

**LAPPEENRANTA UNIVERSITY OF TECHNOLOGY**  
**Northern Dimension Research Centre**  
**Publication 41**

**Rita Sergeeva**

**ULKOMAISET VALMISTAJAT VENÄJÄN  
HENKILÖAUTOMARKKINOILLA**

**Lappeenranta University of Technology**  
**Northern Dimension Research Centre**  
**P.O.Box 20, FIN-53851 Lappeenranta, Finland**  
**Telephone: +358-5-621 11**  
**Telefax: +358-5-621 2644**  
**URL: [www.lut.fi/nordi](http://www.lut.fi/nordi)**

**Lappeenranta 2007**

**ISBN 978-952-214-391-4 (paperback)**  
**ISBN 978-952-214-392-1 (PDF)**  
**ISSN 1459-6679**



**Ulkomaiset valmistajat  
Venäjän henkilöautomarkkinoilla**

**Rita Sergeeva**



## Sisällysluettelo

<b>1</b>	<b>Johdanto.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Venäjän muuttuva autoteollisuus.....</b>	<b>6</b>
2.1	Ulkomaiset investoinnit Venäjän teollisuuteen .....	6
2.2	Venäjän autoteollisuusklusteri .....	7
<b>3</b>	<b>Venäjän henkilöautomarkkinat.....</b>	<b>14</b>
3.1	Venäjän kasvava automyynti .....	14
3.2	Henkilöautomarkkinoiden kysyntätekijät .....	16
3.2.1	Ostovoima .....	17
3.2.2	Elintaso .....	19
3.2.3	Kulutusluotot.....	20
3.3	Myydyimmät automerkit Venäjällä .....	22
3.3.1	Venäjän suosituimmat autot.....	22
3.3.2	Myydyimmät automallit Venäjällä .....	28
3.3.3	Kasvukeskusten autokanta ja -markkinat.....	30
<b>4</b>	<b>Venäjän henkilöautotuotanto .....</b>	<b>34</b>
4.1	Venäläiset autovalmistajat .....	36
4.2	Ulkomaiset autonvalmistajat Venäjällä .....	37
4.2.1	Kasvava tuotanto.....	37
4.2.2	Venäjän julkisen vallan rooli ulkomaisissa investoinneissa .....	40
<b>5</b>	<b>Henkilöautojen tuonti Venäjälle.....</b>	<b>43</b>
5.1	Uudet tuontiautot .....	44
5.2	Käytetyt tuontiautot .....	45
<b>6</b>	<b>Yhteenvedo .....</b>	<b>47</b>
	<b>Lähdeluettelo .....</b>	<b>49</b>

## Taulukko- ja kuvaluettelo

Taulukko 1. Ulkomaiset investoinnit Venäjällä.....	6
Taulukko 2. Venäjällä myydyt autot 2003–2006.....	14
Taulukko 3. Henkilöautojen määrä Venäjällä .....	18
Taulukko 4. Venäjän kymmenen myydyintä ulkomaista automerkkiä v. 2006.....	23
Taulukko 5. Fordin myynti Venäjällä v. 2006 malleittain.....	25
Taulukko 6. Hyundaiin myynti Venäjällä v. 2006 malleittain.....	26
Taulukko 7. Toyotan myynti Venäjällä v. 2006 malleittain .....	27
Taulukko 8. Myydyimmät automallit Venäjällä v. 2006.....	28
Taulukko 9. Henkilöautojen tuotanto Venäjällä alueittain .....	34
Taulukko 10. Ulkomaisten autotehtaiden toiminta Venäjällä.....	39
Taulukko 11. Henkilöautojen tuonti 2003–2006 .....	43
Taulukko 12. Henkilöautojen tuonti 2003–2006 .....	44
Kuva 1. Porterin timanttimalli .....	7
Kuva 2. Venäjän uusien henkilöautojen markkinat v. 2006 .....	24
Kuva 3. Moskovan autokanta v. 2006 .....	31
Kuva 4. Pietarin autokanta v. 2006.....	32
Kuva 5. Ulkomaisten henkilöautojen tuotanto/kokoonpano Venäjällä .....	38
Kuva 6. Venäjän erikoistalousalueet.....	42

## **Esipuhe**

Pohjoisen ulottuvuuden tutkimuskeskus (Northern Dimension Research Centre, NORDI) perustettiin keväällä 2003 Lappeenrannan teknillisen yliopiston (LTY) tutkimusinstituutiksi. NORDIn toiminnan erityispiirteinä on tekniikan ja talouden yhdistäminen tutkimuksessa, joka käsittelee laajentunutta EU:a, Venäjää ja näiden keskinäisiä suhteita.

Maantieteellisesti tutkimuskeskuksen toiminta keskittyy Venäjään ja Itämeren sekä lähialueiden siirtymätalousmaihin. Tutkimusta tehdään useilla yliopiston osaamisaloilla, joista NORDI:ssa ovat edustettuina mm. Venäjän ja Itä-Euroopan liiketoiminta- ja talouskehitys, ICT, logistiikka, luonnonvarat ja energia- ja ympäristösektori.

Tutkimuksen aihepiiri liittyy Lappeenrannan teknillisen yliopiston Pohjoisen ulottuvuuden tutkimuskeskuksessa toteutettavaan transitoreittien kilpailukykyä arvioivaan tutkimukseen, jonka yhtenä lopputuloksena havaittiin ulkomaisten autonvalmistajien siirtyvän yhä enenevässä määrin Venäjälle.

Tämä tutkimus keskittyy ulkomaisten automerkkien nopeasti kasvavaan valmistukseen Venäjällä. Työssä arvioidaan Venäjällä toimivien ulkomaisten autonvalmistajien toimintaedellytyksiä. Tutkimuksessa selvitetään miksi ulkomaiset autonvalmistajat ovat laajentaneet toimintaansa Venäjälle. Aihe on ajankohtainen, sillä siitä ei ole ollut saatavissa kattavaa tilastollista materiaalia tai ajantasaista analyysyä etenkin suomen kielellä.

Lappeenrannassa toukokuussa 2007

Rita Sergeeva

Pohjoisen ulottuvuuden tutkimuskeskus

Lappeenrannan teknillinen yliopisto

## 1 Johdanto

Autoteollisuudella on merkittävä rooli Venäjän talouskehityksessä. Vielä muutama vuosi taaksepäin Venäjällä valmistettiin yksinomaan kotimaisia automerkkejä. Myöhemmin henkilöautojen kysyntä on kasvanut niin voimakkaasti, ettei kotimainen autoteollisuus ole pystynyt itsenäisesti tyydyttämään vaativien kuluttajien vaatimuksia ainakaan laadullisesti. Tällä hetkellä moni ulkomainen autovalmistaja on jo siirtänyt tai on kiinnostunut siirtämään oman tuotantonsa Venäjälle, lähelle kuluttajaa ja nopeaa kasvua. Maassa jo toimivan Fordin lisäksi Venäjälle on rakenteilla kuusi uutta autotehdasta ulkomaisten henkilöautojen tuotantoa varten. Osa ulkomaisista autovalmistajista tekee yhteistyötä venäläisen autoteollisuuden kanssa joko valmistuttamalla autojaan venäläisillä autotehtailla lisenssivalmistuksella tai perustamalla yhteisyrityksen.

Tutkimuksen aihepiiri liittyy Lappeenrannan teknillisen yliopiston Pohjoisen ulottuvuuden tutkimuskeskuksessa toteutettavaan transitoreittien kilpailukykyä arvioivaan tutkimukseen, jonka eräänä lopputuloksena havaittiin ulkomaisten autonvalmistajien siirtyvän yhä enenevässä määrin Venäjälle. Tässä työssä keskeinen tutkimusongelma onkin Venäjällä toimivien ulkomaisten autonvalmistajien toimintaedellytysten arviointi. Työssä pyritään hakemaan vastauksia siihen, miksi ulkomaiset autonvalmistajat ovat laajentaneet toimintaansa Venäjälle.

Tutkimus keskittyy ulkomaisten automerkkien nopeasti kasvavaan valmistukseen Venäjällä. Venäläisten autovalmistajien ja autotuonnin kehitystä tarkastellaan lyhyemmin.

Tutkimuksessa luodaan kokonaiskuva Venäjän automarkkinoiden kysyntä- ja tarjontatilanteesta. Tämän työn tavoitteena on analysoida Venäjän autoteollisuusklusteria ulkomaisten sijoittajien näkökulmasta. Tarkoituksena on selvittää, mitkä tekijät lisäävät Venäjän automarkkinoiden kiinnostavuutta ulkomaisten autotehtaiden silmissä ja mitkä ovat kehityksen pullonkauloja. Porterilaisen klusteriajattelun mukaan tähän vaikuttavat kysyntäolot, tuotannontekijäolot, kilpailutilanne, autoteollisuuden lähi- ja tukialat, kansainvälisen liiketoiminnan yleinen kehitys, julkinen valta ja sattuma.

Tutkimus on kvalitatiivinen tutkimus ja menetelmänä on käytetty kirjoituspöytä tutkimusta. Tutkimusaiheesta ei ole ollut saatavissa kattavaa tilastollista materiaalia tai ajantasaista analyysiä etenkin suomenkielellä. Aineistot ovat hajallaan erilaisissa ulkomaankauppa- ja tullitilastoissa sekä autoteollisuuden omissa julkaisuissa, vuosikertomuksissa ja nettisivuilla.



Tässä tutkimuksessa on koottu ja analysoitu tilastotietoja lukuisista eri lähteistä ja pyritty siten luomaan kokonaiskuva autoteollisuuden- ja markkinoiden nykytilasta Venäjällä. Lähteinä on käytetty myös autoalan omia lehtiä ja muissa tiedotusvälineissä venäjän, englannin ja suomen kielellä julkaistuja uutisia. Löydettyä aineistoa on pyritty hyödyntämään omassa työssä siten, että se kokonaisuutena tuottaa jotakin uutta aikaisempiin julkaisuihin verrattuna.

Luvussa 2 tarkastellaan Venäjän autoteollisuuteen tehtyjä investointeja sekä uuden autoteollisuusklusterin syntymistä.

Luku 3 antaa yleisen katsauksen Venäjän automarkkinoista sekä selvittää kasvulukujen takana olevia tekijöitä. Aluksi tehdään suppea markkina-analyysi, jossa tarkastellaan mm. Venäjän elintason kehitystä, kuluttajien ostovoiman muutoksia ja näihin liittyvää kulutustottumusten ja asenteiden muutosta, jotka ovat merkittävästi vaikuttaneet automarkkinoiden kehittymiseen Venäjällä erityisesti 2000-luvulla.

Venäjän automarkkinat jaetaan tutkimuksessa kahteen osaan: tuotantoon ja tuontiin. Luvussa 4 tarkastellaan sekä venäläisten, että ulkomaisten autovalmistajien toimintaa Venäjällä. Luvussa 5 selvitetään uusien ja käytettyjen autojen myyntilukuja sekä niiden kehityssuuntaa Venäjän automarkkinoilla. Yhteenveto on luvussa 6.

## 2 Venäjän muuttuva autoteollisuus

Autoteollisuudella on merkittävä rooli Venäjän talouskehityksessä. Autoalalla ja sen lähialoilla toimii 250 suurta ja keskisuurta yritystä, jotka työllistävät noin 510.000 työntekijää. Autotuotannon osuus Venäjän BKT:stä on 2,6%, EU:n alueella 3%. Kaikista maailman autoista noin 2,2% valmistetaan Venäjällä. (Venäjän Duuman teollisuuskomitea, 2006) Tässä luvussa tarkastellaan Venäjän autoteollisuuteen tehtyjä investointeja sekä uuden autoteollisuusklusterin syntymistä.

### 2.1 Ulkomaiset investoinnit Venäjän teollisuuteen

Suomen pankin mukaan investointien kasvu Venäjällä on pysynyt nopeana viime vuosina. Kiinteät investoinnit kasvoivat vuonna 2006 11% edelliseen vuoteen verrattuna ja niiden ennustetaan kasvavan edelleen nopeasti lähitulevaisuudessa energiasektorin suurten projektien ja julkisen kulutuksen vetämänä. Investointiaste oli 18% BKT:stä vuonna 2006 ja sen arvioidaan nousevan muutaman prosenttiyksikön vuoteen 2009 mennessä. (BOFIT, 2007)

Vuoden 1998 kriisin jälkeen investoinnit Venäjällä ovat kasvaneet jatkuvasti. Ruplan kurssin asettuminen realistiselle tasolle sekä raakaöljyn maailmanmarkkinahintojen voimakas nousu ja siitä johtunut viennin lisäys ovat edistäneet investointihalukkuutta Venäjällä (Lainela, 2004; Tiusanen, 2006).

Rosstatin tilastojen mukaan vuonna 2006 ulkomaiset sijoitukset Venäjälle olivat USD 55,1 miljardia (katso taulukko 1), joista noin neljännesosa olivat suoria ja lähes 70% lainoja. Eniten ulkomaisia suoria sijoituksia on kohdistunut elintarviketeollisuuteen, tukku- ja vähittäiskauppaan, öljytuotantoon, kuljetuksiin ja viestintään.

**Taulukko 1. Ulkomaiset investoinnit Venäjällä**

	1995	2000	2002	2003	2004	2005	2006
Investoinnit, joista	2.983	10.958	19.780	29.699	40.509	53.651	55.109
suorat	2.020	4.429	4.002	6.781	9.420	13.072	13.678

Lähde: Rosstat (2007)

Venäjän kotimarkkinat vetävät myös teollisuusinvestointeja (Filippov ym. 2005). Moni autovalmistaja on aloittanut tai suunnittelee aloittavansa oman tuotannon Venäjällä: kahdeksan valmistuttaa ajoneuvojaan venäläisillä autotehtailla lisenssivalmistuksella (General Motors, Hyundai, KIA, Ford, BMW, Chery, SsangYong ja Daimler Chrysler), Fordilla on oma tehdas ja kuusi muuta autovalmistajaa on päättänyt rakentaa oman greenfield-tehtaan

(General Motors, Chery, Toyota, Volkswagen, Mitsubishi ja Nissan) ja kahdella (Renault ja General Motors) on yhteisyritys venäläisen autovalmistajan kanssa.

Venäjän valtio on onnistunut politiikassaan rohkaista ulkomaisia autokonserneja investoimaan autojen kokoonpanoteollisuuden tuonnin korvaamiseksi. Venäjän autoteollisuuden kokonaisinvestointien vuosina 1997–2009 odotetaan olevan 3 miljardia dollaria, joista yli puolet on ulkomaisia sijoituksia. Venäjän autoteollisuuteen on tehty ulkomaisia investointeja yhteensä noin 2 miljardia dollaria vuosina 2002–2007, kun samaan aikaan esimerkiksi Kiinaan on investoitu noin 20 miljardia dollaria (Finpro, 2006). Toisaalta Kiinassa korkeat autonomien tuontimaksut ovat nostaneet valmistuskustannuksia, kun taas Venäjällä autoja kootaan lähes tullittomasti tuoduista autonomista. Tämä tarkoittaa sitä, että saman automäärän tuottamiseen Venäjällä tarvitaan paljon vähemmän investointeja kuin Kiinassa. (Berezinskaya, 2006)

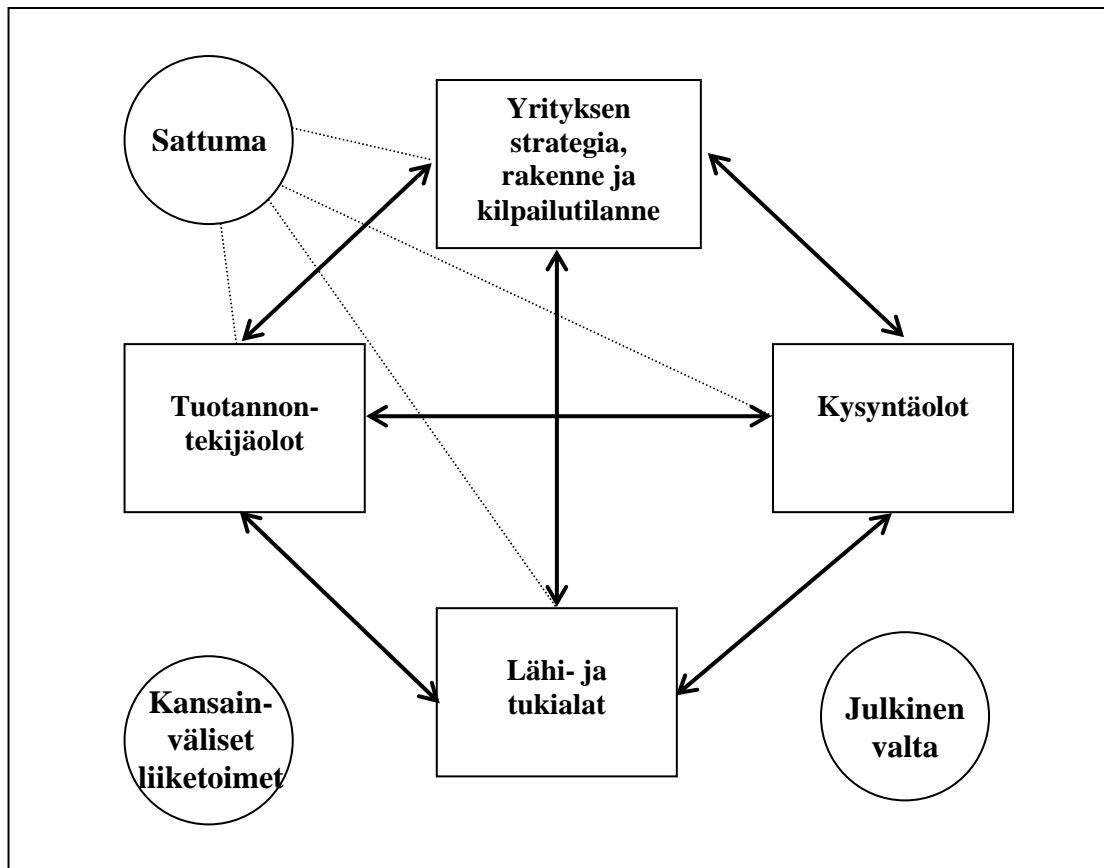
## **2.2 Venäjän autoteollisuusklusteri**

Ulkomaisten autovalmistajien tulo Venäjän henkilöautomarkkinoille on aiheuttanut suuria rakennemuutoksia maan autoteollisuudessa. Maailman autojättien perässä Venäjälle ovat tulleet myös autonomien valmistajat. Paisuvan kysynnän myötä myös autoteollisuuden tuki- ja lähialoilla on mahdollisuus kehittää toimintojaan ja menestyä Venäjän markkinoilla. Jo toimivien ja uusien tehtaiden lähelle on muodostumassa autoteollisuuden klusteri.

