0	-9 593	-46 317
Hankintameno 31.12.2007	288 021	2 298	878	360 030	358	17 432	669 017
<b>Emoyhtiö 2006</b>							
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

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

	Konserni		Emoyhtiö	
	2007	2006	2007	2006
Jälleenhankintahinta	17 658	27 502	17 658	27 502
Kirjanpitoarvo	17 432	27 025	17 432	27 025
Erotus	226	477	226	477



## Konsernin ja emoyhtiön omistamat osakkeet

	Konsernin omistusosuus-%	Emoyhtiön omistusosuus-%
<b>Konserniyritykset</b>		
VR Osakeyhtiö, Helsinki	100	100
Avecra Oy, Helsinki	60	0
Oy Pohjolan Liikenne Ab, Helsinki	100	0
Transpoint Oy Ab, Helsinki	100	0
Combitrans Oy, Helsinki	100	0
Napapiirin Turistiauto Oy, Helsinki	100	0
Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab, Helsinki	100	0
Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab, Helsinki	100	0
M. V. Wikström Oy, Kirkkonummi	100	0
Jyrkilä Oy Kaupunkiliikenne, Kotka	100	0
Purolan Liikenne Oy, Pyhtää	100	0
Oy Logis Ab, Helsinki	100	0
Kuljetus Huhtala Oy, Lohja	100	0
SP Transit Finland Ltd Oy, Helsinki	50	0
SP Transit Eesti AS, Viro	50	0
OU Niinivirta Transport, Viro	50	0
SP Transit Poland Sp. z o.o., Puola	50	0
UAB SP Transit Vilnius, Liettua	50	0
AS SP Transit Latvia, Latvia	50	0
PolExpress Sp. z o.o., Puola	50	0
SP Transit Hungary Kft, Unkari	50	0
Raksped Kft, Unkari	25,5	0
MT Transport s.r.o., Tsekki	25,5	0
SP Transit s.r.o., Slovakia	50	0
Oy VR-Rata Ab, Helsinki	100	100
Megasiirto Oy, Seinäjoki	100	0
Insinööritoimisto Arcus Oy, Turku	70	0
VR-Track AS, Viro	100	0
SIA VR-Track, Latvia	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
<b>Osakkuusyrietykset</b>		
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 ContainerTrans Scandinavia Ltd, Helsinki	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 Kupittaaan Kolmio, Turku	32,5	32,5



14 Vaihto-omaisuus (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2007	2006	2007	2006
Aineet ja tarvikkeet	70 198	58 709	0	0
Keskeneräiset tuotteet	2 748	1 339	0	0
Ennakkomaksut	450	34	0	0
<b>Yhteensä</b>	<b>73 395</b>	<b>60 081</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

15 Saamiset (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2007	2006	2007	2006
<b>Pitkäaikaiset saamiset</b>				
Pitkäaikaiset saamiset omistusyhteisyrityksiltä	858	858	858	858
Pitkäaikaiset saamiset muilta yrityksiltä	1 767	1 602	0	0
Laskennallinen verosaaminen	2 832	723	0	0
<b>Pitkäaikaiset saamiset yhteensä</b>	<b>5 457</b>	<b>3 183</b>	<b>858</b>	<b>858</b>

#### Lyhytaikaiset saamiset

Saamiset samaan konserniin kuuluvilta yrityksiltä

Myyntisaamiset	0	0	2 149	2 501
Lainasaamiset	0	0	72 841	69 475
Muut saamiset	0	0	34 704	20 176
Siirtosaamiset	0	0	931	41 800

Saamiset omistusyhteisyrityksiltä

Myyntisaamiset	496	757	0	1
----------------	-----	-----	---	---

Saamiset muilta yrityksiltä

Myyntisaamiset	115 562	123 345	309	445
Lainasaamiset	458	7	0	0
Muut saamiset	4 503	4 425	3 869	624
Siirtosaamiset	21 381	17 947	1 571	2 299

<b>Lyhytaikaiset saamiset yhteensä</b>	<b>142 401</b>	<b>146 481</b>	<b>116 374</b>	<b>137 320</b>
--	----------------	----------------	----------------	----------------

#### Siirtosaamisiin liittyvät olennaisimmat erät

Konsernin siirtosaamisten merkittävimmät erät ovat eläkemaksusaatavat (3 M€), korkosaatavat (1,3 M€).

