

Venäjän WTO-jäsenyys näyttää ratkenneen

■ Venäjän 18 vuotta kestäneet ja vaihtelevalla intensiteetillä edenneet neuvottelut maailman kauppajärjestön WTO:n jäseneksi pääsystä ovat mitä ilmeisimmin saaneet myönteisen päätöksen. Venäläisten uutislähteiden mukaan viimeiset vielä keskeneräiset neuvottelut jäsenmaa Georgian kanssa saatiin päätökseen marraskuun alkupäivinä Genevessä sveitsiläisten välittäjien tuella.

Georgian hallituslähteet eivät ole vielä vahvistaneet sopuratkaisua, mutta kertovat kuitenkin sovitun, että Tbilisistä matkustaa lähipäivinä Geneveen valtuuskunta hienosäättämään Venäjän ja Georgian välisen tavari liikenteen valvontaperusteita.

Ellei kyse ole viimeisestä iltatyyppisestä niin nyt sovitaan enää miten kansainväliset huomioitsijat saavat ja voivat valvoa kolmea kaupallista kuljetusväylää maiden välillä eli Abhasian ja Etelä-Osetian kautta sekä suoraan Georgian ja Venäjän välillä kulkevia reittejä.

Periaateratkaisun mukaan Georgian ja Venäjän välisessä rahtiliikenteessä otetaan käyttöön elektroninen tulliasiakirjojen käsittely, jota yhdessä sovitut WTO:n tarkkailijat pääsevät seuraamaan.

Mikäli lopullinen ratkaisu jäsenyysasiassa syntyy lähipäivinä on mahdollista, että Venäjän tavoite jäsenyys sopimuksen allekirjoittamisesta tapahtuu joulukuussa.

Pitkällä jonotusajalla myös myönteisiä vaikutuksia

Länsimaissa sopimusta tervehdittäneen tyydytyksellä, mutta Venäjällä hallituksella voi sen sijaan olla perustelujen

tarvetta sekä kotimaiselle teollisuudelle että peruskansalaisille.

Kansalaisille on iskostunut miehiin presidenttien **Mihail Gorbatschow** ja **Boris Jeltsin** aikana solmitut kansainväliset sopimukset, jotka pirstoivat Neuvostoliiton. Vanhakantaista perusteollisuutta edustaville piireille taas WTO on ollut peikko, joka tuhoaa kilpailukyvyttömän kotimaisen tuotannon.

Toisaalta juuri tästä syystä WTO-jäsenyyden pitkä itämisaika on ollut Venäjälle lopputuloksen kannalta edullista. Kansalaisten muisti on heikentynyt ja ulkomaita kohtaan tunnetut ennakkoluulot ovat laantuneet. Samaan aikaan myös Venäjän vastuullisissa teollisuuspiireissä on kypsytty ajatus, että WTO-jäsenyys tappaa lähinnä ne yritykset, jotka ovat maan talouselämän modernisoinnin pahoina jarruina.

Pitkät ja monivaiheiset jäsenyysneuvottelut ovat myös auttaneet Venäjää saavuttamaan varsin hyviä kompromissiratkaisuja sille itselleen tärkeissä avainkysymyksissä.

Venäläisten asiantuntijapiirien mukaan jäsenyys WTO:ssa tulee tarpeeseen, sillä se stimuloi kannustavalla tavalla kilpailua kotimarkkinoilla paitsi ulkomaisten toimijoiden kanssa myös venäläisyriyten kesken. Samalla sopimus takaa kansainvälisesti suuntautuneille venäläisyriyksille niiden pitkään kaipaaman tasapuolisen kohtelun ulkomaisilla markkinoilla.

Suomelle Venäjän WTO-jäsenyys parantaa toteutuessaan yritysten vientimahdollisuuksia ja taloudellisen toiminnan edellytyksiä Venäjällä. Sopimus mm. alentaa Venäjän perimiä tuonti- ja vientitulleja.

TÄSSÄ NUMEROSSA:

Venäjän WTO-jäsenyys näyttää ratkenneen.....	1
Miljardööri Lisin hankki enemmistöosuuden Freight Onesta ..	2
Koillisväylän laivarahtiliikenne uuteen nousuun.....	2
Venäjän ulkomaankauppa supistui syyskuussa.....	2
Venäjän teollisuustuotanto hidastui kesän jälkeen.....	2
Pietarissa sopimus IVY:n vapaakauppa-alueesta	3
Venäjän vienti yhä energiapainotteista	3
Venäläiset lahjovat eniten ulkomailla	3
Venäjällä aiempaa paremmat resurssit hoitaa uusi finanssikriisi...	4
Puolasta on tullut jo kuudenneksi arvostetuin investointikohde	5
EBRD: Euroalueen kriisi iskisi myös itäisille markkinoille	5
Valtio jarruttaa maatalouden ekspansiota Ukrainassa	5
Ukraina nousi teräksentuottajien kärkikymmenikköön	6
Uusi rahtijunareitti Kiinasta Eurooppaan	6
Ukraina vauhdittaa liuskekaasun käyttöönottoa	6
Puolan vähittäiskaupalla kaksinumeroinen kasvutahti	7
Viron maareformi yhä kesken.....	7
Viron suuryritykset kasvattivat arvoaan	8
Rail Baltica ei saa varauksetonta kannatusta	8

Miljardööri Lisin hankki enemmistöosuuden Freight Onesta

■ Venäjän johtavan rahtijunalii- kenteen operaattorin osakkeiden yksityistäminen saatiin päätökseen kun teräsmiljardööri **Vladimir Lisinin** hallitsema yhtiö osti huutokaupassa enemmistöosuuden Freight Onesta.