### **Porterilainen klusteriajattelu**

Klusteriajattelu on lähtöisin Michael Porterin vuonna 1990 julkistamista kansakuntien kilpailukykyä koskevista tutkimuksista. Klusterilla tarkoitetaan joukkoa yrityksiä, joiden keskinäisestä vuorovaikutuksesta syntyy synergiaetuja (“1+1=3”). Klusterin yritykset toimivat yleensä samalla toimialalla ja ovat vuorovaikutuksessa toistensa kanssa: tuotteiden ja palvelusten tuottajina, alihankkijoina, kilpailijoina tai vaativina asiakkaina. Klusteriin kuuluvat myös tarvittavat tuotannontekijät (raaka-aineet, työ, pääoma, maa, tieto ja osaaminen) sekä toimialan lähi- ja tukialat. Klusterit toimivat ympäristössä, jossa keskeisinä vaikuttajina toimivat julkinen valta, kansainvälinen talous ja esimerkiksi poliittiset mullistukset. Klusterit ovat verkostomaisia kokonaisuuksia, joissa yritysten ja toimialojen keskinäiset kytkennät ovat tärkeämpää kuin niiden väliset rajat. (Mannermaa, 2004) Kuvassa 1 on esitetty klusterin osapuolten keskinäiset yhteydet.

### **Kuva 1. Porterin timanttimalli**



Lähde: Mannermaa (2004)

Klusterin voi pitää kilpailukykyisenä, jos siinä yritysten välisen kilpailun ja muun vuorovaikutuksen seurauksena toteutuu resurssien tehokas käyttö. Tällöin syntyy synergiaetuja – positiivisia ulkoisvaikutuksia yli yritys- ja toimialarajojen. (Mannermaa, 2004)

### **Klusterin muodostuminen**

Klusterit ovat usein syntyneet joko saatujen tai luotujen tuotannontekijöiden ympärille. Esimerkiksi runsaiden luonnonvarojen ympärille voi muodostua klusteri. Myös luodut tuotannontekijät, kuten koulutettu henkilöstö tai erityisosaaminen esimerkiksi tieteessä voivat luoda kilpailukykyisen klusterin. Klusteri voi kehittyä myös kysynnän ympärille. (Mannermaa, 2004)

Porterin timanttimallassa oletetaan, että timantin kaikkien osien tulee olla vahvoja, jotta kilpailuetu säilyisi. Heikkoutta klusterin yhdessä osassa voidaan kuitenkin korjata erityisillä vahvuuksilla jossain toisessa osassa. Ajan myötä klusterin osien keskinäisissä vahvuuksissa voi tapahtua suuriakin muutoksia. On selvää, että asetelmat timanttien eri osien vahvuuksissa

muuttuvat myös tulevaisuudessa, vaikka Porterin mallin avulla tätä muutosta ei pystykään suoranaisesti ennakoimaan. (Mannermaa, 2004)

Klusteri voi kehittyessään luoda ympärilleen uutta yritystoimintaa, joka kehittyttyään voi muodostaa oman klusterinsa. Vahvan kasvun ja kehittymisen alueita voivat olla kahden tai useamman klusterin rajapinnat, jolloin yritykset voivat hyötyä klusterien vahvuuksista ja niiden luomasta kysynnästä. (Mannermaa, 2004)

#### *Yrityksen strategia ja kilpailutilanne*

Tähän liittyvät yritysten strategiat, keskinäinen kilpailu sekä olemassa olevat rakenteet. Kilpailukentällä vallitsee voimakas kilpailu ja samanaikainen yhteistyö. Kova kilpailu pakottaa kehitysohjon ja innovaatioiden tuottaminen vaatii usein kilpailijoiden välistä yhteistyötä. Kilpailukentän dynamiikka muodostuu sekä kilpailijoista ja yhteistyökumppaneista että asiakkaiden, hankkijoiden, uusien tulokkaiden ja korvaavien tuotteiden muuttuvista asemista. (Mannermaa, 2004)

Venäjän autoteollisuuden rakennemuutokset ovat jo näkyvissä. Autovalmistajat yhdistävät voimansa menestyäkseen kiihkeässä kilpailussa voimakkaasti kasvavilla markkinoilla. Venäläisten autotehtaiden ainoana selviytymiskeinona on yhteistyö ulkomaisten yritysten kanssa. Tässä tapauksessa etu on molemminpuolista: toinen saa laadukasta osaamista ja tietoa ja toinen pääsee markkinoille sekä säästää investoinneissa ja tuotantokustannuksissa. Tällä periaatteella toimivat mm. entinen pienautojen valmistaja ZMA yhteistyökumppaneineen Fiatin ja SsangYongin kanssa, moskovalainen Avtoframos ja Renault, Udmurtian IzhAvto ja KIA sekä TagAZ ja Hyundai. Tällaisen yhteistyön seurauksena tapahtuu venäläisten automallien korvaaminen laadukkaammilla ulkomaisilla ajoneuvoilla.

Japanilaiset Nissan ja Suzuki (Venla, 2006) neuvottelevat yhteisestä autokokoonpanosta Venäjällä. Näin kynnys lähteä Venäjän markkinoille madaltuu ja tehtaan kapasiteettia pystytään käyttämään tehokkaammin. Myös PSA Peugeot Citroenin ja Mitsubishin odotettiin perustavan yhteisen tuotannon, mutta molemmat yhtiöt kiistävät spekulatiot (Karulina, 2007c).

#### *Kysyntäolot*

Kotimaisen, lähialueiden ja globaalin kysynnän kehityksellä on kriittinen merkitys yrityksen menestymiselle. Keskeisessä asemassa ovat vaativat asiakkaat, joiden odotukset edellyttävät jatkuvaa kehitystyötä ja yhteistoimintaa. (Mannermaa, 2004)

Venäjällä kansalaisten ostovoima kasvaa, ja kehittyvä pankkisektori kulutusluottoineen kasvattavat kulutusta edelleen. Kasvava keskiluokka kuluttaa nyt rahaa autoihin, koska aiemmin siihen ei ollut varaa. Lisäksi huimalla vauhdilla kasvavat asuntojen hinnat ovat ajaneet vaurastuneemman väestön sijoittamaan rahansa yhä enenevässä määrin kalliin hintaluokan autoihin. Poliittinen vakaus, talouspolitiikan suunta ja erilaiset rakenteelliset reformit viittaavat siihen, että elintaso Venäjällä jatkaisi kohentumistaan. Tämä puolestaan tarkoittaa sitä, että kalliit kulutustavarat, kuten autot, ovat haluttuja tulevaisuudessakin. (Islamov, 2006)

Toyota on ensimmäinen autovalmistaja Venäjällä, joka avaa oman pankin hoitamaan kasvavia autoluottomarkkinoita (Horkina, 2007). Sitä seuraavat BMW Group ja DaimlerChrysler (Avto-Russia, 2007).

#### *Tuotannontekijäolot*

Tuotannontekijöitä ovat mm. luonnonvarat, maa, ilmasto, työ, fyysinen infrastruktuuri, yliopistot ja tutkimuslaitokset. Osa tuotannontekijöistä on annettuja, osaan voidaan vaikuttaa ja niitä voidaan luoda esimerkiksi tutkimuksella ja koulutuksella. Jos tuotannontekijät ovat korkeatasoisia, pitkälle erikoistuneita ja kehittyneitä, jopa ainutlaatuisia, ne luovat kilpailuetua pitkällä aikavälillä. Käytännössä kilpailuedun ylläpitäminen edellyttää jatkuvaa tuotannontekijöiden kehittämistä. (Mannermaa, 2004)

Venäjä kuuluu halvan työvoiman maihin, ja tuotantokustannukset ovat pienemmät kuin monissa Euroopan maissa, mutta se ei ole investoijien pääsyy etabloitumiselle. Korkean öljyhinnan vetämänä Venäjän markkinat ovat kasvaneet huimaa vauhtia ja moni ulkomainen yritys haluaa olla tässä kasvussa mukana. Maailman autojätit ovat siirtäneet tuotantoaan lähemmäksi markkinoita ja kuluttajaa ja Venäjän valtio on rohkaissut niitä mm. alentamalla veroja ja laskemalla autonostajien tuontituloja. Vastapalveluksena autotehdas on sitoutunut korvaamaan puolet tuontiautonostajien kotimaisilla osilla viidessä vuodessa siitä hetkestä kun sopimus astuu voimaan. Tämä on osoittautunut ongelmalliseksi, sillä Venäjällä alihankkijoiden laatutaso ei vastaa autovalmistajien vaatimuksia. Ensimmäisenä oman autotehtaan rakentanut Ford on jo menettänyt kaikki tullietuudet sopimuksen rikkomisen takia (BBC News, 2006).

Venäjällä toimii jo kahdeksan ulkomaista autovalmistajaa ja lisää on tulossa. Tehtaat keskittyvät Pietarin ympäristöön ja lähelle Moskovaa. Näissä kaupungeissa on jo tällä hetkellä pulaa koulutetusta työvoimasta. Kilpailu nostaa työntekijöiden palkkaa, mikä puolestaan lisää autovalmistajien kustannuksia.

### *Lähi- ja tukialat*

Kilpailukykyyn vaikuttavat myös kansainvälisesti kilpailukykyiset lähi- ja tukialat. Lisäksi kilpailukykyyn vaikuttavat sen verkoston toimivuus ja innovatiivisuus. Tärkeimpiä tukialoja ovat yrityspalvelut sekä raaka-aine- ja välituotetuottajat. Lähialat täydentävät omilla tuotteillaan ja palveluillaan klusterin yritysten tuotteita ja palveluita. (Mannermaa, 2004)

Autovalmistajien esimerkin innoittamana Venäjälle uskaltavat tulla nyt myös lähialojen yrittäjät. Autonosten valmistajat, kuten Stadco (Karulina, 2006a) ja Magna (Samofalova, 2006), ovat jo ilmoittaneet aloittavansa oman tuotannon Venäjällä yhteistyössä sekä venäläisten että länsimaisten tehtaiden kanssa. Ulkomaisilla autovalmistajilla on ollut vaikeuksia lisätä asteittain venäläisten varaosien osuutta tuotannossa niiden puutteellisen laadun vuoksi (Venla, 2006).

Autovalmistajien jälleenmyyntiverkosto laajenee jatkuvasti. Moskovan ja Pietarin vallanneet diilerit laajentavat omaa toimintaansa muualle Venäjälle. Viime vuonna ensimmäinen ulkopuolinen jälleenmyyntiyritys päätti tulla Venäjän markkinoille – englantilainen autoja myyvä Inchcape plc.-yhtymä osti pietarilaisen Toyotan ja Lexuksen jälleenmyyjä Axel Carin. Muidenkin ulkomaisten jälleenmyyntiketjujen uskotaan suuntavan Venäjän automarkkinoille Inchcapen perässä. (Kudrjashev, 2006)

Venäjän automarkkinoiden pullonkaulaksi on muodostunut logistiikkapalvelujen saanti. Autojen tuonti kasvaa nopeassa tahdissa, mutta kuljetuskalustosta on pulaa. Autojen maahantuojaat kilpailevat kuljetusyryksistä tarjoamalla kovempaa hintaa kuin muut alan yrittäjät, mikä nosti rekkalastillisen hinnan yli kaksinkertaiseksi viime vuonna (Karulina, 2007a). Venäjän kuljetusyhtiöt toimivat tiiviissä yhteistyössä keskenään, sillä yhden yrityksen kuljetuskapasiteetti ei useinkaan riitä toimittamaan kaikkia tilauksia (Afanasiev, 2006c).

### *Julkinen valta*

Julkinen valta luo raamit yritysten toiminnalle. Julkisen vallan tulisi puuttua mahdollisimman vähän markkinoiden toimintaan ja sen tulee edistää kilpailua, puuttua markkinahäiriöihin, asettaa mm. turvallisuus- ja ympäristöstandardeja sekä luoda yritystoiminnalle mahdollisimman suotuisat toimintaedellytykset. Julkisen vallan odotetaan myös panostavan infrastruktuuriin sekä rahoittavan mm. perustutkimusta, jonka taloudelliset hyödyt ovat välillisiä tai toteutuvat pitkällä aikavälillä. Käytännössä valtiovalta on usein jollain tavoin mukana erityisen vaativissa hankkeissa. (Mannermaa, 2004)

Venäjän valtio on edesauttanut ulkomaisten autojättien tuloa maahan poistamalla kokonaan tai alentamalla komponenttien tuontitulleja 3–5%:iin tullikoodin mukaan. Tällä hetkellä lähes kaikki Venäjällä toimivat autovalmistajat kokoavat autoja tämän sopimuksen puitteissa. Kuitenkin Venäjän mahdollisesti liittyessä WTO:hon vuoden 2007 lopussa (Arsjuhin, 2007) sellaisten sopimusten allekirjoittaminen päättyy, sillä se on vastoin WTO:n kauppapolitiikkaa (Autoconsulting, 2006).

Venäjän aluehallinnot ovat tarjonneet autovalmistajille paljon etuja investointien houkuttelemiseksi. Esimerkiksi Moskovon kaupunki perusti Renaultin kanssa yhteisyrityksen ja lupasi erikoiskohtelun vuoteen 2007 saakka. Yhteisyritys vapautettiin omaisuusverosta ja se sai alennuksen tonttivuokrasta ja mainoshinnoista Moskovassa. (Finpro, 2006)

Venäjän kauppapolitiikka ei ole vielä yhtenäinen. Maassa on merkkejä protektionismista, jotka näkyvät myös autoalalla. Samalla kun Venäjän valtio on rohkaissut ulkomaisia sijoittajia, se on ostanut AvtoVAZin osake-enemmistön ja myöntänyt sille viiden miljoonan dollarin tuen (Adam Smith Conferences, 2007b). Käytettyjen henkilöautojen tuontia on puolestaan rajoitettu päästönormien avulla (AvtoTransInfo, 2006; Kiselev, 2006).

#### *Kansainväliset liiketoimet*

Monikansalliset yhtiöt ja kansainväliset liiketoimet toimivat Porterin timantin laajentumina. Yrityksen markkinat ovat entistä yleisemmin kansainväliset tai jopa globaalit. On entistä vaikeampaa erottaa toisistaan kansallinen kotipesä, timantti tai kansainvälinen liiketoimintaympäristö. (Mannermaa, 2004)

Autoteollisuus toimii maailmanlaajuisesti. Se on muuttumassa perinteisestä tuotantoon perustuvasta teollisuudenalasta tietoon perustuvaksi teollisuudenalaksi. Euroopasta, missä tuotantokustannukset ovat korkeat eikä kysynnän odoteta kasvavan, autotuotantoa siirretään halvan työvoiman maihin sekä lähelle kasvavia markkinoita (Euroopan komissio, 2007). Venäjän automarkkinoiden nopea kasvu sekä kuluttajien ostovoima on vetänyt puoleensa ulkomaisia autovalmistajia. Lähes kaikilla maailman autojäteillä on tuotantoa Venäjällä.