16 Rahoitusarvopaperit (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2007	2006	2007	2006
Jälleenhankintahinta	121 793	79 667	121 793	79 667
Kirjanpitoarvo	121 779	79 656	121 779	79 656
<b>Erotus</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>12</b>

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

17 Oma pääoma (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2007	2006	2007	2006
Sidottu oma pääoma				
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.				
Tilikauden muutos	166	339	0	0
Arvonkorotusrahasto 31.12.	4	166	0	0
Vararahasto 1.1.				
Tilikauden muutos	525 813	525 761	525 754	525 754
Vararahasto 31.12.	-5	52	0	0
Vararahasto 31.12.	525 808	525 813	525 754	525 754
Sidottu oma pääoma yhteensä	895 826	895 992	895 767	895 767
Vapaa oma pääoma				
Voitto edellisiltä tilikausilta 1.1.	383 041	342 442	147 298	120 302
Osingonjako	-30 400	-23 000	-30 400	-23 000
Omaan pääomaan kirjattu laskennallinen vero	2 448	498		
Voitto edellisiltä tilikausilta 31.12.	355 089	319 940	116 898	97 302
Tilikauden voitto	66 363	63 101	54 810	49 995
Vapaa oma pääoma yhteensä	421 452	383 041	171 708	147 298
<b>Oma pääoma yhteensä</b>	<b>1 317 277</b>	<b>1 279 033</b>	<b>1 067 475</b>	<b>1 043 065</b>
			<b>Emoyhtiö</b>	
<b>Laskelma jakokelpoisista varoista (1 000 €)</b>			2007	2006
Voitto edellisiltä tilikausilta			116 898	97 302
Tilikauden voitto			54 810	49 995
<b>Yhteensä</b>			<b>171 708</b>	<b>147 298</b>

## 18 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Tilinpäätössiirtojen kertymä emoyhtiössä muodostuu kertyneestä poistoerosta.

19 Varaukset (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2007	2006	2007	2006
<b>Vapaaehtoiset varaukset</b>				
Asuintalovaraus	1 173	1 077	-	-

Vapaaehtoiset varaukset on konsernitiilinpäätöksessä jaettu tilikauden tulokseen ja laskennalliseen verovelkaan.

### Pakolliset varaukset

Pakolliset varaukset 2,5 M€ (3,2 M€) muodostuvat pitkäaikaisten rakentamisprojektien todennäköisistä takuu-korjausten kuluista, 1,0 M€ (1,3 M€), radioverkon purkamisesta aiheutuvista tulevista kuluista, 0,9 M€ (0,9 M€) sekä ympäristövarauksista, 0,7 M€ (1,0 M€).

Emoyhtiön pakollinen varaus muodostuu ympäristövarauksesta 0,4 M€ (1,0 M€).

Vapaaehtoisten varausten ja poistoeron vaikutus taseeseen	Konserni 2007	2006		
Vapaaehtoiset varaukset	1 173	1 128		
Poistoero	167 858	171 220		
	169 030	172 349		
Siirto omaan pääomaan	124 410	126 781		
Laskennallinen verovelka	43 948	44 811		
Vähemmistöosuus	672	757		
	169 030	172 349		
<b>Laskennalliset verovelat ja -saamiset</b>				
Laskennalliset verosaamiset				
Jaksotuseroista	2 832	723		
Laskennalliset verovelat				
Jaksotuseroista	44 371	44 971		
<b>Vapaaehtoisten varausten ja poistoeron vaikutus tuloslaskelmaan</b>				
Vapaaehtoisten varausten muutos	96	96		
Poistoeron muutos	-4 175	4 475		
	-4 079	4 571		
Tilikauden tulokseen vaikuttava muutos	-2 934	3 316		
Laskennallisen verovelan muutos	-1 061	1 188		
Vähemmistöosuuteen vaikuttava muutos	-84	66		
	-4 079	4 571		