Huutokaupassa Lisinin Universal Cargo Holding osti valtiolliselta rautatieyhtiö RZD:ltä 75 prosentin miinus kahden osakkeen osuuden tytäryhtiöstä Freight Onesta. Osakekaupan arvo oli 4,2 miljardia dollaria.

Huutokauppaan osallistui myös miljardööri **Gennadi Timchenko** yhdessä NefteTransServices juna- rahtioperaattorin kanssa.

RZD ei ole toistaiseksi kertonut mahdollisista suunnitelmistaan myydä lisää osakkeita Freight Onesta.

Freight Onen osakehuutokauppa oli osa Venäjän hallituksen vuosille 2011–2013 ajoittuvaa yksityistämishjelmaa. Ohjelman tavoitteena on hankkia valtiolle 33 miljardin dollarin suuruiset myyntitulot kolmen vuoden aikana.

Tähän tavoitteeseen Freight Onen osakkeiden myynti antoi hyvän pesämunan.

Vladimir Lisinilla on entuudestaan omistuksia kuljetusalalla. Niitä ovat muun muassa satamalaitteet ja varastotilat Pietarin ja Tuapsen satamissa sekä rautatierahtiyhtiö Independent Transportation Co. Miljardöörin varsinaisena tukijalkana on kuitenkin Venäjän suurimpiin teräsyhtiöihin kuuluva NLMK, josta hänen uskotaan omistavan ainakin 80 prosenttia.

Venäjän ulkomaankauppa supistui syyskuussa

■ Venäjän vienti kasvoi tammi- syyskuussa 32,2 prosenttia ja sen arvo nousi 380,1 miljardiin dollariin. Tuonnissa lisäys oli 34,8 prosenttia, mikä nosti sen arvon 232,2 miljardiin dollariin. Kauppataaseen ylijäämä nousi 147,8 miljardiin dollariin kun se vuotta aiemmin oli 115,2 prosenttia.

Syyskuussa kuitenkin sekä vienti että tuonti supistuivat elokuuhun verrattuna. Viennissä lasku oli 2,4 prosenttia ja tuonnissa 7,3 prosenttia. Vientiä hidasti erityisesti öljyn hinnan aleneminen ja tuontia taas ruplan kurssin heikentyminen.

Venäjän teollisuustuotanto hidastui

■ Venäjän teollisuustuotannon vuosikasvu hidastui syyskuussa 3,9 prosenttiin, mikä oli heikoin tulos sitten syksyn 2009. Rosstatin mukaan teollisuuden tuotanto lisääntyi vielä elokuussa 6,2 prosenttia edellisvuotiseen verrattuna.

Teollisuuden kokonaistuotannon kasvua hidastivat vientiteollisuuden eli lähinnä mineraalituotannon ja metalliteollisuuden heikentynyt vientitilanne.

Tuotannon hidastuminen pudotti syyskuussa myös tuottajahintoja. Venäjän hallitus ennustaa teollisuustuotannon kasvavan 4,8 prosenttia vuonna 2011.

Koillisväylän laivarahti- liikenne uuteen nousuun

■ Venäjän jäänmurtajalaivastoa hallinnoivan Rosatomflotin mukaan Venäjän arktista rannikkoa myöten kulkevan Koillisväylän rahtivolyyminousee tänä vuonna kolmeen miljoonaan tonniin, mikä olisi korkein määrä sitten 1980-luvun lopun, jolloin päästiin seitsemään miljoonaan tonniin. Viime vuonna rahtimäärä oli 2,3 miljoonaa tonnia.

Välivaiheessa 1990-luvulla Koil-

lisiväylän rahtiliikenne kutistui 1,5 miljoonaan tonniin. Väylä oli jo tähän aikaan myös ulkomaisten alusten käytettävissä, mutta reitti ei kiinnostanut varustamoja. Tänä vuonna yksi ulkomainen tankkeri on ajanut reitin ja vielä odotetaan 2–3 kuivarahtialuksen kokeilevan liikennöintiä. Väylä kiinnostaa tällä hetkellä malmi- ja hiilikuljetuksia operoivia laivayhtiöitä.