#### *Sattuma*

Porter pitää sattuman merkitystä yritysten toimintaympäristön muokkautumisessa hyvin tärkeänä. Se on nostettu yhdeksi timanttimallin osaksi. Yllättävät ilmiöt, kuten esimerkiksi äkilliset hinnannuutokset tai poliittiset muutokset edellyttävät yrityksiltä ennen kaikkea joustavuutta. Sattuman merkitys vaikuttavana tekijänä on todennäköisesti entistä suurempi tulevaisuudessa. (Mannermaa, 2004)



Neuvostoliiton hajoaminen oli käännekohta Venäjän autoteollisuuden historiassa. Vuoden 1991 jälkeen maahan alkoi virrata tuontiautoja. Kiristyvässä kilpailussa ulkomaisille henkilöautoille muita paremmin menestyi AvtoVAZ, jonka valttina oli tehtaan koko; moni pienempi autotehdas kaatui tai siirtyi ulkomaalaisomistukseen. (Ladakerho, 2007) Daewoon tuotanto TagAZin autotehtaalla Venäjällä päättyi vuoden 1998 talouskriisiin (Kadakov & Koterev, 2002). Tatarstanin alueella koottiin General Motorsin Chevrolet Blazer-maastoautoa vuodesta 1996. Kaksi vuotta myöhemmin kysyntä romahti ja tuotanto lopetettiin vuonna 2002 (AutoNews, 2003). Sen sijaan kuukautta ennen kriisiä Renaultin ja Moskovan kaupungin perustama Avtoframos valmistaa yhä ranskalaisia autoja (Avtoframos, 2007).

Venäjällä autoalalla ja sen lähialoilla toimii 250 suurta ja keskisuurta yritystä, jotka työllistävät noin 510.000 työntekijää (Venäjän Duuman teollisuuskomitea, 2006). Kun Euroopan maissa henkilöautojen tuotanto ja kysyntä vähenevät yhä enenevässä määrin, Venäjän automarkkinat kasvavat erittäin nopeasti. Tiivis yhteistyö kovan kilpailun rinnalla kehittävät autoteollisuutta.

### 3 Venäjän henkilöautomarkkinat

Kiinan, Intian ja Brasilian rinnalla myös Venäjän automarkkinat kasvavat erityisen nopeasti. Venäjän autokannan arvioidaan kasvavan vuoden 2006 24 miljoonasta autosta 31 miljoonaan vuoteen 2010 mennessä. (Suomen suurlähetystö, 2006) Luku 3 antaa yleisen katsauksen Venäjän automarkkinoista sekä selvittää kasvulukujen takana olevia tekijöitä.

#### 3.1 Venäjän kasvava automyynti

Vuosi 2006 oli hyvin merkittävä Venäjän henkilöautomarkkinoiden historiassa. Vastoin odotuksia henkilöautomarkkinoiden kasvu ei hidastunut. Päinvastoin, kasvuvauhti nousi lähes kaksinkertaiseksi. Ensimmäistä kertaa ulkomaisten automerkkien myynti ylitti miljoonan auton rajan.

Vuonna 2006 Venäjällä myytiin lähes 2,1 miljoonaa henkilöautoa, joista puolet valmistettiin Venäjällä ja puolet oli tuontiautoja. Vuodesta 2003 Venäjän automarkkinat ovat kasvaneet lähes 10% vuosivauhdilla, mutta vuonna 2006 Venäjän automarkkinat kasvoivat yli 18%:n vauhdilla edelliseen vuoteen verrattuna.

**Taulukko 2. Venäjällä myydyt autot 2003–2006, 1.000 kpl**

	2003	2004	2005	2006
Uudet, joista				
- Venäjän tuotanto	870	880	840	760
- Venäjällä valmistetut ulkomaiset merkit	60	130	150	280
- tuonti	160	280	460	740
Käytetyt tuontiautot	400	320	320	315
Yhteensä	1.490	1.610	1.770	2.095

Lähde: Bezverhov (2006, 2007b), RBC Daily (2006b), Berezinskaya (2006)

PricewaterhouseCoopersin mukaan Venäjän henkilöautomarkkinoiden liikevaihto vuonna 2006 oli USD 32 miljardia, joista Venäjällä valmistettujen ulkomaisten merkkien osuus on USD 4,4 miljardia, uusien tuontiautojen osuus on USD 18,2 miljardia, käytettyihin tuontiautoihin kulutettiin USD 3,6 miljardia ja venäläisiin merkkeihin USD 5,8 miljardia (Leasinginfo, 2007d).

Venäläisiä autoja myytiin 760.000 vuonna 2006, ja niiden osuus kokonaisymyynnistä on laskenut alle 40%:iin 58%:sta vuonna 2003. Tämä johtuu siitä, että kuluttajien ostomieltymykset ovat siirtyneet kohti edullisia ulkomaisia automerkkejä (Atlant-M, 2007). Aasialaisten merkkien kasvavat myyntiluvut ovat laskeneet uusien ulkomaisten merkkien

keskihintaa, kun taas venäläiset autonvalmistajat ovat joutuneet inflaation ja kasvavien kustannusten vuoksi nostamaan omien tuotteidensa hintoja sekä lopettamaan vanhentuneiden mallien tuotantoa (Bezverhov, 2006a).

Vuonna 2006 Venäjällä myytiin 280.000 paikallisesti tuotettua ulkomaista autoa, mikä oli lähes kaksi kertaa enemmän kuin edellisellä vuonna. Vuodesta 2003 luku on lähes viisinkertaistunut. Kuluttajat suosivat hintakilpailukykyisiä Venäjällä koottuja länsimaisia automerkkejä, koska ostajan ei tarvitse maksaa niistä tuontiautojen hintaa nostavia tullimaksuja. Kasvu selittyy myös ulkomaisten tehtaiden tuotannon laajentamisella, mutta kapasiteetti ei vielä riitä tyydyttämään vahvaa kysyntää (RBC Daily, 2006b). Venäjällä valmistettujen ulkomaisten merkkien osuus uusien autojen myynnistä on kasvanut 4%:sta vuonna 2003 yli 13%:iin vuonna 2006.

Vahvan kysynnän vetämänä uusien tuontiautojen määrä on kasvanut merkittävästi, 160.000 autosta 740.000 autoon vuosina 2003–2006. Uusien tuontiautojen osuus kokonaismyynnistä on kolmessa vuodessa noussut 35%:iin aiemmasta 10%:sta.

Käytettyjen tuontiautojen myynti laski hieman vuoden 2005 noin 320.000 autosta 315.000 autoon vuonna 2006. PricewaterhouseCoopersin analyytikot olettavat, että seuraavien vuosien aikana määrä pienenee jälkimarkkinoiden ansiosta, kun venäläiset kuluttajat alkavat suosia alun perin uusina tuotuja vaihtoautoja (Bezverhov, 2006a).

Tullilainsäädännön muutokset ja virallisten jälleenmyyntikanavien lisääntyminen ovat vaikuttaneet harmaan tuonnin rajuun supistamiseen. Asiantuntijoiden mukaan Venäjälle tuodaan enää noin kaksi tuhatta henkilöautoa yksityistuontina, kun vielä muutama vuosi sitten niiden osuus autotuonnista saattoi nousta jopa 30%:iin. Nykyään tällä tavalla Venäjälle tuodaan enimmäkseen kalliimman luokan automerkkejä, joita ei myydä maassa. (Borisov, 2006)

### **Kiinalaiset autovalmistajat**

Kiinalaisia autovalmistajia on pidetty suurempana uhkana Venäjän omalle autoteollisuudelle. Tähän mennessä kiinalaisten autojen myynti on ollut melko vähäistä, vaikka se on kasvanut odotettua nopeammin. Vuonna 2006 Venäjällä myytiin 20.000 uutta kiinalaista autoa. Se on noin prosentti Venäjän automarkkinoista ja 2% uusien ulkomaisten autojen myynnistä. Vaikka osuudet ovat hyvin pieniä, kiinalaisten autojen myynti lähes nelinkertaistui vuoteen

2004 verrattuna. Vuonna 2007 myynnin odotetaan nousevan jopa 60.000 autoon. (Karulina, 2007b)

### 3.2 Henkilöautomarkkinoiden kysyntätekijät

Yli kahden miljoonan auton vuosimyynti on Venäjälle kaikkien aikojen ennätys. Vuonna 2006 Venäjällä käytettiin USD 32 miljardia auton ostoon. Henkilöautomarkkinoiden huima kasvu on tullut asiantuntijoille yllätyksenä.

Asiantuntijat selittävät ennätysellisen automyynnin mm. seuraavilla tekijöillä:

#### *Kuluttajakohtaiset tekijät*

- Asenteiden muuttuminen

Kuluttaja ostaa mieluummin uuden tai ulkomaisen auton, koska se lisää arvovaltaa, huolto vaatii vähemmän aikaa ja rahaa. Monessa perheessä on kaksi tai useampia autoja. Myös naisten autoilu on kasvussa.

- Reaalipalkkojen kasvu

Kun kuluttajan perustarpeet on tyydytty, hän kuluttaa enemmän rahaa elämäntyylisiin – asuntoon, autoon, matkailuun. Autolla on myös statusarvoa, se heijastaa omistajan asemaa yhteiskunnassa.

- Korkeat hinnat asuntomarkkinoilla ajavat osan ostovoimasta automarkkinoille

Moni venäläinen haaveilee omasta asunnosta, mutta jatkuvasti nousevien neliömetrihintojen takia toiveet jäävät toteuttamatta, niinpä kansalaiset sijoittavat rahansa hyvään autoon.

#### *Yrityskohtaiset tekijät*

- Auton hinta/laatu suhteen merkitys kasvaa

Ulkomaisten automerkkien teollisen kokoonpanon kehittymisen myötä autojen hinta/laatu suhde paranee. Venäläisten autovalmistajien tuotteet kallistuvat, mutta laatu pysyy samalla tasolla, jolloin niiden kilpailukyky samassa hintaluokassa heikkenee.

- Markkinoinnin aggressiivisuus

Ulkomaiset autovalmistajat sijoittavat jälleenmyyntiverkostojen määrälliseen ja laadulliseen kehittämiseen. Kasvua myyntilukuihin haetaan Moskovan ja Pietarin markkinoiden ulkopuolelta. Kun hinnat nousevat valmistajan määräämän ja myyntihinnan välinen ero

supistuu; voittotason säilyttämiseksi maahantuojat ja jälleenmyyjät käyttävät markkinoinnissaan aggressiivisempia keinoja.

- Rahoitustuotteiden lisääntyminen

Venäläiset kuluttajat ovat nopeasti oppineet hyödyntämään erilaisia rahoitusmuotoja auton ostossa: autoluotto ja leasing ovat yleisimpiä, monissa moskovalaisissa ja muutamassa paikallisessa autoliikkeessä on myös mahdollisuus vaihtaa käytetty auto uuteen (trade-in-ohjelma). Myös autovakuutusten lisääntyminen lisää automyyntiä. Kuluttajat luottavat aiempaa enemmän pankkeihin ja muihin rahataloudellisiin instituutioihin.

- Ruplan vahvistuminen dollarin suhteen sekä tuontitavaroiden parempi saatavuus

Ruplan vahvistuminen edistää kansalaisten hyvinvointia, mikä mahdollistaa kalliimpien ajoneuvojen oston sekä helpottaa autojen tuontia pienempien toimituskustannusten ansiosta. (Atlant-M, 2007; Bezverhov, 2007a; Leasinginfo, 2007d)

### 3.2.1 Ostovoima

Venäjällä oli 176 autoa tuhatta henkilöä kohti vuonna 2006 ja luku kasvaa jatkuvasti (Leasinginfo, 2007a). Määrän ennustetaan kasvavan 250:een vuoteen 2010 mennessä. Lähivuosina automarkkinoiden odotetaan jatkavan voimakasta kasvuaan ja autokannan arvioidaan kasvavan nykyisestä 24 miljoonasta autosta 31 miljoonaan vuoteen 2010 mennessä. (Suomen suurlähetystö, 2006) Tarkemmat luvut Venäjän eri alueiden autotiheydestä on esitetty taulukossa 3.

**Taulukko 3. Henkilöautojen määrä Venäjällä, autoa 1.000 asukasta kohti**

	1995	2000	2001	2002	2003	2004	Sijoitus Venäjällä v. 2004
<b>Venäjän keskiarvo</b>	<b>92,3</b>	<b>130,5</b>	<b>137,2</b>	<b>145,8</b>	<b>153,2</b>	<b>159,3</b>	
Keskinen hallintopiiri	95,3	140,4	153,0	162,7	168,2	175,1	<b>1</b>
Moskovan alue	100,1	144,5	183,4	196,4	200,5	206,9	6
Moskova	142,3	189,1	197,0	210,4	218,9	224,2	3
Luoteis-Venäjän hallintopiiri	97,7	146,4	146,3	159,2	165,0	172,8	<b>2</b>
Kaliningradin alue	136,6	205,7	216,9	217,6	221,0	227,4	2
Pietari	118,0	180,3	168,1	190,6	201,5	209,1	5
Eteläinen hallintopiiri	87,8	117,9	125,1	132,7	138,1	140,8	<b>7</b>
Volgan hallintopiiri	76,8	114,5	120,8	129,1	134,6	141,7	<b>6</b>
Uralin hallintopiiri	96,9	126,9	133,8	144,4	155,3	161,3	<b>4</b>
Tjumenin alue	120,2	171,5	180,4	189,9	193,5	195,6	8
mukaan lukien:							
Hantien ja mansien autonominen hallintopiiri – Jugra	144,5	201,6	213,2	225,9	226,7	223,7	4
Siperian hallintopiiri	95,6	117,3	119,1	123,5	139,3	146,2	<b>5</b>
Kaukoidän hallintopiiri	130,0	160,6	158,7	163,0	168,1	169,7	<b>3</b>
Kamtshatkan alue	136,0	173,8	197,7	226,8	229,0	230,5	1

Lähde: RosStat (2005b)

Vuonna 2004 suurin autotiheys oli Kamtshatkan alueella – 231 autoa tuhatta asukasta kohti. Se oli paljon enemmän kuin Venäjän keskimääräinen luku siihen aikaan – noin 160. Tämä johtuu asukkaiden suhteellisen korkeista tuloista sekä suurista etäisyyksistä. Kaukoidässä oli kolmanneksi eniten autoja tuhatta asukasta kohti Venäjän hallintopiireistä.

Toiseksi eniten autoja oli Kaliningradin alueella, joka on yksi tärkeimmistä käytettyjen autojen tuontisatamista (Autonews, 2006b). Alueella oli lähes 43% enemmän autoja tuhatta henkilöä kohti kuin Venäjällä keskimäärin, 227 autoa. Pietari oli valtakunnallisessa vertailussa 5. sijalla 209 autolla. Molemmat kaupungit kuuluvat Luoteis-Venäjän hallintopiiriin, jonka autotiheys oli Venäjän toiseksi suurin.

Moskovassa oli vuonna 2004 kolmanneksi eniten henkilöautoja tuhatta asukasta kohti, 242. Venäjän korkeimman tulotason ansiosta moskovalaisilla on mahdollisuus ostaa enemmän autoja kuin Venäjällä keskimäärin. Moskovan autotiheys oli 40% enemmän kuin Venäjän keskiarvo, 159 autoa/1.000 henkilöä. Moskovan alueella autoja ostettiin 30% enemmän autoja kuin Venäjällä keskimäärin, mikä yhdessä Moskovan luvun kanssa nosti Keskisen hallintopiirin maan ostovoimaisimmaksi alueeksi automarkkinoilla.

Hantien ja mansien autonomisessa hallintopiirissä (HMAO) vuonna 2004 omistettiin 224 autoa tuhatta asukasta kohti. Alue on Venäjän johtavia öljy-, kaasu- ja energiatuottajia sekä

Venäjän toiseksi suurin veronmaksaja (HMAO, 2007). HMAO ja Tjumenin alue (196 autoa tuhatta henkilöä kohti) kuuluvat Uralin hallintopiiriin, jonka autotiheys 161 oli vuonna 2004 lähellä Venäjän keskiarvoa. Alle keskiarvon jäivät Siperian (146), Volgan (142) ja Eteläinen (141) hallintopiirit.