	Konserni 2007	2006	Emoyhtiö 2007	2006
<b>20 Vieras pääoma (1 000 €)</b>				
<b>Pitkäaikainen vieras pääoma</b>				
Lainat rahoituslaitoksilta	1 390	1 459	0	0
Muut pitkäaikaiset lainat	290	210	279	185
Saadut ennakot	307	412	0	0
<b>Pitkäaikainen vieras pääoma yhteensä</b>	<b>1 986</b>	<b>2 080</b>	<b>279</b>	<b>185</b>
<b>Velat, jotka erääntyvät myöhemmin kuin viiden vuoden kuluttua</b>				
Lainat rahoituslaitoksilta	149	149	0	0
<b>Lyhytaikainen vieras pääoma</b>				
<b>Velat muille yrityksille</b>				
Lainat rahoituslaitoksilta	344	389	0	0
Saadut ennakot	154	3 404	211	197
Ostovelat	50 553	49 307	4 082	4 613
Muut velat	32 633	36 801	323	305
Siirtovelat	120 426	117 337	8 135	5 896
<b>Velat samaan konserniin kuuluville yrityksille</b>				
Saadut ennakot	6 446	700	4	6
Ostovelat	10	0	2 190	2 797
Muut velat	0	0	76 421	95 252
Siirtovelat	0	0	1	0
<b>Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä</b>	<b>210 565</b>	<b>207 938</b>	<b>91 366</b>	<b>109 067</b>

Siirtovelkojen suurin erä on palkkavelat, 97 M€ (96 M€).







## 23 Riita-asiat

Konsernin tytäryhtiöllä on kesken riita-asia välimiesmenettelyssä Vuorenpelit Oy:n edellisten omistajien kanssa liittyen vuonna 2004 luovutetun VT6-projektin tappioiden vaikutukseen yrityskauppaan. Riidan lopputuloksella ei ole oleellista vaikutusta taloudelliseen tulokseen.

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 käräjäoikeus antanut ratkaisun 5.2.2007, jonka mukaan vaatimus on hylätty. Asia käsitellään JL Insurance Partners Oy:n valituksen johdosta Helsingin hovioikeudessa huhtikuussa 2008.

Helsingin hovioikeus on 20.12.2007 tuominnut Componenta CPC Oy:n maksamaan konsernin tytäryhtiölle korvausta viallisiksi havaittujen pyöräkertojen toimituksesta 0,9 miljoonaa euroa viivästyskorkoineen. Päätös ei ole vielä lainvoimainen.

24 Konsenin tunnusluvut		2007	2006	2005	2004	2003
<b>Toiminnan laajuus</b>						
Liikevaihto	M€	1 334	1 265	1 197	1 179	1 160
Tase	M€	1 594	1 553	1 512	1 517	1 466
Bruttoinvestoinnit	M€	119	110	210	180	151
– suhteessa liikevaihtoon	%	8,9	8,7	17,6	15,3	13,1
Henkilöstö keskimäärin		12 540	12 663	12 791	13 264	13 746
<b>Kannattavuus</b>						
Liikevoitto	M€	87,1	85,2	61	63	53
– suhteessa liikevaihtoon	%	6,5	6,7	5,1	5,3	4,6
Tulos	M€	66,4	63,1	46	52	41
Sijoitetun pääoman tuotto (ROI)	%	7,2	7,0	5,4	5,8	5,1
Oman pääoman tuotto (ROE)	%	5,3	5,2	3,9	4,5	3,6
<b>Vakavaraisuus</b>						
Omavaraisuusaste	%	84,1	83,6	82,8	81,5	83,1
<b>Maksuvalmius</b>						
Quick Ratio		1,4	1,2	0,8	1,0	1,4

## 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

171,7 miljoonaa euroa,  
54,8 miljoonaa euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että voitonjakokelpoiset varat käytetään seuraavasti:

osinkona jaetaan  
jätetään omaan pääomaan

54 800 000 euroa,  
116 908 196 euroa.