IDÄNKAUPAN VIENTIPALVELUT

www.compiler.fi

16. vuosikerta

www.compiler.fi

Toimitus/ Markkinointia

Oy Compiler Ab
Osuuskunnantie 50 B
00660 Helsinki
klaus.lehmuskallio@compiler.fi

Klaus Lehmuskallio
044 3562 646
Kajja Pasila-Lehmuskallio
Puh. 044 514 1245

Idänkaupan Vientipalvelut/ Muut informaatiotuotteet

- Compiler Trade Web Site
- Compiler eNews
- Idänkaupan Vientipalvelut -eExtra
- Suomalaisyrittäjät Venäjällä -tutkimus



Pietarissa sopimus IVY:n vapaakauppa-alueesta

■ Pietarissa lokakuussa pidetyssä IVY-maiden huippukokouksessa sovittiin vapaakauppa-alueen muodostamisesta yhteisön maiden puitteissa. Ensimmäisen keran IVY-maiden vapaakauppa-alueesta sovittiin vuonna 1994, mutta hanke ei tuolloin toteutunut, sillä useat maat, ml. Venäjä, jättivät sopimuksen ratifioimatta. Hanketta alettiin uudelleen aktiivisesti valmistella vuonna 2009, jolloin Venäjä ryhtyi vauhdilla tiivistämään taloudellista yhteistyötään entisen Neuvostoliiton tasavaltojen kanssa.

Nyt Pietarin kokouksessa uuden vapaakauppasopimuksen allekirjoittivat Venäjä, Valko-Venäjä, Kazakstan, Armenia, Kirgisia, Moldova, Tadžikistan ja Ukraina. Azerbaidzhan, Turkmenia ja Uzbekistan saivat jäsenyydelleen harkinta-aikaa vuoden loppuun, koska niillä on ollut eniten vapaakauppa-alueeseen liittyviä avoimia kysymyksiä.

Vapaakauppasopimuksen on määrä korvata jäsenmaiden väliset lukuisat kahdenkeskiset kauppasopimukset ja yhdenmukaistaa ulkomaankauppakäytäntöjä. Lähtökohdaksi otetaan WTO:n säännökset. Tuontitullit ja -kiintiöt poistuvat asteittain maiden välisestä kaupasta, joskin sopimus sisältää useita poikkeussäännöksiä ja siirtymäaikoja. Myös vientitullien alentamisesta tai poistamisesta on periaatteessa sovittu. Voimaan astukseen vapaakauppasopimus on ratifioitava jäsenmaiden parlamenteissa. Vapaakauppa-alueen toiminnan käynnistymisajankohdasta ei vielä ole tietoa.

Vapaakauppa-alueen sisällä on tarkoituksena tiivistää yhteistyötä laajentamalla Venäjän, Valko-Venäjän ja Kazakstanin tulliliittoa. Pietarin kokouksessa tulliliitto ja Kirgisia sopivat periaatteessa maan liittymisestä jäseneksi. Jäsenyyttä valmisteleva työryhmä aloittaa työryhmä aloittaa lähiaikoina työnsä. Kirgisia on WTO:n jäsen ja sen sovitettava yhteen WTO-jäsenyytensä velvoitteet ja tulliliiton vaatimukset, mikä voi olla pitkälinen prosessi.

Venäjän vienti yhä energiapainotteista

■ Sekä Venäjän viennin että tuonnin arvo kasvoi kasvoi tammi-syyskuussa kolmanneksella vuotta aiemmasta, selviää maksutaseen ennakkotiedoista. Viennin arvo ylsi 380 miljardiin dollariin ja tuonnin 230 miljardiin, joten kauppataase säilyi selvästi ylijäämäisenä.

Venäjän viennin kehitys määräytyy pitkälti öljyn hinnan perusteella, koska öljy ja kaasut muodostavat pääosan viennistä. Venäjän tavoitteena on jo vuosia ollut monipuolistaa vientiään ja lisätä korkean teknologian tuotteiden osuutta siinä.

Tavoite ei kuitenkaan näytä juuri edistyneen, sillä energian ja muiden raaka-aineiden osuus viennistä on pysytellyt 90 prosentin tuntumassa viimeisen vuosikymmenen ajan. Korkean teknologian tuotteiden osuus on jäänyt runsaaseen prosenttiin.

Venäjän osuus maailman viennistä on viime vuosikymmenen ajan kasvanut 1,6 prosentista 2,6 prosenttiin. Samaan aikaan esimerkiksi Kiinan osuus on lähes kolminkertaistunut (11 % vuonna 2010), kun taas Suomen osuus on hieman supistunut (0,5 % vuonna 2010).

Maailman mittakaavassa Venäjä on merkittävä vientimaa lähinnä eräiden raaka-aineiden osalta. Venäjällä on yli 10 prosentin osuus mm. maailman öljyn, kaasun, raakapuun sekä eräiden jalostamattomien metallien (nikkeli, rauta, kupari, alumiini, titaani) viennistä. Jalostetummista tuotteista Venäjä vie merkittävästi ainoastaan lannoitteita ja ydinreaktoreita.

Venäjän tuonti koostuu edelleen pääosin tuotteista, joiden kysyntää kotimainen tuotanto ei pysty täyttämään eli pidemmälle jalostetuista kulutus- ja investointitavaroista.

Lähde: Suomen Pankki. BOFIT Viikkokatsaus: Seija Lainela

Venäläiset lahjoavat eniten ulkomaille

■ Venäläiset yritykset ovat todennäköisimpiä lahjusten maksajia ulkomaille toimiessaan, selviää Transparency Internationalin uusimmasta Bribe Payers Survey-raportista. Selvityksen kohteena oli 28 suurta taloutta, joiden

yhteenlaskettu osuus maailmantaloudesta oli 80 prosenttia. Arviointiin osallistui yhteensä 3 000 yritysjohtajaa eri maista.