### 3.2.2 Elintaso

Venäjän talouskasvu on ollut nopeaa kuluvalle vuosikymmenellä. Bruttokansantuote kasvoi keskimäärin yli 6 % vuodessa vuosina 2000–2005. Venäjän nykyisen kasvukauden taustalla on öljyn tuotannon nopea kasvu, öljyn noussut maailmanmarkkinahinta sekä vahvistuneen ruplan ansiosta kotimaisen teollisuuden parantunut hintakilpailukyky. Talouskasvua on edistänyt myös nousukauden myötä olennaisesti lisääntynyt ostovoima. (Ollus, 2006)

Vuonna 2006 Venäjän kotitalouksien tulot ovat Rosstatin mukaan kasvaneet 10% vuoteen 2005 verrattuna. Kokonaiskeskiansio kuukaudessa oli 10.736 ruplaa. Ansio nousi edellisestä vuodesta 24,5% (reaalikasvu 13,5%). (RBC Daily, 2007)

Palkansaajien ansiotulojen nousu on kasvattanut vaurastuvaa Venäjän keskiluokkaa, joka kiinnostaa markkinoita erittäin paljon sekä suuruutensa että vaurautensa takia. Joidenkin arvioiden mukaan sen osuus väestöstä olisi jo yksi kolmannes (Turun Sanomat, 2007). Keskiluokan tärkein ero muihin yhteiskunnan ryhmiin on valinnanvara. Silloin kun köyhät ihmiset ostavat vain mitä he todella tarvitsevat ja rikkaat pystyvät ostamaan kaikkea, keskiluokan edustajan on mietittävä, mihin hän rahansa käyttää, etelämatkaan vai uuteen pesukoneeseen (Trofimova, 2007).

Suosituimpia kotitalouksien sijoituskohteita tämän vuosisadan alussa olivat isot ostokset – asunto, auto, mökki tai kalusteet (Expert-Data, 2006a). Tulojen kasvaessa kuluttajat ovat ostaneet tarpeeksi kodinkoneita ja kalusteita ja siirtyneet isompiin ostoksiin, kuten autoihin. Asuntojen hinnat kasvavat nopeammin kuin väestön tulotaso, joten monet ovat päätyneet sijoittamaan rahansa kalliiseen autoon (Leasinginfo, 2007d).

Vuonna 2006 suurin osa keskiluokan edustajista kuluttaa ylimääräiset rahansa vapaa-aikaan – virkistykseen, matkustamiseen, urheiluun ja harrastuksiin (Expert-Data, 2006a).

Keskiluokka oli merkittävin ja suurin kuluttajaryhmä Venäjän automarkkinoilla vuonna 2005. Kahdessa vuodessa sen osuus henkilöautojen kokonaisymyynnistä on noussut 600–700 autosta 1.200–1.300 autoon. Kotitalouksista 57% omistaa yhden ajoneuvon ja 12%:lla on kaksi autoa.

Keskiluokka kuluttaa tuloistaan toiseksi eniten rahaa henkilöauton ostoon. Vain asuntoon kulutetaan enemmän. Monille auto edustaa asemaa ja vaurautta. (Expert-Data, 2006b)

Vuonna 2005 keskiluokan ajoneuvot olivat melko uusia koko Venäjän autokantaan verrattuna: noin 35% autoista oli suhteellisen uusia, 45% oli ”keski-ikäisiä” ja vain 20% oli yli kymmenen vuoden vanhoja. Tärkeimpinä ostokriteereinä pidettiin auton turvallisuutta, hintaa sekä autonosien saatavuutta. Myös ostospaikan merkitys on kasvanut. Automerkin maine oli viidenneksi tärkein tekijä auton ostopäätöksessä. (Expert-Data, 2006b)

Vuoden 2005 tietojen mukaan lähes puolet (46%) Venäjällä myydyistä autoista kuuluvat USD 5.000–10.000 luokkaan. Alimpaan eli alle viiden tuhannen dollarin hintaluokkaan sijoittuu noin 20% autoista ja 10.000–15.000 dollarin segmentissä on lähes 15%. USD 15.000–20.000 maksavien autojen osuus on 10%. Noin 4% venäläisistä maksaa autosta USD 20.000–25.000 ja saman verran ostajista on valmis maksamaan USD 30.000–35.000. Autoista lähes 3% kuuluvat 25.000–30.000 dollarin hintaluokkaan ja hieman yli 1% ylimpään, yli 35.000 dollarin, hintaluokkaan. (AutoNews, 2006a)

### 3.2.3 Kulutusluotot

Kulutusluotot valtasivat Venäjän markkinoita vasta tämän vuosituhatosen vaihteessa. Vuonna 2000 pankit alkoivat myöntää luottoja yksityisille kuluttajille pieniä ostoksia varten. Pankkien siirtyminen yksityisten kuluttajien puolelle selittyy yksinkertaisesti sillä, että yritystasolla luottomarkkinat oli jo jaettu. (Fedorchenko, 2004) Ansiotulon nousun ansiosta ihmiset ovat varmempia tulevaisuudestaan ja uskaltavat jo ottaa lainaa. Venäläisten kotitalouksien keskimääräinen velkaantumisasaste onkin noussut noin 13%:iin käytettävissä olevista vuosituloista, kun vielä vuonna 2005 se oli 9%. (Bofit, 2007)

Venäjällä hinnalla on edelleen suuri vaikutus ostopäätökseen autokaupoissa. Kymmenen eniten myydyin automallin joukossa seitsemän kuuluu edulliseen, alle 12.000 dollarin hintaluokkaan. Samaan hintaluokkaan sijoittuvat useimmat AvtoVAZin mallit, jotka maksavat 8.000–10.000 dollaria. AvtoVAZin kannalta huolestuttavaa on se, että kulutusluottojen kehittymisen myötä useimmille autonostajille muutaman tuhannen dollarin hintaero ei ole merkittävä. Kuluttajat voivat luottojen turvin hankkia korkealuokkaisempia ja hieman kalliimpia autoja. (Finpro, 2006)

Vuonna 2003 Venäjällä myytiin luotolla alle 3% uusista henkilöautoista (Bezverhov, 2007a), ja vuonna 2006 arviolta noin 40–50% kuluttajista osti autonsa hyödyntäen eri



rahoitusmuotoja, joista autoluotto on yleisin (Afanasiev, 2006a; Leasinginfo, 2007c). Ne kuluttajat, jotka aiemmin olisivat valmiit maksamaan autosta 5.000–8.000 dollaria, pystyvät nyt luoton turvin ostamaan kalliimman, noin 10.000–20.000 dollarin arvoisen, auton (Leasinginfo, 2007c).

Muutamassa vuodessa autoluoton saaminen on helpottunut olennaisesti mm. korkotason alenemisen, luottoehtojen vapauttamisen sekä maahantuojien ja jälleenmyyjien erilaisten ohjelmien myötä (Bezverhov, 2007a). Esimerkiksi Ford on tarjonnut asiakkailleen mahdollisuuden ostaa uusi Ford Focus 4,9%:n vuosikorolla (Ford, 2006), mikä ainakin osaksi selittää Focuksen suursuosion Venäjällä.

Vuonna 2006 pankit ovat myöntäneet autoluottoja noin 200 miljardin ruplan (USD 7,5–8 miljardia) arvosta, kun vuonna 2005 luku oli USD 4–4,5 miljardin tasolla (Leasinginfo, 2007c). Kilpailun kiristyessä pankit ovat yrittäneet saada kuluttajia käyttämään omia palveluitaan eri keinoin: luottoehdot yksinkertaistuvat, ensimmäinen maksuerä pienenee ja käsittelyaika lyhenee. Jotkut pankit (esimerkiksi Russkij Standart ja MDM) myöntävät autoluoton jopa ajokortittomalle. Kuitenkaan luoton hinnanlaskua ei ole odotettavissa. Asiantuntijoiden mukaan lähiaikoina todellinen vuosikorko ei laske alle 10%:n. Tämän vuoksi luottomahdollisuuden hyödyntävät tulevaisuudessa ne kuluttajat, jotka ovat valmiit maksamaan autolainasta noin 30% korkoja ja kuluja yli auton ostohinnan. (Moscars, 2005)

Muita rahoitusmuotoja autoluottojen lisäksi ovat leasing ja vanhan auton vaihtaminen uuteen (trade-in). Leasing on aika tuore tuote Venäjän rahoitusmarkkinoilla. Venäjän lainsäädännön mukaan sitä saa käyttää ainoastaan yritysasiakkaille, niinpä kuluttajille sama palvelu tarjotaan eri nimillä. Vuonna 2005 leasing-markkinat kasvoivat USD 400 miljoonasta USD 1 miljardiin. Expert RA:n arvion mukaan vuonna 2006 luku voi nousta USD 2–2,5 miljardin tasolle. Leasing on vähitellen nousemassa autoluoton rinnalle autokaupassa. (Zartschikov & Murzina, 2006)

Vanhan auton vaihtaminen uuteen on Venäjällä vielä suhteellisen harvinaista. Tällä hetkellä lähes yksinomaan moskovalaiset autoliikkeet suostuvat ostamaan asiakkaan vanhan auton ja hyvittämään sen arvon uuden auton hinnasta. Euroopan maissa tämä rahoitusmuoto on hyvin suosittu, mikä kertoo kehittyneistä jälkimarkkinoista, mutta Venäjällä sen kehitystä on hidastanut mm. käytettyjen autojen huono kunto. (Leasinginfo, 2007b)

Luottomarkkinoiden kehittymisestä huolimatta kuluttajien suhtautuminen luotonantoon vaihtelee suuresti. Tämä näkyy varsinkin keskiluokan mielipiteissä. Vuonna 2006 tehdyn

tutkimuksen mukaan lähes kaksi kolmasosaa luoton ottaneista kuluttajista (62%) ei suunnitellut uuden lainan ottamista lähiaikoina, kun taas 54% kyselyyn vastanneista, joilla ei ole ollut luottoa, aikoi ottaa sitä 12 kuukauden sisällä. (Expert-Data, 2006c)

Monet keskiluokan kuluttajat, jotka eivät halua ottaa toista luottoa, ovat kertoneet syyksi mm. kielteisen suhtautumisen luottoehtoihin sekä epäluottamuksen pankkeja kohtaan. Viimeisten viiden vuoden aikana osa pankeista on johtanut kuluttajia harhaan luottohinnan ja takaisinmaksun suhteen. Eniten pankkien toimintaan pettyneitä ovat olleet pienten luottosummien saajat, jotka helpon rahan toivossa eivät ole jaksaneet perehtyä luottoehtoihin kunnolla. (Expert-Data, 2006c) Ero ilmoitetun ja todellisen vuosikoron välillä voi olla enimmillään lähes 100 prosenttia, mikä tarkoittaa, että huonoimmassa tapauksessa asiakas joutuu maksamaan tavarasta kaksinkertaisen hinnan. (RIA Novosti, 2007)

Venäläisellä pankkisektorilla ei ole paljon kokemusta kulutusluototuksessa. Yksityisten asiakkaiden luottokelpoisuutta on vaikea arvioida aiempien luottotietojen puuttumisen takia, mikä tarkoittaa suurempia riskejä. Tämä puolestaan johtaa korkeisiin korkomaksuihin, joilla pankki voi kattaa mahdolliset maksamattomista luotoista johtuvat tappiot. Kuluttajaa yritetään suojata lainsäädäntöuudistuksilla – esimerkiksi tämän vuoden alusta pankkien pitää ilmoittaa luottojen todelliset vuosikorot. (RIA Novosti, 2007)

Venäjällä ainoastaan instituutiot, jolla on pankkilupa, voivat myöntää luottoja (E-xecutive, 2005). Vuonna 2006 Toyota Motor Corporation ilmoitti perustavansa Venäjälle oman pankin, joka myöntää luottoja Toyotan ja Lexuksen ostajille sekä konsernin jälleenmyyjille (Horkina, 2007); tänä vuonna sitä seuraavat BMW Group ja DaimlerChrysler (Avto-Russia, 2007). Venäjän rahoitusmarkkinoilla pelätään, että muiden autovalmistajien oman pankkitoiminnan aloittaminen Venäjällä voi heikentää venäläisten pankkien kilpailuetua. (Horkina, 2007)

### **3.3 Myydyimmät automerkit Venäjällä**

Venäjällä myytiin 1.020.000 uutta ulkomaista henkilöautoa vuonna 2006, joista joka neljäs auto on paikallista tuotantoa. Venäläisten automerkkien myynti laskee ulkomaisten automerkkien kasvattaessa osuuttaan.

#### **3.3.1 Venäjän suosituimmat autot**

Ykkössijan myydyimpänä autonä pitää edelleen AvtoVAZ 724.000 autolla (AvtoVAZ, 2007b), mikä on 95% Venäjän omasta tuotannosta ja 41% maan uusien autojen markkinoista.

LADA 2105 ja 2107 ovat venäläisen autonvalmistajan myydyimpiä malleja (12%), LADA Samaran osuus on 11%, Lada 110 vie 10% uusien autojen myynnistä. LADA Kalinan osuus kasvoi kahdessa vuodessa 3%:iin. Muiden mallien osuus on alle 7%. (AvtoVAZ, 2007a)

Taulukossa 4 tarkastellaan ulkomaisten automerkkien myyntilukuja.

**Taulukko 4. Venäjän kymmenen myydyintä ulkomaista automerkkiä v. 2006**

Sija*	Automerkki	Myynti (kpl)			Muutos 2005–2006 (%)
		2004	2005	2006	
1. (3)	Ford	39.241	60.564	115.985	92
2. (1)	Hyundai	50.686	87.500	100.685	15
3. (2)	Toyota	43.867	60.638	95.689	58
4. (6)	Nissan	28.434	46.485	75.529	63
5. (7)	Renault	18.759	29.177	72.484	148
6. (10)	Chevrolet DAT	8.866	20.481	69.438	239
7. (4)	Mitsubishi	30.097	55.148	68.845	25
8. (5)	Daewoo	35.398	48.600	66.717	37
9. (8)	Kia	16.126	25.000	59.993	143
10. (-)	GM-AvtoVAZ	55.150	46.051	42.020	-9
	Yhteensä	280.039	454.693	767.385	69

\* Suluissa sija vuonna 2005

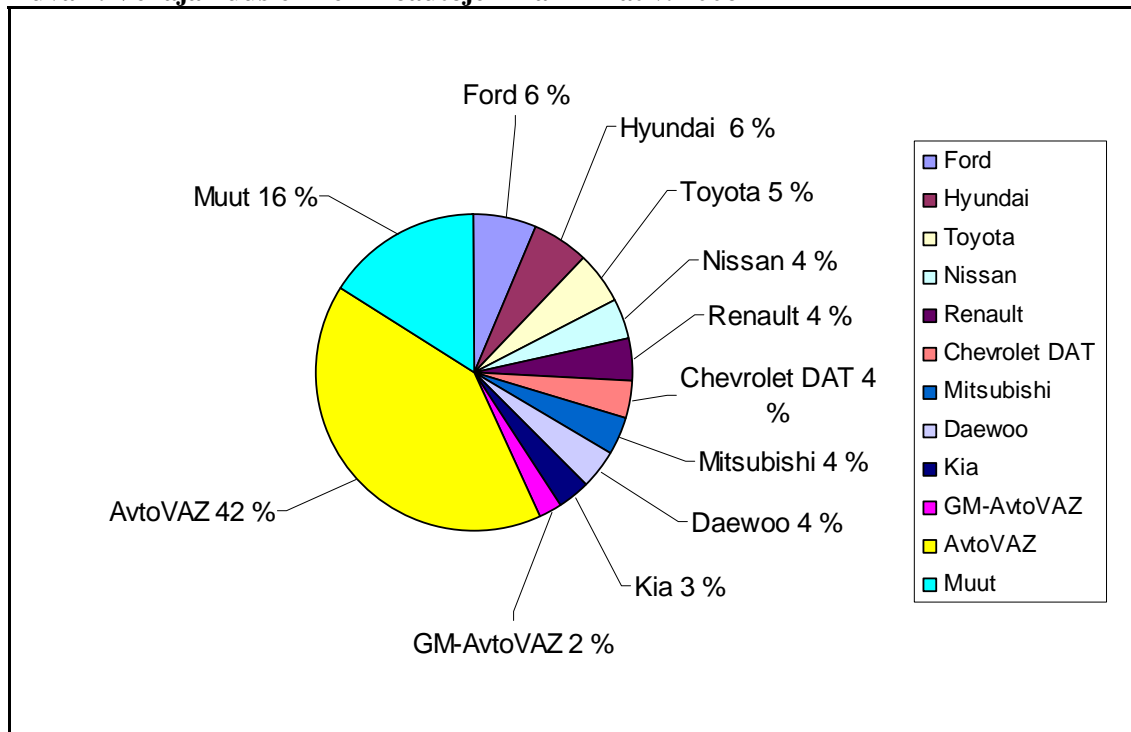
Lähde: Zaikina (2006), Atlant-M (2007), Bezverhov (2006b)

Ulkomaisten kymmenen myydyimmän automerkin listassa on tapahtunut merkittäviä muutoksia. Ford ohitti Hyundain ja Toyotan ja vei ensimmäisen sijan. Nissan ja Renault nousivat kaksi sijaa ylöspäin (sijalle 4. ja 5), Chevrolet DAT paransi tulostaan neljällä pykälällä sijalta 10 sijalle 6. Mitsubishi (7) ja Daewoo (8) putosivat kolme pykälää alaspäin. KIA siirtyi yhden pykälän alemmaksi sijalle 9 ottaen Mazdan paikan, ja Mazda putoaa listalta pois kokonaan GM-AvtoVAZin siirtyessä 10. sijalle.