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

Helsingissä 25. päivänä maaliskuuta 2008

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

## Tilintarkastuskertomus

### VR-Yhtymä Oy:n osakkeenomistajille

Olemme tarkastaneet VR-Yhtymä Oy:n kirjanpidon, tilinpäätöksen, toimintakertomuksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1.–31.12.2007. Hallitus ja toimitusjohtaja ovat laatineet toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen, joka sisältää sekä konsernin että 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 25. päivänä maaliskuuta 2008

KPMG Oy Ab  
Lasse Holopainen, KHT

Jorma Nurkkala, KHT, JHTT

# Hallintoneuvoston lausunto

VR-Yhtymä Oy:n hallintoneuvosto on tänään pitämässään kokouksessa käsitellyt yhtiön tilikaudelta 1.1.–31.12.2007 laaditun tilinpäätöksen ja konsernitilinpäätöksen sekä tilintarkastajien antaman tilintarkastuskertomuksen.

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

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

Helsingissä 26. päivänä maaliskuuta 2008

Matti Ahde	Pekka Nousiainen	Eero Akaan-Penttilä	Katja Alvoittu
Eero Hemming	Marcus Henricson	Anne Huotari	Eeva Kokkonen
Timo Koli	Lauri Kähkönen	Anita Mikkonen	Raili Myllylä
Olli Männikkö	Lauri Oinonen	Eero Pennanen	Juha Rannikko
Erkki Rantala	Timo Rautajoki	Jarmo Saarijärvi	Satu Taiveaho
Raija Vahasalo	Tuula Wyssman		

# Tilastotietoja

Tavaraliikenne	2007	2006	Muutos- % <sup>1)</sup>	2005	2004	2003
<b>Kuljetusmäärät, 1 000 tonnia</b>						
Junaliikenne	40 288	43 560	-7,5	40 722	42 663	43 503
Kotimainen	26 204	25 959	0,9	23 479	26 255	24 980
Kansainvälinen	14 084	17 601	-20,0	17 243	16 408	18 523
Itäinen	9 924	12 590	-21,2	12 937	12 099	14 374
Transito	3 543	4 238	-16,4	3 381	3 199	3 196
Läntinen	617	773	-20,2	925	1 110	953
Autoliikenne	10 849	9 859	10,0	9 107	8 861	8 554
<b>Yhteensä</b>	<b>51 137</b>	<b>53 419</b>	<b>-4,3</b>	<b>49 829</b>	<b>51 524</b>	<b>52 057</b>

Junaliikenteen tonnikilometrit, miljoonaa	2007	2006	Muutos- % <sup>1)</sup>	2005	2004	2003
Kotimainen	7 581	7 375	2,8	6 607	7 197	6 760
Kansainvälinen	2 852	3 685	-22,6	3 099	2 908	3 287
Itäinen	1 643	2 135	-23,0	2 037	2 025	2 585
Transito	1 028	1 332	-22,8	806	604	462
Läntinen	181	218	-17,0	256	279	240
<b>Yhteensä</b>	<b>10 434</b>	<b>11 060</b>	<b>-5,7</b>	<b>9 706</b>	<b>10 105</b>	<b>10 047</b>