Venäjä sai tänä vuonna, kuten myös vuonna 2008 vertailun alim-

man pistemäärän heti Kiinan jälkeen. Kiina ja Venäjä investoivat 120 miljardia dollaria ulkomaille 2010.

Vähiten korruptioalttiina pidettiin sveitsiläisiä, belgialaisia, saksalaisia ja japanilaisia yrityksiä.

Venäjällä aiempaa paremmat resurssit hoitaa uusi finanssikriisi

■ Venäjän hallitus ja keskuspankki ovat paremmin varautuneet uuteen finanssikriisiin kuin mitä ne olivat vuonna 2008, totesi varafinanssi-ministeri **Alexei Savatjugin** uutistoimisto RIA Novostin isännöimässä Russian Money Market 2011 -foorumissa.

Vuoden 2008 finanssikriisi iski Venäjälle pääasiassa yksityisten yritysten velka- ja rahoitusongelmien takia. Nyt mahdollisen kriisin alkulähteinä ovat ulkovaltat ja niiden velka- ja budjettiongelmat.

Savatjugin myönsi samalla Venäjän kohtalonyhteyden raakaöljyn

maailmanmarkkinahintaan. Jos öljy keskihinta putoaa 90 dollariin tynnyriltä on keskuspankilla riittävät rahoitusinstrumentit tilanteen hallintaan. Jos öljyn hinta laskee sen sijaan 60-75 dollariin, on keskuspankin pakko huolehtia pankkien ja yksityissektorin yritysten pääomarakenteiden turvaamisesta.

Keskuspankki on jo tehnyt pankkien stressitestin, joka käsitti maan 200 suurinta pankkia. Koko tästä pankkien ryhmästä useat kymmenet rahalaitokset lähestyvät parhailaan lakisääteistä vakavaraisuuden rajaa.

Suurimmista pankeista vain muutama tarvitsisi pääomistusta

Myös pankkisektorin kannalta ratkaisevan tärkeässä 30 suurimman pankin ryhmässä riskejä esiintyy, sillä testin mukaan tässä joukossa on pari kolme pankkia, jotka saattavat tarvita pääomittamista.

Myös keskuspankki itse näyttää ryhtyneen varatoimiin, sillä se aikoo lisätä kullan osuutta kansainvälisissä reserveissään. Keskuspankilla oli lokakuun lopulla 852 tonnin kulta-varannot, mikä nosti Venäjän maailman seitsemänneksi suurimmaksi kullan omistajaksi.

Hankkeiden valmistelua ja toteutusta Venäjällä, IVY-maissa, Intiassa ja Kiinassa



Buslink Oy suunnittelee ja kehittää vienti- ja tuontihankkeita itäisessä Euroopassa ja Aasiassa. Osallistumme myös hankkeiden käynnistys- ja valvonta-tehtäviin.

Kohdealojamme ovat teollisuus, tukkukauppa ja vähittäiskauppa. Toimimme paikallisesti kohdemarkkinoilla ja meillä on maatoimistot Pietarissa, Kuanasissa ja Shanghaissa.

Meillä on lisäksi yhteistyöverkostoja, joilla vahvistamme resurssejamme projektikohtaisesti.

Buslinkin palvelulinjat:

Business Linkage

- Verkostoituminen, ulkoistaminen ja alihankinnat
- Markkinatutkimukset ja -analyysit

Adviser Services

- Start-up -järjestelyt, johdon konsultointi ja taloushallinnon organisointi
- Laki- ja verotusasiat sekä tilintarkastukset

Trade Services

- Markkinoinnin konsultointi sekä käytännön vienti- ja tuontipalvelut

Yhteystiedot:

Toimitusjohtaja Hannu Kemiläinen, Buslink Oy, Helsinki
puh: (09) 454 8878, e-mail: buslink@co.inet.fi, www.buslink.fi

Compiler News

UUTISARKISTO
arkistossa yli 5000
uutista vuosilta
1998-2008

ETSI TIETOA! TUTUSTU!

EBRD:

Euroalueen kriisi iskisi myös itäisille markkinoille

■ Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankki EBRD julkisti lokakuun puolivälissä uuden arvion niiden 29 Euroopan ja Keski-Aasian maan talouskehityksen osalta, joihin se investoi. Uusien ennusteiden antaminen johtui euromaiden tilanteesta ja sen mahdollisista vaikutuksista kohdemaiden talouksiin.

Etenkin EU:n itäisissä jäsenmaissa ja muualla Itä-Euroopassa finanssikriisin toistuminen Länsi-Euroopassa voisi nopeasti johtaa ongelmiin. Pankin mukaan suuret eurooppalaispankit hallitsevat näissä maissa noin 75 prosenttia paikallisista pankkimarkkinoista, joten niiden Kreikan takia kärsimät menetykset heikentäisivät mahdollisuuksia ulkomailla olevien tytäryritysten pääomittamiseen,

heikentäen samalla niiden luotonantokykyä.

Suuria toimijoita näillä markkinoilla ovat muun muassa Unicredit, Erste Group, Societe Generale ja Raiffeisen.