Viiden myydyimmän automerkin osuus kaikista Venäjällä myydyistä ulkomaisista uusista henkilöautoista laski 45%:iin vuonna 2006 51%:sta vuonna 2005. Kymmenen myydyimmän automerkin vastaava osuus on pysynyt 75%:n tasolla vuodesta 2005. Joukkoon mahtuu kuusi aasialaista automerkkiä: Hyndailta, Daewoolla ja KIAlla on tuotantoa Venäjällä, Toyota ja Nissan rakentavat oman tehtaan lähiaikoina ja Mitsubishi ilmoitti äskettäin aikeistaan aloittaa oma tuotanto maassa. Vuonna 2006 niiden osuus kaikista Venäjällä myydyistä uusista ulkomaisista ajoneuvoista oli lähes puolet, vaikka se onkin laskenut jonkin verran aiemmasta tasosta. Tämä selittyy Mazdan putoamisella kymmenen myydyimmän automerkin joukosta. Japanilaisia ja korealaisia autoja arvostetaan edullisesta hinnasta, mikä on edelleen tärkeä tekijä ostopäätöstä tehtäessä, sekä niiden hyvästä hinta-laatusuhteesta (Borisov, 2006).

Kuva 2 esittää automerkkien osuudet Venäjän henkilöautomarkkinoilla. Kuva perustuu taulukossa 4 vuoden 2006 mainittuihin myyntilukuihin.

**Kuva 2. Venäjän uusien henkilöautojen markkinat v. 2006**



## Ford

Vuonna 2006 Ford myi lähes 116.000 autoa ja siirtyi näin ensimmäiselle sijalle kymmenen myydyimmän ulkomaisen automerkin joukossa ohittaen Hyundain ja Toyotan. Kasvua edellisestä vuodesta kertyi 92%.

Kaksi kolmasosaa autoista Ford myi vuoden 2006 viimeisellä neljänneksellä. Ennätyselliset luvut olivat jakelu-uudistuksen ansiota: Ford vaihtoi toimittajan kolmeen uutteen, siirsi osan kuljetuksista rautateille sekä alkoi käyttää Suomen reitin lisäksi Viron, Liettuan sekä Ukrainan reittejä. Tullit ja kuljetuskaluston puute ovat edelleen hidastaneet kasvua. (Guljaev, 2006)

Ford Focuksen myynti oli yli kaksi kolmasosaa Fordin kokonaismyynnistä vuonna 2006. Focuksen valmistus käynnistyi Pietarin alueella, Vsevolozhskissa, vuonna 2002. Fordin omien laskelmien mukaan Focus on jo neljättä vuotta pysynyt Venäjän myydyimpänä automallina. Monien asiantuntijoiden mielestä Ford huomioi laskuissaan tila-auto Ford C-Maxin myynnit, vaikka se kuuluukin eri luokkaan. (Guljaev, 2006; Zaikina, 2006) Fordin malleja myytiin Venäjällä taulukon 5 mukaisesti.

**Taulukko 5. Fordin myynti Venäjällä v. 2006 malleittain**

Malli	Myynti (kpl)		Muutos (%)
	2005	2006	
Focus	39.774	73.468	85
Fusion	6.815	16.532	143
Mondeo	6.173	10.120	64
Fiesta	1.585	5.889	272
Transit	2.967	2.552	-14
Maverick	1.680	2.486	48
S-MAX	0	1.525	-
Connect	0	1.330	-
Ranger	639	1.226	92
Galaxy	76	194	155
Explorer	656	287	-56
Expedition	187	376	101
Street Ka	12	0	-
Yhteensä	60.564	115.985	92

Lähde: Ford (2007a)

Focuksen suosio Venäjällä perustuu korkeaan laatuun, edulliseen hintaan, 4,9%:n luottoon sekä laajaan valikoimaan. Automallin menestys Euroopassa aiheutti väliaikaisen 1.4 ja 1.6 litran moottoreiden vajeen Venäjän tehtaalla, mikä on johtanut pitkiin odotusaikoihin. Osaratkaisuna asiakkaille on tarjottu samaan hintaan malli, jossa on 1.8 litran moottori, ja samalla tuotantoa on jatkuvasti lisätty. Siitä huolimatta Ford joutuu tuomaan lisää Focuksia ulkomailta; vuonna 2006 tuontimäärä nousi 11.000 autoon. (Ford, 2006; Temkin, 2006) Vuoden 2007 alusta on tilattu 29.300 autoa, mikä on 41% suunnitellusta vuosituotannosta (Karulina, 2007a). Ford on sitoutunut myymään asiakkailleen jälkitoimituksena toimitetut autot tilaushetkellä voimassa olevaan hintaan, vaikka autojen hinnat ovat nousseet (Ford, 2006).

## Hyundai

Korealainen Hyundai ei ole pystynyt säilyttämään ensimmäistä sijaa myydyimpien automerkkien joukossa; vuonna 2006 Hyundai myi hieman yli 100.000 autoa, joista 56% on TagAZin autotehtaalla Taganrogissa valmistettuja ja loput 44% maahantuojia Karnet-2000:n kautta myytyjä autoja. Myyntiluvut olisivat voineet olla suuremmatkin, mutta johtuen katkoksista toimintaketjuissa sekä tehtaiden liian pienestä kapasiteetista tarjonta ei ole riittänyt vastaamaan kysyntää (Hapaev, 2006). Kasvuvauhti on pudonnut rajusti 72%:sta 15%:iin.

Vuonna 2006 Hyundaiin suosituimpia automalleja Venäjällä olivat paikallisesti tuotetut Accent, Sonata, tuontimalli Getz sekä maailmalla menestynyt kaupunkimaasturi Tucson. Sen

myynti kasvoi 120% vuonna 2006. (Hyundai, 2007a; TagAZ, 2007) Accentin ja Sonatan myynnit jäivät alle suunnitellun tason korealaisten tehtaiden lakkoilun takia eikä komponentteja ei ole saatu tarpeeksi (Hyundai, 2007b).

Hyundain myynti Venäjällä malleittain on esitetty taulukossa 6.

**Taulukko 6. Hyundain myynti Venäjällä v. 2006 malleittain**

Malli	Myynti (kpl)		Muutos (%)
	2005	2006	
Getz	15.178	13.183	-13
Tucson	5.720	12.606	120
Elantra	11.704	7.867	-33
Matrix	4.269	2.962	-31
Santa Fe	2.896	2.751	-5
Verna	0	1.639	-
Trajet	918	1.527	66
NF	547	1.194	118
H1	263	590	124
XG/Grandeur	109	237	117
Coupe	161	208	29
Terracan	272	0	-
Centennial	1	0	-
TG	2	0	-
Yhteensä	42.040	44.759	6

Lähde: Hyundai (2007)

Hyundain ja Karnet-2000:n yhteistyö alkoi vuonna 2002. Kolmen seuraavan vuoden aikana Hyundain jälleenmyyntiverkosto laajeni 43 kaupunkiin, mikä osaltaan nosti automerkin ensimmäiselle sijalle myydyimpien autojen joukossa. Vuoden 2005 lopussa Hyundai jatkoi sopimustaan venäläisen maahantuojaansa kanssa kahdella vuodella, koska joidenkin lähteiden mukaan korealaiset saattavat lähiaikoina tulla Venäjän markkinoille itsenäisesti. (Hapaev, 2006; Pavlov, 2005) Tällä hetkellä Hyundain maahantuoajalla on 76 myymälää 46 kaupungissa (Hyundai, 2007a).

### **Toyota**

Myydyimpien autojen kolmannella sijalla on Toyota, joka myi Venäjällä hieman alle 96.000 autoa vuonna 2006. Myynti kasvoi lähes 60%. Venäjällä japanilaisen autogigantin mallistoa edustavat viisi henkilöautoa – Camry, Avensis, Corolla, Corolla Verso ja Yaris, kolme maasturiautoa – Land Cruiser 100, Land Cruiser Prado ja RAV4, sekä tila-auto Hiace (Toyota Motor, 2007a).

Vuosina 2005 – 2006 Toyotan eri mallien myyntiä Venäjällä on esitetty taulukossa 7.

**Taulukko 7. Toyotan myynti Venäjällä v. 2006 malleittain**

Malli	Myynti (kpl)		Muutos (%)
	2005	2006	
Corolla	22.442	31.222	39
Camry	12.860	18.099	41
Avensis	8.612	13.140	53
RAV4	6.335	12.030	90
Land Cruiser 100	5.314	8.502	60
Land Cruiser Prado	4.449	8.382	88
Yaris	-	2.714	-
Corolla Verso	402	1.228	206
Hiace	224	372	66
<b>Yhteensä</b>	<b>60.638</b>	<b>95.689</b>	<b>58</b>

Lähde: Toyota Motor (2007b)

Vuonna 2006 Toyotan suosituimpia autoja ovat Corolla, Camry, Avensis ja RAV4. Kolmen henkilöauton myynnin kasvunopeus oli 40–50%:n tasolla, kun kaupunkimaasturi RAV4:n myynti kasvoi kaksi kertaa nopeammin, 90%:n vauhdilla.

Camryn ja Corollan toimituksissa on ollut samoja ongelmia kuin korealaisella Hyundailla: Tehtaat eivät ole ehtineet valmistaa tarpeeksi autoja sekä moottoreiden viivästysten että liian pienen kapasiteetin takia, ja kuluttajat ovat joutuneet odottamaan tilaamiaan ajoneuvoja jopa puoli vuotta. Markkinoilla uskotaan tilanteen helpottuvan Toyotan autotehtaan valmistuessa Pietarin lähelle. (Saruhanov, 2006a)

### **Muut automerkit**

Neljänneksi suurin automyyjä maailmassa, Nissan, myi 75.500 autoa Venäjällä vuonna 2006 ja siirtyi näin vuoden 2005 sijalta 6 sijalle 4. Myynti kasvoi yli 60%. Renault-Nissan alianssiin kuuluvan Nissanin osuus yhtymän maailman myynnistä oli lähes 60% vuonna 2006. Renaultin myynti Venäjällä kasvoi paljon nopeammin kuin yhteistyökumppani Nissanin. Vuonna 2006 ranskalainen autonvalmistaja myi yli 72.000 autoa, mikä on noin 2,5 kertaa enemmän kuin vuotta aiemmin. Nopeammin kasvoivat ainoastaan Chevrolet DAT:n (240%) ja kiinalaisten autonvalmistajien (200%) myynnit.

Chevrolet DAT on eteläkorealaisen Daewoon tuottama automerkki, jonka GM osti vuonna 2002. Daewoon omia malleja valmistuu nykyään ainoastaan Kazakstanin UZDaewoo-tehtaalla (Bipek Avto, 2005). Chevrolet DAT oli vuonna 2006 nopeimmin kasvava

ulkomainen automerkki Venäjällä (+239%) ja sen myynti kasvoi vuodessa noin 20.000 autosta lähes 70.000 autoon.

Korealainen Daewoo myi yli 66.000 autoa vuonna 2006, mikä on lähes 40% enemmän kuin vuotta aiemmin. Kasvuprosentti pysyi ennallaan vuodesta 2005, mikä saattaa olla osasyynä markkinaosuuden menettämiseen. Vuonna 2006 Daewoo putosi viiden myydyimmän automerkin joukosta sijalle 8.

Mitsubishi sijoittui 7. paikalle myydyimpien ulkomaisten autojen listassa, kun vuotta aiemmin se oli neljän parhaan automerkin joukossa. Japanilaisen autonvalmistajan kasvuvauhti on hidastunut 83%:sta 25%:iin edelliseen vuoteen verrattuna.

Yhdeksännellä sijalla on KIA, joka putosi yhden pykälän alaspäin. Vuonna 2006 Venäjällä myytiin lähes 60.000 KIAa, mikä on 2,4 kertaa enemmän kuin vuonna 2005.

Viimeisenä kymmenen myydyimmän automerkin joukossa on GM-AvtoVAZ. Se on ainoa ulkomainen autonvalmistaja, jonka myynti laski lähes 10% viime vuodesta eli 55.000 autosta 42.000 autoon. Tämä selittyy yhteisyrityksen valmistavien Chevrolet Vivan heikolla menestymisellä sekä Chevrolet Nivan hintojen nousulla (Saruhanov, 2006b; Zaikina, 2006).

### 3.3.2 Myydyimmät automallit Venäjällä

Venäjän kymmeneen myydyimmän automallin listassa ei tapahtunut isoja muutoksia. Suosiossa ovat edelleen edulliset autot (Atlant-M, 2007). Taulukossa 8 on kymmeneen suosituimman ulkomaisen automerkin myyntiluvut Venäjällä vuosina 2005–2006.

**Taulukko 8. Myydyimmät automallit Venäjällä v. 2006**

	Malli	Hinta alkaan, USD	Myynti 2006	Myynti 2005	Muutos, %
1.	Ford Focus	11.700	73.468	39.774	85
2.	Renault Logan	9.000	49.323	7.057	599
3.	Mitsubishi Lancer	14.500	46.969	39.195	20
4.	Daewoo Nexia	8.200	43.415	35.175	23
5.	Chevrolet Niva	12.200	41.155	44.059	-7
6.	Hyundai Accent	11.500	38.808	32.741	19
7.	Chevrolet Lanos	8.900	37.215	2.325	1.501
8.	Nissan Almera	15.800	32.241	21.822	48
9.	Toyota Corolla	17.400	31.222	22.442	39
10.	Kia Spectra	13.200	25.139	1.534	1.539

Lähde: Bezverhov (2007a)



Vuonna 2004 ja 2005 Mitsubishi Lancer oli Venäjän myydyin ulkomainen auto. Vuonna 2006 sen ohittivat paikallisesti tuotetut Ford Focus ja Renault Logan. Lancerin osuus Mitsubishiin kokonaismyynnistä on lähes 70%. Tällä hetkellä se on suosituin tuontiauto Venäjällä (Atlant-M, 2007). Syynä suosioon on oikea hinta-laatusuhde. USD 15.000–21.000:lla kuluttajalla on mahdollisuus ostaa laadukas uusi japanilainen auto. (Borisov, 2006)

Renault Loganin, Chevrolet Lanoksen ja KIA Spectran huimien kasvulukujen takana on se, että niiden tuotanto on aloitettu vuoden 2004 lopussa tai vuonna 2005.

Renaultin Logan oli Venäjän toiseksi myydyin henkilöauto Ford Focuksen jälkeen vuonna 2006. Sen osuus Renaultin kokonaismyynnistä Venäjällä on 68% lähes 50.000 autolla. Suosittua Renault Logania on vuodesta 2004 alkaen valmistettu moskovalainen Avtoframos-tehdas.

Chevrolet Lanoksen ja Renault Loganion suosio perustuu myös alhaiseen hintaan. Lanos valmistetaan Venäjän naapurimaassa, Ukrainassa (RBC Daily, 2006b), missä tuotantokustannukset ovat myös paljon eurooppalaista tasoa alhaisemmat.