## Henkilöliikenne <sup>2)</sup>

Matkat, 1 000 matkaa	2007	2006	Muutos- % <sup>1)</sup>	2005	2004	2003
Junaliikenne	66 685	63 803	4,5	63 493	60 134	59 908
Kaukoliikenne	12 944	12 554	3,1	12 503	12 129	11 914
Kotimainen	12 545	12 217	2,7	12 235	11 877	11 659
Kansainvälinen	399	337	18,4	267	252	255
Lähiliikenne	53 741	51 248	4,9	50 990	48 005	47 994
YTV-alue	42 255	41 224	2,5	40 897	38 222	38 443
Muu	11 486	10 024	14,6	10 093	9 783	9 551
Autoliikenne	14 443	14 107	2,4	11 926	10 152	13 748
<b>Yhteensä</b>	<b>81 128</b>	<b>77 910</b>	<b>4,1</b>	<b>75 419</b>	<b>70 286</b>	<b>73 656</b>

## Junaliikenteen henkilökilometrit, miljoonaa

Kaukoliikenne	2 951	2 801	5,4	2 744	2 654	2 642
Kotimainen	2 848	2 708	5,2	2 667	2 582	2 570
Kansainvälinen	103	93	11,0	76	72	72
Lähiliikenne	827	740	11,8	734	698	696
YTV-alue	401	392	2,5	388	363	365
Muu	425	348	22,2	346	335	331
<b>Yhteensä</b>	<b>3 778</b>	<b>3 540</b>	<b>6,7</b>	<b>3 478</b>	<b>3 352</b>	<b>3 338</b>

<b>VR-konsernin henkilökunta</b>	<b>12 540</b>	<b>12 663</b>	<b>-1,0</b>	<b>12 791</b>	<b>13 264</b>	<b>13 746</b>
----------------------------------	---------------	---------------	-------------	---------------	---------------	---------------

## Junaliikenteen energian käyttö, %

Sähkö	83,3	79,9	-	80,3	77,8	77,6
Dieselpolttoneste	16,7	20,1	-	19,7	22,2	22,4

## Vetokaluston lukumäärä

Sähköveturit	156	156	0,0	156	156	156
Dieselveturit	245	249	-1,6	257	258	273
Sähkömoottorijunat	148	147	0,7	147	129	119

## Vaunuston lukumäärä

Tavaraliikenteen vaunut	10 790	10 971	-1,6	11 162	11 445	11 324
Henkilöliikenteen vaunut	1 024 <sup>3)</sup>	1 091	-	1 092	1 029	1 060

Tavaravaunuston tasearvo vuoden 2007 lopussa 82,2 M€.

## Suomen rataverkko <sup>4)</sup>

Ratapituus, ratakm	5 899	5 905	-0,1	5 732	5 741	5 851
Sähköistetty ratapituus	3 047	3 047	0,0	2 617	2 619	2 400
Raidepituus, raidekm	8 816	8 830	-0,2	8 587	8 596	8 707

<sup>1)</sup> Muutos-% viittaa muutokseen vuodesta 2006 vuoteen 2007.

<sup>2)</sup> Henkilöliikenteen tilastoinnissa tapahtuneen muutoksen takia vuosien 2007 ja 2006 matkat ja henkilökilometrit eivät ole vertailukelpoisia aikaisempien vuosien vastaavien lukujen kanssa.

<sup>3)</sup> Muutos tilastoinnissa vuonna 2007.

<sup>4)</sup> Ratahallintokeskuksen omistama rata.



# Sanasto

## Botniabanan

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

## Globalisaatio

Maapalloistuminen. Kehitys, joka liittyy talouden maailmanlaajuiseen yhdentymiseen ja johon vaikuttavat muun muassa kansainvälisen kaupan vapauttaminen, tekniikan kiihtyvä kehitys ja tietoyhteiskunta.

## Henkilökilometri, hkm

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

## Hiilidioksidi, CO<sub>2</sub>

Fossiilisten polttoaineiden käytöstä syntyvä kasvihuonekaasu, joka aiheuttaa ilmastomuutosta.