Taantuma ei iske vielä ensi vuonna – talouskasvu heikkenee

EBRD ei kuitenkaan odota kohdemaiden talouksien joutuvaan pahempaan taantumaa ainakaan vielä ensi vuonna. Pankki on kylläkin päivittänyt maiden yhdistetyn talouskasvuluvun ja pudottanut sen heinäkuisesta 4,4 prosentista 3,2 prosenttiin.

Venäjän suhteen pankki on jopa hieman optimistinen, sillä se ennustaa maan bruttokansantuotteen kas-

vavan ensi vuonna 4,2 prosenttia, kun tämän vuoden ennusteena on 4,0 prosenttia. Pankin ekonomistit odottavan myös Ukrainan selviytävän kohtuullisen hyvin. Ensi vuoden kasvuennuste on nyt 3,5 prosenttia, kun kasvuarvio kuluvalle vuodelle on 4,5 prosenttia.

Baltian kohdalla EBRD odottaa jo selvää talouden hidastumista. Vuoden 2012 kasvuennuste laskettiin lokakuussa 1,7 prosenttiin oltuaan kesäkuussa vielä 3,4 prosenttia.

Myös Puolan talouskasvun ennakoidaan hidastuvan tämän vuoden 3,7 prosentista 2,2 prosenttiin ensi vuonna. Unkarin kohdalle tilanne muodostuu vielä heikommaksi, sillä tuleva talouskasvu jäänee 0,5 prosenttiin.

Valtio jarruttaa maatalouden ekspansiota Ukrainassa

■ Ukraina voisi maataloustuotantoon vapauttamalla ja järkipäisillä tuottaa elintarvikkeita 500 miljoonan ihmisen tarpeisiin, kertoo Kiovan Food industry forumia seurannut ForUm-verkkolehti.

Maataloustuottajien keskusjärjestön mukaan Ukraina kykenisi jo nykyisissä oloissa kolmikertaistamaan tuotantomääränsä. Maataloutta kuitenkin kurostavat sääntelyllään sekä keskushallinto että paikallishallinnot.

Ns. sosiaaliset tuotteiden hintoja saa nostaa vain prosentin

Syyskuussa Ukrainan hallitus hyväksyi muistion elintarvikkeiden hintasääntelystä, joka koskee niin

sanottuja sosiaalisia tuotteita. Sosiaalisten tuotteiden osuus on kuitenkin suuri, sillä se kattaa 40 prosenttia virallisesta tuoteluettelosta. Mainittujen elintarvikkeiden hintoja saa nostaa enintään prosentin ilman, että joutuu konsultoimaan asiassa viranomaisia.

Tulonsiirto tuottajilta valtiolle

Nämä rajoitukset merkitsevät elintarviketuottajille 12 prosentin ylimääräistä tulonsiirtoa valtiolle. Tilanne on täysin nurinkurinen, koska Euroopan maissa valtiot päinvastoin subventoivat maatalouden alkutuotannon kustannuksia.

Tästä kaikesta on seurauksena, että

sellaisten avaintuotteiden kuin vehnän, ohran ja maissin viljely hipoo tällä hetkellä kannattavuuden rajoja.

Viime syksyn ja tämän vuoden keväällä hallitus vaikutti viljantuottajien toimintaa myös viljan vientirajoituksilla. Viljelijät menettivät vientitulot ja saivat kontolleen ylimääräisiä kuluja viljan varastoinnista.

Hallituksen ainoa maataloutta kehittävää toimi on viime aikoina ollut lakiuudistus, joka vapauttaa maatalousmaan kauppaa ja vuokrausta. Lain on tarkoitus astua voimaan ensi vuonna ja sen alkutoimena on ryhdytty perustamaan valtion ensimmäistä maarekisteriä, jonka on tarkoitus palvella maatalousmaan transaktioiden perustana.

Ukraina nousi teräksen-tuottajien kärkikymmenikköön

■ Ukraina sijoittui tammi-syyskuun jaksolla kahdeksanneksi maailman 69 johtavana teräksentuottajamaan joukossa, kertoo World Steel Association. Ukrainan koko teräksentuotanto kasvoi yhdeksän kuukauden aikana 7,1 prosenttia ja nousi 26,3 miljoonaan tonniin.

Määrästä puolet oli jalostettuja terästuotteita ja toinen puoli koostui erilaisista puolijalostetuista tuotteista. Jalosteiden kohdalla vuosikasvu oli 2,4 prosenttia ja puolijalosteissa se oli 15,4 prosenttia.

WSA:n tilastojen mukaan maailman kahdeksan suurinta teräksentuottajaa tammi-syyskuussa olivat Kiina (525,7 milj. tn), Japania (81,0), Yhdysvallat (64,6), Intia (53,9), Venäjä (51,8), Etelä-Korea (50,6, Saksa (34,1) ja Ukraina.

Ukraina on suuri teräksentuottaja myös luontaisimpaan vertailukumppaniinsa Venäjään nähden. Sen kokonaistuotantomäärä oli vertailujaksolla hieman yli puolet Venäjän teräksentuotannosta.

Muilla teollisen tuotannon aloilla Ukraina ei yllä maailmanluokkaan, mutta maataloudessa sen asema on vahvistumassa. Tällä satokaudella Ukraina nousee maailman suurimpien maiden joukkoon sekä viljantuotannossa että maissintuotannossa.