KIAN suosituin malli Venäjällä vuonna 2006 oli Spectra, jonka tuotanto alkoi venäläisellä IzhAvto-autotehtaalla vuonna 2005 (Gazeta, 2007). Vuodessa myytiin yli 25.000 autoa, mikä on noin 42% KIAN kokonaismyynnistä Venäjällä. (Sokia, 2007)

Chevrolet Nivan suosio on laskenut. Se johtuu hinnan noususta – vuoden aikana Chevrolet Nivan hintaa nostettiin kuusi kertaa – sekä kilpailukyvyn heikkenemisestä. (Saruhanov, 2006b)

Alimpaan hintaluokkaan kuuluvien autojen suosio on kasvussa. Lähes puolet venäläisten ostamista uusista autoista – 46% markkinoista – maksaa 5.000–10.000 dollaria. Tässä segmentissä mm. uzbekistanilainen Daewoo Nexia, Ukrainassa valmistettu Chevrolet Lanos ja moskovalainen Renault Logan kilpailevat AvtoVAZin kanssa. Venäjän automarkkinoilla on myös tarjoilla edullisempiakin vaihtoehtoja. Alle viisi tuhatta dollaria maksaa lähes 20% autoista. Tätä hintaluokkaa edustavat VAZin klassikkomallit (LADA 21053 ja LADA 2107) sekä pienauto OKA, jonka tuotanto on lopetettu. (Ivanov, 2006) Toisaalta, autoluottojen yleistymisen myötä venäläisillä kuluttajilla on mahdollisuus ostaa vähän kalliimpia autoja. (Leasinginfo, 2007c)

Venäjällä suositut Chevrolet Niva, KIA Spectra, Hyundai Accent ja Ford Focus edustavat 10.000–15.000 dollarin hintaluokkaa. Hieman kalliimpia ovat Toyota Corolla, Nissan Almera, Mitsubishi Lancer sekä KIA Sportage, joka ei päässyt kymmenen myydyimmän automallin listalle. Näiden keskihinta on USD 15.000–20.000. Noin 4% uusien autojen markkinoista vievät 20.000–25.000 (Mazda 3, Peugeot 307, Skoda Octavia, Ford Mondeo) ja 30.000–35.000 (Honda CR-V, Toyota Camry, Kia Sorento) dollaria maksavat autot. Hieman pienempi osuus (3%) on 25.000–30.000 dollarin hintaisilla autoilla, kuten Mazda 6:lla, Volkswagen Passatilla ja Suzuki Grand Vitaralla. Ylintä hintaluokkaa, yli USD 35.000 maksavia autoja, edustavat mm. Lexus RX300, Toyota Land Cruiser100 sekä Volkswagen Touareg. Niiden osuus markkinoista on alle 2%. (Autonews, 2006a)

Vuonna 2006 Venäjällä ostettiin 185.200 ulkomaista SUV-luokan autoa. Se oli 18% uusien henkilöautojen myynnistä. Tämä on sekä suhteelliselta että absoluuttiselta arvolta enemmän kuin missään Euroopan maassa (Bezverhov, 2007b). EU:n alueella eniten kaupunkimaastureita ostetaan Ruotsissa, Itävallassa, Kreikassa, Luxemburgissa ja Iso-Britanniassa (EutotaxGlass, 2007).

Venäjällä SUV-autojen markkinoita johtaa Chevrolet Niva yli 40.000 myydyllä autolla vuonna 2006. Sen suosio perustuu kilpailijoita edullisempaan hintaan sekä hyviin teknisiin ominaisuuksiin. (Bezverhov, 2007b)

Samalla kun edullisten ajoneuvojen myynti kasvaa, myös ylimmän hintaluokan autot kasvattavat osuuttaan. Joidenkin automerkkien myynnistä Moskovan osuus on edelleen yli 50%, vaikka muiden alueiden osuudet kasvavat vuodesta toiseen. (Bezverhov, 2007a)

### **3.3.3 Kasvukeskusten autokanta ja -markkinat**

Venäjän ostovoima on keskittynyt Moskovaan ja Pietariin, ja se pätee myös henkilöautomarkkinoilla. (Karulina, 2006c) Vaikka Moskovassa ja Pietarissa ennustetaan kasvun hidastumista, niiden osuudet Venäjän automarkkinoista ja -kannasta ovat edelleen merkittäviä.

#### **Moskovan autokanta ja -markkinat**

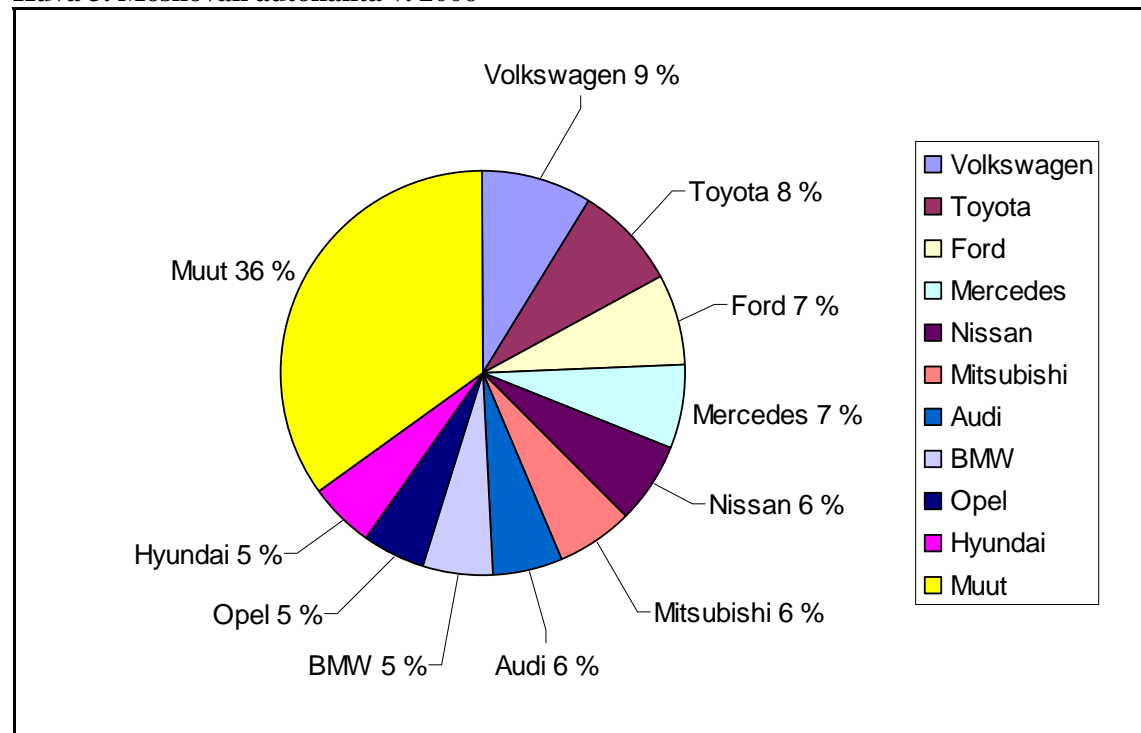
Moskovan osuus Venäjän koko autokannasta on vähän yli 10% ja henkilöautomarkkinoista 20%. Vuonna 2003 pääkaupungissa myytiin 205.000 uutta henkilöautoa, joista 40% (80.000) oli ulkomaisia merkkejä. On mielenkiintoista, että jopa 30–50% Moskovassa myydyistä

autoista on lähialueiden asukkaiden ostamia. Tämä vaikuttaa positiivisella tavalla jälleenmyyntiverkostojen kehitykseen. Viime vuonna Moskovassa ennustettiin 350.000 uuden auton myyntiä ja ulkomaisten merkkien osuuden nousevan 77%:iin. (Leasinginfo, 2007a)

Vuoden 2006 alussa Moskovan autokanta oli 2.623.300 henkilöautoa. Se oli 252 tuhatta henkilöä kohti, kun Venäjällä keskimäärin luku oli 176. Noin 40% pääkaupungin kuluttajista suosii Ladaa. Kuten kaikkialla Venäjällä, myös Moskovassa kotimaisten automerkkien osuus on laskemassa. (Leasinginfo, 2007a)

Kuva 3 esittää ulkomaisten automerkkien osuudet Moskovan autokannassa. Kuva perustuu Leasinginfon tietoihin.

**Kuva 3. Moskovan autokanta v. 2006**



Ulkomaisten automerkkien myyntiä johtaa Volkswagen, sen perässä tulevat Toyota ja Ford. Kymmenen suosituimman automerkin joukossa ovat Mercedes, Nissan, Mitsubishi, Audi, BMW, Opel ja Hyundai. Kahden viimeisen vuoden aikana seuraavat automerkit kasvattivat markkinaosuuksia nopeimmin: Hyundai (252%), Porsche (198%), Citroen (126%), Mazda (124%), Infiniti (122%), Lexus (120%) ja Suzuki (109%). Viidessä vuodessa (2001–2006) Moskovan autokanta kasvoi 2,2-kertaiseksi 1,4 miljoonaan autoon. (Leasinginfo, 2007a)

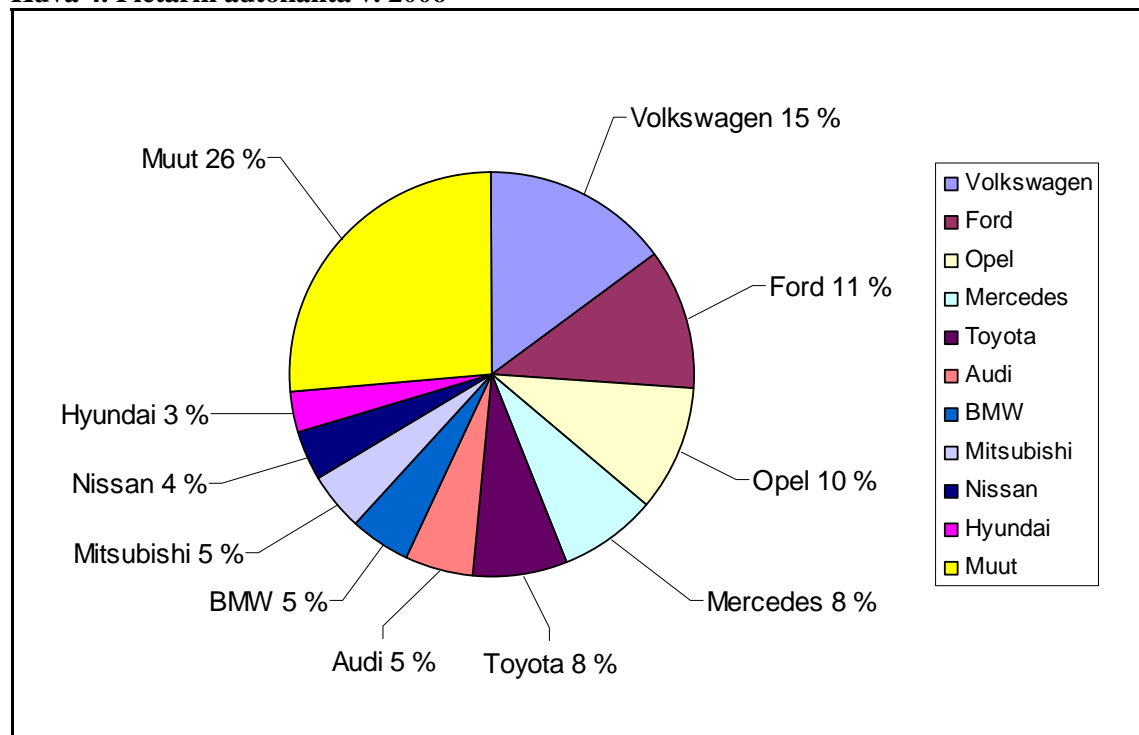
### Pietarin autokanta ja –markkinat

Pietarin automarkkinat ovat vain kolmannes Moskovan markkinoista, mutta Venäjän toiseksi suurimmat. Sen osuus maan autokannasta on 4% ja uusien autojen markkinoista 8%. Ulkomaisia automerkkejä myydään Moskovassa yli kolme kertaa enemmän kuin Pietarissa. Pietarin vuoden 2006 myynnin kuitenkin arvioidaan nousseen 140.000 ajoneuvoon, joista kolme neljäsosaa on ulkomaisia automerkkejä, mukaan lukien Venäjällä kootut autot. (Leasinginfo, 2007a)

Pietarin autokannassa on 1.635.000 henkilöautoa. Se on 228 ajoneuvoa tuhatta henkilöä kohti, mikä on 30% enemmän kuin Venäjällä keskimäärin. Viidessä vuodessa (2001–2006) Pietarin automarkkinat ovat kasvaneet 16,5%, kun koko Venäjän henkilöautomarkkinoiden kasvu oli 25,6%. Ladojen osuus on samassa ajassa laskenut 48%:sta 43%:iin. Muiden venäläisten automerkkien myyntiluvut ovat myös pienenevässä. (Leasinginfo, 2007a)

Ulkomaisten automerkkien suosio on taas kasvanut 30,4%:sta 39,4%:iin. Pietarin katukuvassa näkyvät samat automerkit kuin pääkaupungissa, tosin, eri osuuksilla. (Leasinginfo, 2007a) Pietarin autokanta on esitetty kuvassa 4. Kuva perustuu Leasinginfon tietoihin.

**Kuva 4. Pietarin autokanta v. 2006**



Volkswagen (yli 15% ulkomaisten merkkien autokannasta), Ford (11,2%), Opel (9,8%), Mercedes (8%), Toyota (7,5%), Audi (5,4%), BMW (4,8%), Mitsubishi (4,7%), Nissan (4,0%) ja Hyundai (3,3%). Nopeimmin osuuksiaan ovat kasvattaneet Toyota, Hyundai, Mitsubishi, Ford ja Nissan. (Leasinginfo, 2007a)

Kuten Moskovassa, osa Pietarin henkilöautoista myydään lähikaupunkien kuluttajille. Transitomarkkinoiden osuus myynnistä on noin puolet Moskovan tasosta, 15–20%. (Leasinginfo, 2007a)

## 4 Venäjän henkilöautotuotanto

Kaikista maailman autoista noin 2,2% valmistetaan Venäjällä. Autotuotannon osuus Venäjän BKT:stä oli vuonna 2006 2,6%, EU:n alueella 3%. (Venäjän Duuman teollisuuskomitea, 2006). Tässä luvussa tarkastellaan sekä venäläisten, että ulkomaisten autovalmistajien toimintaa Venäjällä.

Venäjän tilastokomitea RosStatin mukaan maassa valmistettiin vuonna 2005 lähes 1.070.000 henkilöautoa, kun vuonna 1995 tuotanto oli 835.100 autoa. Määrä on laskenut hieman vuoden 2004 1.110.000 autosta. Taulukossa 9 on esitetty tarkemmat luvut Venäjän autotuotannosta alueittain.

**Taulukko 9. Henkilöautojen tuotanto Venäjällä alueittain, 1.000 kpl**

	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Keskinen hallintopiiri	42,5	21,9	19,5	19,6	21,3	19,5	23,3
Moskovan alue	1,9	16,3	18,7	19,4	20,0	19,0	13,0
Moskova	40,6	5,6	0,8	0,2	1,3	0,5	10,3
Luoteis-Venäjän hallintopiiri	-	2,8	4,9	8,2	24,7	44,2	49,3
Kaliningradin alue	-	2,8	4,9	5,7	8,4	14,5	16,3
Leningradin alue	-	-	-	2,5	16,3	29,7	33,0
Eteläinen hallintopiiri	0,3	0,3	1,7	2,5	5,9	30,2	42,6
Karatshai-Tsherkesian tasavalta	-	-	-	-	-	0,2	0,1
Rostovin alue	0,3	0,3	1,7	2,5	5,9	30,0	42,5
Volgan hallintopiiri	792,3	944,1	995,8	950,4	959,7	1.016	953,3
Tatarstanin tasavalta	8,6	33,7	37,9	38,7	40,0	41,4	30,4
Udmurtian tasavalta	12,8	13,8	31,8	65,8	78,5	82,7	45,6
Nizhni Novgorodin alue	118,7	116,3	80,7	65,7	57,0	65,9	51,9
Orenburgin alue	0,01	-	-	-	-	-	-
Samaran alue	607,3	740,1	810,1	746,6	751,5	795,3	796,2
Uljanovskin alue	44,9	40,3	35,3	33,6	32,7	31,1	29,3
Siperian hallintopiiri (Omskin alue)	-	0,1	0,07	0,02	-	-	-
Venäjän federaatio yhteensä	835,1	969,2	1.022	980,7	1.012	1.110	1.069

Lähde: RosStat (2006)

Autoista 90% valmistetaan edelleen Volgan hallintopiirissä, vaikka sen osuus Venäjän koko autotuotannosta pienenee vuodesta toiseen. Samarán alueella on vuodesta 1967 toiminut Venäjän suurin henkilöautonvalmistaja, AvtoVAZ (entinen VAZ), joka tuotti vuonna 2004 lähes 45% (722.000 autoa) Venäjän kaikista henkilöautoista (AvtoVAZ, vuosikertomus 2004). Myös AvtoVAZ:n ja GM:n yhteisyritys toimii Samarán alueella (AvtoVAZ, vuosikertomus 2004). Yhteensä vuonna 2005 alueella tuotettiin 796.000 autoa, mikä on yli

80% Volgan hallintopiirin tuotannosta ja lähes kaksi kolmasosaa Venäjän koko autotuotannosta.

Tatarstanin tasavallassa tuotettiin OKA-miniautoja, mutta niiden valmistus lopetettiin, kun vuonna 2005 Severstal-Avto osti ZMA-tehtaan valmistaakseen siellä ulkomaisia automerkkejä. OKA:n kohtaloon vaikutti myös kiello valmistaa Venäjällä autoja, jotka eivät täytä Euro2-päästönormeja. (Ivanov, 2006) Nyt ZMA:lla on aloitettu SsangYongin ja Fiatin valmistus (Karulina, 2006d).