## InterCity-juna

InterCity-junat liikennöivät kaupunkien välillä. Junissa on yksi- ja kaksikerroksisia vaunuja. IC-junat sopivat liike- ja asiointimatkestajille. 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 pidemmällä matkoilla, esimerkiksi Helsinki–Tampere-välillä ja Kerava–Lahti-oikoradalla. Kaupunkijunan huippunopeus on 160 km/h.

## Kappaletavaraliikenne

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

## Kerava–Lahti-oikorata

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

## Kiskobussi

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

## Lovipyörä

Pyörä, joka on jostakin kohdasta kulunut sileäksi, ts. ei enää ole pyörä. Lovipyörä aiheuttaa enemmän melua ja tärinää 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 kohtaa paikallinen, seudullinen ja valtakunnallinen henkilöliikenne.

## 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

Liikenne- ja viestintäministeriön alainen virasto, joka vastaa rataverkon kunnosta ja kehittämisestä. [www.rhk.fi](http://www.rhk.fi)

## Rataverkon kunnan indeksi

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

## Rautatievirasto

Vuonna 2006 perustettu liikenne- ja viestintäministeriön alainen virasto huolehtii rautatieturvallisuudesta, virastolle osoitetuista viranomaistehtävistä sekä valvoo turvallisuuden noudattamista rautatiejärjestelmässä. [www.rvi.fi](http://www.rvi.fi)

## RFID-tunnistustekniikka

Radio Frequency Identification. Radiotaajuustunnistamisessa tunnistettavaan tai seurattavaan tavarahan, henkilöön tai esimerkiksi junanvaunuun kiinnitetään tarra, nappi tai muu tunnistekä, joka sisältää antennin tai mikropiirin. Tunniesten 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).

## Telematiikka

Tietojen käsittelyn ja tiedonsiirtotekniikan samanaikaista käyttöä. Sana telematiikka on yhdistelmä sanoista teletekniikka ja informatiikka.

## 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

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

## Vaihtotyö

Ratapihoilla tapahtuva vaunujen siirtely ja junien kokoonpano sekä vaunujen toimittaminen asiakkaiden käyttöön kuormausta- ja purkupaikoille.

## Yhdistetyt kuljetukset

Yhdistetyissä kuljetuksissa tavara on koko kuljetuksen ajan samassa yksikössä ja kuljetukseen käytetään vähintään kahta eri kuljetusmuotoa. Pitkä runkokuljetus 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 lukeutuvat Helsinki, Vantaa, Espoo ja Kauniainen. YTV on Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta, joka tuottaa mm. joukkoliikenteen palveluita alueellaan.

# Taloudellinen informaatio vuonna 2008

- VR-konsernin vuosikertomus julkaistaan suomeksi, ruotsiksi, englanniksi ja venäjäksi.
- Vastuuraportti julkaistaan suomeksi ja englanniksi.
- Osavuositarkastukset julkaistaan kesäkuussa ja lokakuussa.
- Osavuositarkastukset julkaistaan suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi.
- Vuosikertomus, vastuuraportti ja osavuositarkastukset ovat luettavissa Internetissä VR-konsernin nettisivuilta osoitteessa [www.vr-konserni.fi](http://www.vr-konserni.fi).
- Julkaisuja voi tilata Internetistä osoitteesta [www.vr-konserni.fi](http://www.vr-konserni.fi) tai VR-Yhtymä Oy:n viestinnästä, puh. 0307 20 827.

# Yhteystiedot

**VR-Yhtymä Oy**

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

**Toimitus:**

VR-Yhtymä Oy, viestintä  
Viestintätoimisto Pohjoisranta Oy

**Valokuvat:**

Leif Rosnell  
Soile Laaksonen  
Johanna Komulainen (sivuilla 16 ja 24)

**Ulkoasu:**

Mainostoimisto Huvila Oy

**Paino:**

Lönnberg Painot Oy



441 017  
Painotuote