TILAA!
Compiler eNews

AJANKOHTAISTA
MARKKINOILTA

Tiedustele, pyydä näytenumero:
Klaus Lehmuskallio:
puh. (09) 492 854

klaus.lehmuskallio@compiler.fi

Uusi rahtijunareitti Kiinasta Eurooppaan

■ Kiinan ja Euroopan välille luodaan uusi rahtijunayhteys. Asiasta sopivat syyskuun lopussa Kiinan, Kazakstanin, Venäjän, Valko-Venäjän, Puolan ja Saksan rautatieviranomaiset. Aiesopimuksen tavoitteena on käynnistää rahtijunaliikenne Kiinan luoteisosassa sijaitsevasta Chonggingista Duisburgiin Saksassa.

Reitti kulkee Kiinasta Kazakstanin, Venäjän, Valko-Venäjän ja Puolan kautta Saksaan.

Kuusi maata – kuusi päivää

Uusi reitti on kaupallisesti lupaava verrattuna nykyisiin Kiinan ja Euroopan välisiin rautatiekuljetusyhteyksiin. Rataosuuden kokonaispituus on 11 179 kilometriä ja kuuden maan läpi kulkeva rahtikuljetus vie kuusi päivää.

Yhtenä uuden rautatiekäytävän nykyisenä vaihtoehtona on rahtijunayhteys Leipzigista Puolan ja Valko-Venäjän halki TransSiperian radalle ja

sitä myöten Kiinaan. DB Schenker on juuri aloittamassa säännölliset kuljetukset tällä reitillä. Ensimmäinen täyskonttijuna lähti syyskuun lopussa Saksasta Shenyangiin Kiinaan ja rahti käsitti 40 vaunullista BMW-autojen osia Kiinassa tapahtuvaa autojen koonpanoa varten.

Tämän rahtilähetysten kuljetusai-ka oli BSR Russian mukaan 23 päivää, vaikka kuljetusmatka oli samaiset 11 000 kilometriä kuin Duisburgista lähtevällä junalla.

BMW:n kannalta kuljetus oli joka tapauksessa edullinen, koska se sujui puolta nopeammin kuin merirahti maitse tapahtuvine jatkokuljetuksineen.

Vanhan Sillkitieväylän uudelleen luomiseen tähtäävä Kazakstan rakentaa tällä hetkellä kansallisen tason projektina myös kansainvälisen rekkaliikenteen vaatimukset täyttävää tieosuutta Kiinan rajalta Venäjän rajalle. Tiestä on saatu valmiiksi jo huomattava osuus.

Ukraina vauhdittaa liuskekaasun käyttöönottoa

■ Ukraina on lähtenyt vauhdilla käynnistämään saviliuskekaasun etsintään ja hyödyntämiseen liittyviä hankkeita. Syyskuun lopulla valtiollinen kaasuyhtiö Naftogaz Ukrainy allekirjoitti amerikkalaisen öljy- ja kaasujätin ExxonMobilin kanssa esisopimuksen liuskekaasutuotannosta Ukrainassa.

ExxonMobil on jo aiemmin solminut vastaavanlaisen sopimuksen Puolan kanssa ja sen projektit ovat jo käynnistyneet.

Myös toisen öljy- ja kaasujätin Shellin tiedetään käyneen neuvot-

teluja Naftogaz Ukrainyn kanssa paikallisen liuskekaasutoiminnan aloittamisesta.

Amerikkalaisten asiantuntijoiden mukaan Ukrainalla on 42 000 miljardin kuution varannot, mikä merkitsee Euroopan neljänneksi suurinta potentiaalia Puolan, Ranskan ja Norjan jälkeen.

Liuskekaasun tuotanto edennyt pisimmälle Yhdysvalloissa ja sillä on kaikki tarvittava tietotaito kaasun etsintään ja poraukseen myös muissa maissa.

Puolan vähittäiskaupalla kaksinumeroinen kasvutahti

■ Euroopan ja koko maailmantalouden näkymien heikentyminen ei toistaiseksi tunnu puolalaisten kuluttajien odotuksissa. Ipsos-tutkimuslaitoksen kuluttajamielilaindeksi nousi lokakuussa jo toisena perättäisenä kuukautena. Tutkijoiden mukaan mukaan kuluttajien optimismi ylittää tällä hetkellä talouden todelliset puitteet.

Kuluttajien luottamus henkilökohtaisen taloutensa tilaan on myös reaalisointunut vähittäiskaupan alalla. Tilastovirasto GUS:in mukaan vähittäiskaupan myynti kasvoi syyskuussa vuositasolla 11,4 prosenttia. Hyvä kasvutahti koski lähes kaikkia vähittäiskaupan aloja. Kasvusta jäivät osattomiksi vain autojen ja moottoripyörien sekä niiden osien ja tarvikkeiden kauppa. Tässäkään ryhmässä myynti ei silti laskenut.