Venäläisiä henkilö-, kuorma- ja linja-autoja valmistavalla GAZ-yhtiöllä on autotehdas Nizhni Novgorodissa, missä valmistetaan mm. Volga- ja Gazel-nimisiä henkilöautoja (GAZ). Kuten monet muutkin venäläiset autonvalmistajat, myös GAZ menettää omaa osuuttaan Venäjän automarkkinoilla.

Eteläkorealainen KIA Motors Corp. aloitti oman autotuotannon Venäjällä Udmurtian tasavallan Izhevskissä kesällä 2005 (Transinterlogistic, 2006). Aiemmin tehtaalla valmistettiin ainoastaan venäläisiä automerkkejä. SOK-yhtymän uudet johtajat onnistuivat kasvattamaan Izh-Avto:n tuotantoa 2000–2004 välisenä aikana lähes kuusinkertaiseksi (SOK, 2005).

Toiseksi eniten henkilöautoja valmistettiin Luoteis-Venäjän hallintopiirissä, jonka tuotanto kasvoi 2.800 autosta vuonna 2000 lähes 50.000 autoon vuonna 2005. Vaikka sen osuus Venäjän koko autotuotannosta on marginaalinen, se on kasvamassa koko ajan. Luoteis-Venäjän hallintopiiriin kuuluvalla Leningradin alueella vuonna 2005 valmistettiin kaksi kolmasosaa hallintopiirin uusista ajoneuvoista, 33.000 autoa. Henkilöautojen tuotanto alueella alkoi vuonna 2002 ja kasvoi kahdessa vuodessa yli 13-kertaiseksi. Korkeat kasvuluvut johtuvat siitä, että vuonna 2002 Ford ryhtyi valmistamaan omia autojaan Pietarin laidalla, Vsevolozhskissa.

Loput 30% Luoteis-Venäjän henkilöautoista tuotetaan Kaliningradin alueella, joissa tuotanto kasvoi lähes 6-kertaiseksi 2000 ja 2005 välisenä aikana, 16.300 autoon. Kaliningradissa Avtotorin tehtaalla valmistetaan BMW:ta, KIA:a sekä GM:n malleja, kuten Chevroletia, Cadillacia ja Hummeria (Avtotor, 2007; Suomen suurlähetystö, 2006).

Eniten henkilöautotuotanto kasvoi Eteläisessä hallintopiirissä, Rostovin alueella, missä 1990-luvun loppupuolella koottiin korealaisia Daewoo-autoja. Tullihelpotusten saamiseksi valmiit autot tuotiin Euroopasta osina ja koottiin maatalouskoneita valmistavalla tehtaalla. Vuonna 1998 avattiin uusi TagAZ-tehdas, jolla oli tarkoitus valmistaa kolme Daewoon mallia, mutta

talouskriisi Venäjällä ja Aasiassa lopetti yhteistyön siihen. Vuodesta 2000 tehtaalla on valmistettu tilauksesta pieniä määriä PSA:n pakettiautoja. (Kadakov & Koterev, 2002) Vuonna 2001 tehtaalla aloitettiin korealaisen Hyundaiin (TagAZ, 2005) valmistus.

Ensimmäisenä vuonna Rostovin alueella valmistettiin ainoastaan 300 henkilöautoa, mutta jo vuonna 2004 tuotantomäärä saavutti 30.000 auton rajan. Vuonna 2005 alueella tuotettiin 42.500 autoa, mikä on yli 40% enemmän kuin vuotta aiemmin. Rostovin alueella valmistetaan 99% hallintopiirin autotuotannosta, loput tulivat Karatsai-Tsherkesian tasavallasta.

#### **4.1 Venäläiset autovalmistajat**

OAO AvtoVAZ on Venäjän ja Itä-Euroopan merkittävin autojen valmistaja, joka tunnetaan Lada- ja Niva-autoista. Vuosina 1970–2002 yhtiö tuotti yli 21 miljoonaa autoa. Vielä muutama vuosi sitten yhtiön osuus Venäjän BKT:stä oli noin yksi prosentti, ja Ladan tehtaat työllistivät 160.000 henkilöä. (AvtoVAZ, 2003) Vuonna 2006 AvtoVAZin tehtaalla valmistettiin 724.000 autoa (AvtoVAZ, 2007b). Se on 95% Venäjän henkilöautotuotannosta.

AvtoVAZin automallit ovat houkutteleet ostajia edullisella hinnalla, mutta se ei yksin enää riitä. Ulkomaisten autovalmistajien tulon jälkeen kuluttajilla on mahdollisuus ostaa samalla rahalla entistä laadukkaampi ja luotettavampi auto.

Venäjän toiseksi suurin autovalmistaja on GAZ, joka aloitti tuotantonsa jo vuonna 1929. Viime vuosisadan alussa tehtaalla valmistettiin Fordin lisenssituotteita. Kuten moni muukin kotimainen autovalmistaja (mm. Izh-Avto, ZMA), myös GAZ on ilmoittanut lopettavansa tunnetuimman Volga-henkilöauton valmistuksen (Aleksandrov, 2005). Tosin, vuonna 2006 autovalmistaja perui päätöksensä ja päätti jatkaa tuotantoa uudistamalla Volgaa (Lenta.Ru, 2006). Selvittääkseen kilpailusta GAZ tekee yhteistyötä muiden autovalmistajien kanssa. Virginalaisen Rand Enterprise Analysis-yhtiön tutkimustulosten mukaan GAZin tehtailla yhtä työntekijää kohti valmistuu vain neljä autoa vuodessa, kun Skodan tehtaalla luku on 18, Chryslerin 29 ja Hondan yli 30 (Azrael ym., 2004).

Venäjällä ymmärretään, että ilman valtion tukea kotimaista autoteollisuutta on vaikea elvyttää. Niinpä Venäjän valtio osti Avto-VAZ:in osake-enemmistön (Kauppapolitiikka, 2006) ja sille valmistettiin viiden miljardin euron tukiohjelman, mikä merkitsee, että AvtoVAZilla on mahdollisuuksia suunnitella uusia malleja, lisätä kapasiteettia ja säilyttää kannattavuus. Suunnitelmassa on uuden 450.000 autoa vuodessa valmistavan tehtaan



rakentaminen Toljattiin, jossa kootaan 12 uutta Avto VAZin mallia sekä niiden moottoreita. (Adam Smith Conferences, 2007b)

Kotimaisen autoteollisuuden pelastamiseksi venäläiset autovalmistajat tekevät yhteistyötä sekä toistensa että ulkomaisten yritysten kanssa. Ulkomaisten valmistajien tulo ei merkitse yksinomaan investointeja ja valmistusta, vaan se tuo Venäjälle myös alan tieto-taitoa, jota voidaan hyödyntää myös oman tuotannon eduksi. Mm. AvtoVAZ ja GAZ ovat ilmoittaneet aloittavansa yhdessä dieselmootoreiden valmistuksen (Adam Smith Conferences, 2007a). Myös PSA Peugeot on harkinnut yhteistyötä venäläisten autovalmistajien kanssa ja on neuvotellut molempien, GAZin ja AvtoVAZin, kanssa yhteisen tuotannon aloittamisesta (Adam Smith Conferences, 2007a). AvtoVAZ on kuitenkin enemmän kiinnostunut uusista teknologioista kuin yhteisyrityksestä. (Karulina, 2006c)

Vuoden 2006 helmikuussa astui voimaan asetus, jonka perusteella on poistettu sellaisten koneiden ja laitteiden tullimaksut, joita ei valmisteta Venäjällä. Tämän odotetaan parantavan AvtoVAZin kilpailukykyä, sillä vapautuneita rahoja käytetään uuden laitteiston hankkimiseen malliston laajentamiseksi sekä autojen laadun parantamiseksi. Ennen asetusta tullimaksut olivat 5–20% laitetuista riippuen. (AvtoVAZ, 2006)

## **4.2 Ulkomaiset autonvalmistajat Venäjällä**

Venäjän automarkkinat ovat olleet maailman kolmanneksi nopeimmin kasvavat (Porttinen, 2005), ja tämä selittääkin, miksi lähes kaikilla suurimmilla autojäteillä on omaa tuotantoa Venäjällä. Jos kaikki suunnitellut projektit toteutuvat, vuoteen 2010 mennessä Venäjällä koottujen ulkomaisten merkkien määrä voi kasvaa yhteen miljoonaan (Hmelev, 2006).

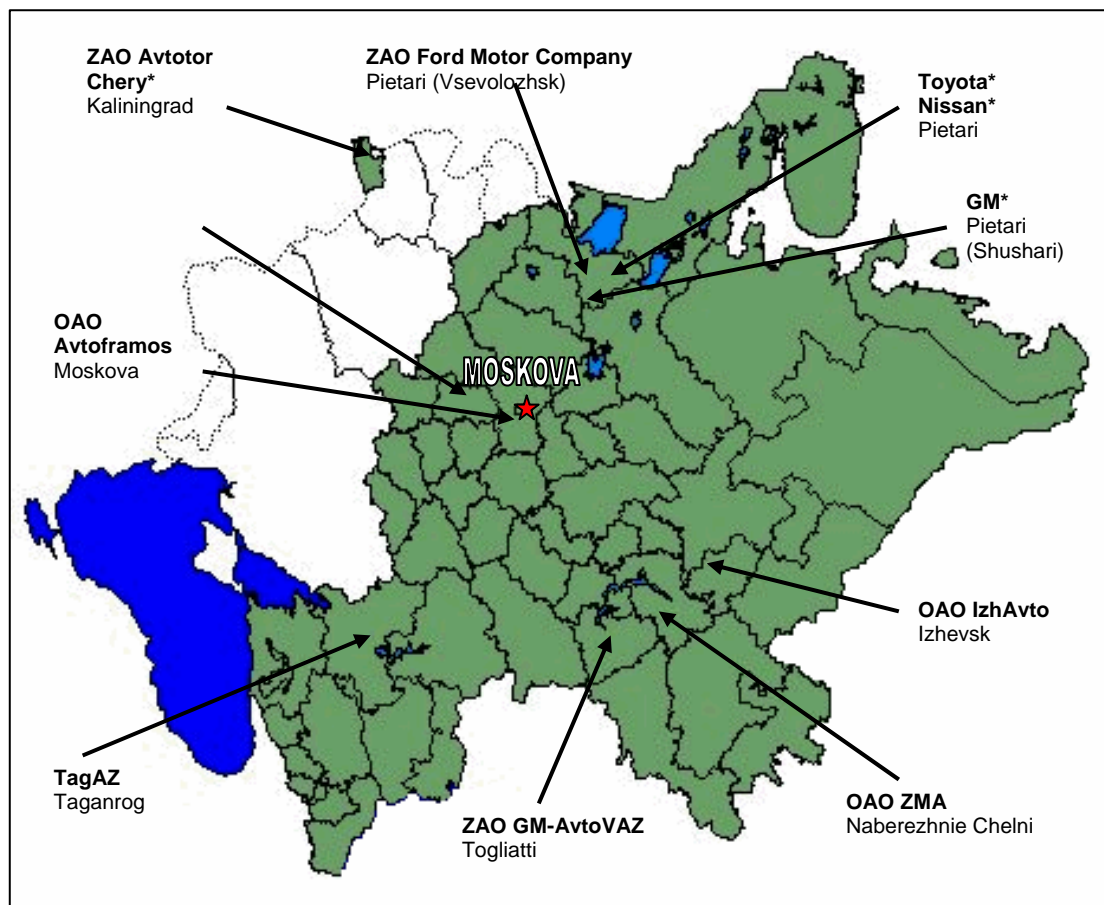
### **4.2.1 Kasvava tuotanto**

Tähän mennessä kahdeksan ulkomaista autovalmistajaa on aloittanut oman tuotannon Venäjällä: General Motors, Hyundai, Ford, KIA, Renault, BMW, Chery ja SsangYong. Kuvassa 5 on esitetty tehtaiden sijainti Venäjällä.

Ulkomaisten merkkien tuotanto alkoi Venäjällä vuonna 1997 lisenssivalmistaja Avtotorin tehtaalla, Kaliningradissa. Toukokuussa 1997 tehtaalla aloitettiin KIA:n valmistus ja nykyään siellä tuotetaan lisäksi BMW:ta ja kolme GM:n mallia – Hummeria, Chevroletia ja Cadillacia, yhteensä 16.468 autoa vuonna 2005 (Avtotor, 2007). Vuoden 2006 huhtikuussa Avtotor alkoi valmistaa kiinalaisen Cheryn autoja, mutta lähiaikoina yhtiöt suunnittelevat erillisen tehtaan

rakentamista Cheryn valmistusta varten (Radio Majak, 2006). Tuotannon odotetaan alkavan vuonna 2009 (Rosinvest, 2007).

### Kuva 5. Ulkomaisten henkilöautojen tuotanto/kokoonpano Venäjällä



Vuonna 2001 TagAZin tehtaalla (Eteläinen hallintopiiri, Rostovin alue) alkoi Hyundaiin tuotanto ja samana vuonna General Motors ja AvtoVAZ yhteistyössä Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankin (EBRD) perustavat ensimmäisenä yhteisyrityksen, joka valmistaa Chevrolet Nivoja ja Vivoja (GM-AvtoVAZ, 2007; TagAZ, 2005). Suositua Renault Logania valmistava Avtoframos-tehdas syntyi vuonna 2004 Renaultin ja Moskovan kaupungin yhteistyön tuloksena. Yhteisyrityksestä 76% omistava ranskalainen autojätti sijoitti siihen 250 miljoonaa dollaria. (Finpro, 2006) ZMA-tehtaalla Tatarstanin tasavallassa siirrettiin venäläisten autojen tuotannosta ulkomaisiin merkkeihin; Severstal-Avton ostamalla tehtaalla vuodesta 2005 on valmistettu SsangYongin maastureita ja FIATia (Karulina, 2006d). Ensimmäinen ulkomainen autovalmistaja, joka perusti oman tytäryhtiön Venäjälle, oli Ford (Ford, 2007b). Vuonna 1999 se allekirjoitti sopimuksen Venäjän hallituksen kanssa vuonna 1999, ja kolmen vuoden päästä ensimmäinen venäläinen Ford Focus näki päivänvalon. Ford sai ensimmäisenä yhtiönä tullivapaat osien ja tarvikkeiden tuontioikeudet (Finpro, 2006).

Fordin menestyksen innoittamana mm. Toyota, Nissan, GM, Volkswagen ja Chery ovat ilmoittaneet oman tuotantolaitoksen rakentamisesta Venäjälle. Mitsubishi on allekirjoittanut aiesopimuksen Venäjän talouskehitysministeriön kanssa tehtaan rakentamisesta Pietarin alueelle (Karulina, 2007c), kun ranskalainen PSA Peugeot Citroen on vasta neuvotellut asiasta (Afanasiev, 2006b; RBC Daily, 2006a). Autokonserni Audi harkitsee autojen tuotannon aloittamisen Venäjällä rakenteilla olevalla Volkswagenin tehtaalla. Toyotan tytäryhtiö Daihatsu kävi kesällä 2006 tutustumassa Rosladan tehtaaseen, mutta tulevan tehtaan sijoittamispaikaksi on katsottu myös muita Euroopan maita. (Venla, 2006). Taulukossa 10 on esitetty keskeiset tiedot ulkomaisten tehtaiden toiminnasta Venäjällä.

**Taulukko 10. Ulkomaisten autotehtaiden toiminta Venäjällä**

	Käynnistämisyvuosi	Automallit	Suunniteltu vuosituotanto, kpl.	Tuotanto v. 2005, kpl.	Investoinnit/niistä ulkom., USD milj.
ZAO "Avtotor"	1997	BMW, Kia, Chery, GM:n mallit	70.000	16.468	250/0
TagAZ	1998	Hyundai Accent, Hyundai Sonata	120.000	45.417	270/0
ZAO "GM-AvtoVAZ"	2002	Chevrolet, Niva, Chevrolet Viva	75.000	46.150	338/130
ZAO "Ford Motor Company"	2002	Ford Focus	72.000	35.000	230/230
OAO "IzhAvto"	2004	Kia Spectra	40.000	2.000	60/0
OAO "Avtoframos"	2005	Renault Logan	60.000	7.057	250/250
ZMA	2005	SsangYong Fiat	80.000	-	40/0
Toyota	2007	Toyota Camry	50.000	-	150/150**
Chery	2007	Chery	150.000	-	200/100
Volkswagen	2007	Skoda Octavia, VW	115.000	-	480/480***
GM	2008	Chevrolet Captiva	25.000	-	115/115
Nissan	2009	Nissan Almera	55.000	-	200/200
Yhteensä			912.000		2.583/1.655

\*\* RUB 4 mrd. (1USD=26,8868RUB, 5.6.2006, BOF)

\*\*\* EUR 370 milj. (1€=1,2958USD, 5.6.2006, BOF)

Lähde: Emeljanova (2006), Nissan (2007b), GM (2007)

Venäjän automarkkinoiden voidaan odottaa kasvavan lähes miljoonalla Venäjällä tuotetulla henkilöautolla vuodessa, kun kaikki suunnitteilla olevat autotehtaat alkavat toimia täydellä

teholla. Luku voi olla isompikin, jos huomioon otetaan markkinoille pyrkivät kiinalaiset autovalmistajat.