Vähittäiskaupan myynti kehittyi hyvin myös koko tammi-syyskuun jaksolla, sillä myynti nousi 11,7 prosenttia käyvin hinnoin laskettuna. Tilastoviraston ekonomistit odottavat kuitenkin vähittäiskaupan myynnin kasvun hidastuvan jonkin verran vuo-

den viimeisellä neljänneksellä. Koko vuoden osalta päästään kuitenkin noin 10 prosentin lisäykseen.

Vähittäiskaupan myyntiä ovat vauhdittaneet työllisyystilanteen parantuminen sekä ansiotason nousu. Tammi-syyskuussa yksityisen sektorin reaalityypit paranivat yli neljä prosenttia edellisvuotiseen verrattuna.

Vähittäiskaupan myynnissä kaupan omat merkit kasvattavat edelleen osuuttaan ja PMR Retail Poland ennustaa niiden osuuden kokonaisyntiä nousevan tänä vuonna 21 prosenttiin. Suhteellisesti eniten omia merkkejä on valikoimissa Biedronkalla. Tällä Puolan ylivoimaisesti suurimmalla ketjulla private label -tuotteiden osuus on jo 56 prosenttia.

Biedronka nousi jättiläiseksi Puolassa

Portugalaisen Jeronimo Martinsin jo varhaisessa vaiheessa nykyiseen Puolaan perustama Biedronka on puolalaisten ostovoiman lisääntymisen myötä laajentunut valtavii mittasuhteisiin.

Ketju on tänä vuonna jo tammi-syyskuussa perustanut 197 uutta myymälää, jotka nostavat toimipisteiden kokonaismäärän 1 756 myymälään. Nyt ketju on varannut 1,6 miljardia euroa investoitavaksi uusien myymälöiden perustamiseen. Tavoitteena on avata 850 myymälää vuoden 2015 alkuun mennessä.

Biedronkan myynti kasvoi kuluva vuoden tammi-syyskuussa 24,9 prosenttia vuositasolla ja myynnin arvo kohosi 4,3 miljardiin euroon.

PMR Retail Polandin arvion mukaan Biedronkan osuus Puolan vähittäiskauppariikinoista saattaa vuoden loppuun mennessä nousta 10 prosenttiin. Ketjun laajentumisstrategia perustuu orgaanisen kasvun ohella myös yrityskauppoihin.

Portugalilaisen Jeronimo Martinsin Puolaan tuloa hämmästeltiin aikoinaan ja myöhemmin ihmeteltiin Biedronka-ketjun hurjaa kasvua. Nyt portugalilaiset ovat päättäneet tehdä yhtä ennakkoluulottoman ratkaisun ja aikovat viedä Biedronka-konseptin Etelä-Afrikkaan, joka kuuluu nykyiseen BRICS-maiden ryhmään.

Viron maareformi yhä kesken

■ Viron parlamentti hyväksyi 20 vuotta sitten maanomistusta koskevan lakiuudistuksen, jonka tarkoituksena oli palauttaa maanomistusta kiinteistöolot vastaamaan Viron ensimmäisen tasavallan tilannetta vuonna 1940.

Lain toimeenpano on jo edennyt pitkälle, mutta silti Virossa oli lokakuun alun tilanteessa vielä 10 prosenttia kansallisesta maa-alasta vailla virallista omistajaa.

Nyt syksyllä 34 prosenttia maa-alasta oli palautettu entisille omistajille tai heidän perillisilleen ja lisäksi 23 prosenttia maasta oli valtion toi-

mesta yksityistetty ja myyty yksityis- henkilöille, yhteisöille tai yrityksille. Ulkomaalaisten osuutta ei ole vielä kerrottu erikseen.

Valtion omistuksessa on tällä hetkellä 33 prosentin osuus ja kunnat omistavat maasta pienen 0,8 prosentin osuuden.

Jäljellä oleva 10 prosentin osuus maa-alasta on edelleen valtion hallinnassa, mutta sen lopullinen kohtalo ratkeaa vasta kun se on saatu mukaan julkiseen maarekisteriin.

Jäännösmaa koostuu pääosin maakiinteistöistä, joiden rakennukset ovat rappeutuneet sekä suojelualu-

eista ja metsistä.

Ajatuksena on, että tästä maa-alasta muodostetaan valtiolle maarenservi tulevaa käyttöä varten. Maarenserviin sisältyvää metsämaata voidaan käyttää vaihtomaana luonnonsuojelualueita perustettaessa.

Virossa maajärjestely hoitaa laajat toimivaltuudet saanut maanmittauslaitos, Maa-amet.

Viraston tehtäviin kuuluu maareformin suunnittelu ja käytännön toteutus sekä valtion maiden hallinta. Virasto ylläpitää myös maarekisteriä, jonka kattavuus on jo saatu varsin peittäväksi.

Viron suuryritykset kasvattivat arvoaan

■ Viron sadan suurimman yrityksen yhdistetty markkina-arvo oli viime vuonna 13,8 miljardia euroa, selviää Gild Corporate Financen uusimmasta rankingraportista.

Gild on Baltiassa toimiva yritys, jonka toimialana on yritysjärjestelyt. Se on vuodesta 2007 arvioinut vuosittain Virossa toimivien yritysten markkina-arvoja.

Sadan suurimman virolaisyhtiön yhteinen markkina-arvo kasvoi viime vuonna 42 prosenttia, mihin vaikuttivat pörssikurssien myönteinen kehitys ja yritysten kannattavuuden parantuminen finanssikriisin ja taantuman jälkeen.

Yritysten arvo oli kuitenkin vielä alhainen normaalivuoteen 2007 verrattuna, jolloin niiden arvoksi laskettiin 21,6 miljardia euroa.

Swedbank Viron arvokkain yritys

Gildin mukaan sadan suurimman yrityksen kärkikymmenikköön mahtui kolme kokonaan ruotsalaisomistuksessa olevaa yhtiötä, muttei yhtään suomalaisyritystä.

Rankingin perusteella Viron arvokkain yritys vuodenvaihteen tilanteessa oli Swedbank 1,85 miljardin euron laskennallisella varallisuudellaan. Toisena oli Eesti Energia (1,53 miljardia) ja kolmantena öljyn transitoyhtiö Vopak E.O.S (0,89 miljardia).

Kärkikymmenikössä seuraavina olivat Eesti Telekom (0,72 miljardia), SEB-pankki (0,54), Tallink Grupp (0,53), Tallinnan satamayhtiö (0,42), korjaustelakkayhtiö BLRT Grupp (0,35), Ericsson Eesti (0,30) ja lopuksi Tallinna Kaubamaja (0,25).

Rail Baltica ei saa varauksetonta kannatusta

■ Baltian maissa on liikenneviranomaisten ja rautatiealan asiantuntijoiden kesken herännyt vilkas keskustelu Rail Baltica -junayhteyden toteuttamisesta ja tarpeellisuudesta ylipäätään.

Tallinnasta Varsovaan ulottuvan junayhteyden tarjoamista mahdollisuuksista sekä henkilö- että rautatieliikenteelle ollaan Baltian maissa kyllä yksimielisiä, mutta toiminnan kannattavuus herättää jo tässä vaiheessa epäilyksiä.

Kannattavuus edellyttää tuhansia matkustajia ja miljooneja tonnia rahtia

Alustavien laskelmien mukaan radalla pitäisi kuljettaa vuositasona 12 miljoonaa tonnia rahtia ja matkustajia pitäisi olla useita tuhansia joka päivä. Vuositasona matkustajamäärän pitäisi siten nousta yli miljoonan.

Samalla radan investointikustannukset ovat korkeat, koska tavoitteena on nopeajunaliikenne ja sen vaatimat radanparannustyöt. Mikäli Rail Baltica -rata voitaisiin toteuttaa tällä vaatimustasolla, taituisi rautatienkin matka Baltian halki noin kymmenessä tunnissa.

Baltiassa lähdetään siitä, että EU voisi rahoittaa ratahanketta aina 60 prosenttiin saakka, mutta jäljelle jäävä maksuosuus olisi maille silti raskas ja hankalasti jyvitetävissä osapuolten kesken.

Keskusteluissa on noussut esiin useita epäilyksiä hankkeen toteuttavuuden suhteen. Niistä yksi on matkustajamäärän riittävyys. Virolainen BaltiExpress -makuuvaunu-juna liikennöi aikoinaan Tallinnasta Varsovaan, mutta lopetti toimintansa yli kymmenen vuotta sitten.

Lisäksi Baltian maiden omat kan-

salaiset ovat vuosien aikana vieraantuneet junamatkustuksesta harvan rataverkon ja heikon palvelun takia siirtyen käyttämään linja-auto- ja henkilöautoliikennettä. Baltiassa myös alueellinen lentoliikenne on selvä kilpailija junaliikenteelle.

Brittiläiseltä Aecom-konsultti-yhtiöltä tilatun selvityksen mukaan optimaalinen Rail Baltica -reitti olisi 728 kilometriä pitkä ja kulkisi Tallinnasta Pärnun, Riian, Panevezysin kautta Kaunasiin Liettuaan. Tämä linjaus ei ole kelvannut Latvialle, koska junayhteys tavoittaisi maassa vain yhden tärkeän kaupungin.

Rautatien perusparannuskin voisi toimia kapasiteettivaatimuksia leikkaamalla

Keskusteluissa on vedetty esiin myös näkökulma, että Rail Baltica -liikennekonseptin voisi toteuttaa jo nykyisen rautatieinfrastruktuurin perusparannuksilla. Junareitille voisi täydellä syyllä asettaa matalammat kapasiteettivaatimukset ja tyytyä nykyiseen yhden kiskoparin ratapohjaan. Lisäksi raidelevyden muuntolaitteet toimivat jo Liettuan ja Puolan rajalla. Tästä junat voisivat matkata edelleen aina Berlinin isoille vaihtoratapihoille saakka.

Koko Rail Baltica -ratayhteyden kannalta voisi olla ratkaisevan tärkeää Helsingistä Tallinnaan rakennettava merenalainen junatunneli. Tunnelissa liikennöisivät matkustaja- ja tavarajunat Suomen ja Euroopan välillä. Samalla voitaisiin harjoittaa paikallisjunaliikennettä, joka konkreettisesti Helsinki-Tallinna kaksoiskaupungin ajatusta.

Suomesta Rail Baltica voisi saada sen verran lisämatkustajia, että koko rataosuudelle vaadittava kriittinen massa toteutuisi.