Tällä hetkellä ulkomaisten autotehtaiden tuotantovolyymit ovat suhteellisen pieniä verrattuna esimerkiksi AvtoVAZin tuotantoon tai muihin eurooppalaisiin autovalmistajiin. Niiden ei ole uskottu muuttavan Venäjän automarkkinoiden rakennetta merkittävästi ainakaan lähiaikoina (RBC Daily, 2006b).

#### **4.2.2 Venäjän julkisen vallan rooli ulkomaisissa investoinneissa**

Venäjän hallitus on tukenut ulkomaisia valmistajia, jotka avaavat autotehtaita maassa. Autovalmistajille tarjotaan erikoisetuja tuotantokustannusten alentamiseksi. Kynnys lähteä Venäjän markkinoille madaltuu entisestään. Valtio saa investointeja ja sijoittajat pääsevät lähelle asiakasta ja kasvavia markkinoita.

Henkilöautotuotanto on kasvanut huomattavasti Venäjällä kokoonpano-ohjelman ansiosta (Tsvetova, 2007).

#### **Kokoonpano-ohjelma**

Maaliskuussa 2005 Venäjän hallitus allekirjoitti asetuksen, jossa täsmennetään autojen kokoonpano-ohjelman periaatteita:

- Minimivuosituotanto 25.000 autoa.
- Hitsaus, maalaus, kokoonpano, laitteiden asentaminen ja autojen testaus on paikallistettava.
- Ulkomaisten varaosien tuontia on vähennettävä asteittain seuraavasti: kokonaisostohintaa supistettava 10%:lla 18, 30 ja 40 kuukauden sisällä sopimuksen alkamisesta.
- Tullit pääosin 0–5% tullikoodin mukaisesti.

Suurin osa Venäjällä toimivista ulkomaisista autotehtaista ei varsinaisesti valmista autoja vaan on aloittanut maassa kokoonpanotuotannon. (Sitnina & Lander, 2006) Ford allekirjoitti ensimmäisenä länsimäisenä autovalmistajana sopimuksen kokoonpanotuotannosta. Amerikkalainen yhtiö sitoutui vähentämään varaosien tuontia 50%:lla viidessä vuodessa sopimuksen allekirjoittamisesta. Venäläisten alihankkijoiden laatu ei kuitenkaan vastannut Fordin vaatimaa tasoa ja vuonna 2006 Ford menetti tullietuutensa. Tämä voi johtaa venäläisten Fordien kallistumiseen 2.000 dollarilla. (Autostat, 2006) Halpojen mallien

markkinoilla tämä merkitsee kilpailuedun menettämistä, sillä auton hinta-laatusuhde kääri. Esimerkiksi UZ-Daewoo Auton Lacetti koottiin sataprosenttisesti GM Daewoon autonosista vuonna 2004. Tullietuuksien saamiseksi Lacetin kotimaisuusastetta olisi ollut nostettava 51%:iin. (UZ-Daewoo, 2004)

WTO on vastustanut Venäjän kokoonpano-ohjelmaa, koska se lupaa tullietuuksia ulkomaisille sijoittajille. Venäjän talouskehitysministeriö on ilmoittanut, että vuoden 2007 kesästä lähtien Venäjälle pyrkivät ulkomaiset autovalmistajat eivät saa mitään helpotuksia vastikkeeksi tulostaan markkinoille. (Karulina, 2007c) Tähän mennessä alekirjoitetut sopimukset pysyvät voimassa 6–8 vuotta Venäjän liityttyä WTO:hon (Autoconsulting, 2006). Mm. Toyota, Nissan ja Volkswagen ovat toimineet Venäjällä kokoonpano-ohjelman puitteissa ilman mitään tullietuuksia (Autostat, 2006).

### **Erikoistalousalue**

Vuoden 2006 alussa kuusi aluetta allekirjoitti Venäjän hallituksen kanssa sopimus erikoistalousalueiden perustamisesta:

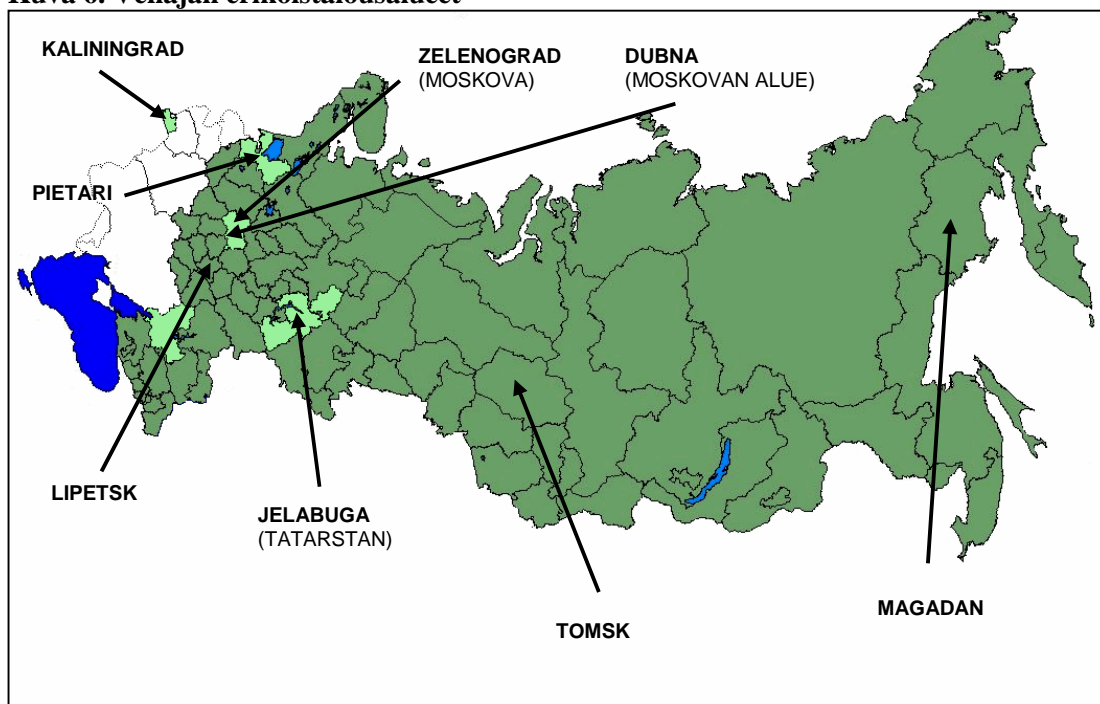
- Kaksi tyyppiä: teollis-tuotannolliset ja teknologia- ja innovaatiopuisto- tyyppiset.
- Alueiden johtajien ehdotuksesta alueella toimiva yritys vapautetaan viiden vuoden ajaksi kaikista paikallisista veroista: maa-, omaisuus- ja liikenneveroista. Tuloveroista vapautetaan kunnalliseen budjettiin menevä osuus (4 prosenttia 24:sta). Alueella on voimassa tullivapaa tuonti, joka koskee raaka-aineita ja laitteita.
- Investoinnit vähintään EUR 10 miljoonaa. Yrityksen on sijoitettava EUR 1 miljoona ensimmäisen vuoden kuluessa sopimuksen teosta.
- Kunnallinen lainsäädäntö suojaa investoijia Venäjän verolainsäädännön muutoksista.

Volkswagen oli kiinnostunut perustamaan omaa tuotantoa alueelle, joka saisi erikoistalousalueen statuksen. Volkswagenin pyyntö evättiin, koska talouskehitysministeriö ovat halunneet kaikille autovalmistajille samanlaiset toimintaolosuhteet. Noin kymmenen eri aluetta kilpaili Volkswagenin investoinneista, mutta Venäjän lainsäädännön mukaan alueet eivät voi asettaa yksittäisiä yrityksiä etusijalle ja myöntää niille etuuksia. Kilpailevien alueiden joukossa oli Moskovan Stupino, joka on hakenut erikoistalousalueen perustamista. Jostain syystä tämä alue ei kelvannut Volkswagenille. Lopulta voiton vei Kaluga, jossa on jo pitkään ollut voimassa laki investointien tuesta. Tämän lain nojalla sijoittaja on saanut

verohelpotuksia. Kaupunki on myös luvannut rakentaa kaiken tarpeellisen infrastruktuurin alueelle. (Sitnina & Lander, 2006)

Erikoistalousalueiden sijainti Venäjällä on esitetty kuvassa 6.

**Kuva 6. Venäjän erikoistalousalueet**



Kaksi suurta autovalmistajaa – venäläinen Severstal-Avto ja kiinalainen Great Wall ovat ilmoittaneet aloittavansa autojen valmistuksen Alabugassa, Tatarstanissa sijaitsevalla teollisuustuotannollisella erikoistalousalueella (Autoconsulting, 2006).

Vuoden 2006 alusta voimaan astunut laki erikoistalousalueista ei koske Kaliningradin ja Magadanin alueita. Näiden alueiden toimintaa säätelee oma laki. (RIA Novosti Volga, 2007) Kaliningradin alueella toimii Avtotor, usean ulkomaisen automerkin lisenssivalmistaja. Vuonna 2007 se on ainoa tehdas, joka saa edelleen sekä tullihelpotuksia että erikoistalousalueen etuuksia. Venäjän hallitus valmistaa asetuksen, jonka perusteella Avtotor menettäisi erikoistalousalueen etuutensa ja sen olisi tuotettava autoja kokoonpano-ohjelman mukaisesti. Tämä voi johtaa siihen, että Avtotor lopettaa Hummerin, BMW:n ja Cadillacin tuotannon Venäjällä, koska luksusautoihin on ollut hyvin ongelmallista saada laadukkaita varaosia. Toisaalta, lain mukaan, Avtotorilla on oikeus käyttää saamiaan etuja vielä kymmenen vuoden ajan. (Autostat, 2007; Belikov, 2006)

## 5 Henkilöautojen tuonti Venäjälle

Vuonna 2006 Venäjälle tuotiin 1.055.000 henkilöautoa, joista yli kaksi kolmasosaa oli uusia ja noin kolmannes käytettyjä. Tässä luvussa selvitetään uusien ja käytettyjen autojen myyntilukuja sekä niiden kehityssuuntaa Venäjän automarkkinoilla.

Autojen tuonti kasvoi lähes kaksinkertaiseksi vuosien 2003 ja 2006 välisenä aikana. Pääsyyinä siihen oli uusien ajoneuvojen tuonnin raju kasvu. Niiden määrä lisääntyi yli nelinkertaiseksi viime neljän vuoden aikana. Käytettyjen autojen tuontia yritetään rajoittaa päästönormien avulla ja luku näyttääkin laskeneen 400.000 autosta 315.000 autoon 2003–2006 välisenä aikana. Taulukko 11 esittää tuontiautojen kokonaismäärän kehityksen Venäjän markkinoilla vuosina 2003–2006.

**Taulukko 11. Henkilöautojen tuonti 2003–2006, 1.000 kpl**

	2003	2004	2005	2006
Uudet tuontiautot	160	280	460	740
Käytetyt tuontiautot	400	320	320	315
Muut:				
- Venäjän tuotanto	870	880	840	760
- Venäjällä valmistetut ulkomaiset merkit	60	130	150	280
<b>Yhteensä</b>	<b>1.490</b>	<b>1.610</b>	<b>1.770</b>	<b>2.095</b>

Lähde: Bezverhov (2006b, 2007a), RBC Daily (2006b), Berezinskaya (2006)

Venäjän henkilöautomarkkinoiden liikevaihto vuonna 2006 oli USD 32 miljardia, siitä uusien tuontiautojen osuus oli USD 18,2 miljardia ja käytettyihin tuontiautoihin kulutettiin USD 3,6 miljardia (Leasinginfo, 2007d).

Venäläinen kuljetussektori ei kasvanut samaa tahtia tuonnin kanssa. Logistiikkapalvelujen saanti on vaikeutunut. Kuljetusautoja pitäisi eri lähteiden mukaan lisätä 10–25% (Afanasiev, 2006c; Business Guide, 2006). Kilpailu kuljetusyriyksistä autojen maahantuojien kesken nosti rekkalastillisen hinnan yli kaksinkertaiseksi vuonna 2006 (Karulina, 2007a). Toisaalta, myös tuonnin lisääntymisellä uskotaan olevan vaikutusta kuljetuskustannusten nousuun (Afanasiev, 2006c).

Logistiikkaongelmat koskevat myös suomalaisia kuljetuksia. Suurin osa henkilöautoista kuljetetaan Suomen satamien kautta (Business Guide, 2006; Märkälä, 2006). Venäjällä ei ole yhtä suuria varastoalueita autoja varten ja hintataso Suomessa on paljon matalampi (Finnstar, 2006). Venäjällä pelätään, että muutaman vuoden päästä Suomen varastointikapasiteetti ei enää riitä (Business Guide, 2006). Uusien satamien rakentamisen mm. Pietarin alueella

uskotaan helpottavan tilannetta, jos varastoalueille myönnetään vapaan tullialueen status ja yritysten tarjoamien palvelujen hintataso on järkevä (Finnstar, 2006).

Ulkomailta tapahtuvaa valmiiden autojen tuontia korvataan ulkomaisten autovalmistajien paikallisella tuotannolla Venäjällä. Tehtaiden keskittyessä halpoihin malleihin keskihintaisten autojen kysyntä katettaisiin tuonnilla joko uusina tai käytettyinä (Kauppapolitiikka, 2006). Kaikkien autovalmistusprojektien toteutuessa tuonnin tarve kuitenkin supistuu huomattavasti (Afanasiev, 2006c).

## 5.1 Uudet tuontiautot

Vuonna 2006 Venäjälle myytiin 740.000 uutta maahan tuotua henkilöautoa. Se oli lähes yhtä paljon kuin AvtoVAZin vuoden tuotanto (760.000). Määrä kasvoi vuodessa noin 60%. Taulukossa 12 on esitetty tarkemmat luvut autotuonnista Venäjälle.

**Taulukko 12. Henkilöautojen tuonti 2003–2006, 1.000 kpl**

	2003	2004	2005	2006
Uudet tuontiautot	160	280	460	740
Käytetyt tuontiautot	400	320	320	315
Muut	930	1.010	990	1.040
<b>Yhteensä</b>	<b>1.490</b>	<b>1.610</b>	<b>1.770</b>	<b>2.095</b>

Lähde: Berezinskaya (2006), Bezverhov (2006b, 2007a), RBC Daily (2006b)

Henkilöautojen kysyntä Venäjällä pysyy vahvana, mutta autovalmistajien kapasiteettipula ja maahantuojien logistiikkaongelmat ovat johtaneet siihen, että ostajan on odottava autoaan muutama kuukausi. Varsinkin suosituimpien merkkien – Fordin, Toyotan, Hyundain - tapauksessa odotusajat ovat pitkiä. Osan tilatuista autoista korvataan muilla malleilla tai tuonnilla (Saruhanov, 2006; Temkin, 2006). Tuontiautojen kuljetuskustannukset ovat viime aikoina nousseet (Karulina, 2007a), niinpä Venäjälle tuodaan ainoastaan autojen kalliimman varustetason autoja ja edullisempia malleja valmistetaan paikan päällä (Temkin, 2006).

Muutama vuosi taaksepäin Venäjälle tuotiin noin 30% autoista laittomasti. Arvioiden mukaan vuonna 2005 Venäjälle tuotiin enää noin kaksi tuhatta henkilöautoa yksityistuontina, joista suurin osa oli kalliimman hintaluokan automerkkejä, joita ei myydä maassa tai automerkkejä, joita ei myydä Venäjällä ollenkaan. (Borisov, 2006)



## 5.2 Käytetyt tuontiautot

Vielä vuonna 2003 Venäjälle tuotiin 400.000 käytettyä henkilöautoa. Niiden osuus kaikista Venäjällä myydyistä autoista oli 27% ja tuontiautoista noin 30%. Vuonna 2004 käytettyjen tuontiautojen määrä putosi 320.000:een ja se on pysynyt edelleen lähes samalla tasolla myyntiosuuden laskiessa koko ajan. Vuonna 2006 se oli 15%. Käytettyjä henkilöautoja tuodaan pääasiassa Kaliningradin ja Primorskin satamien kautta (Autonews, 2006).

Venäjän valtio on yrittänyt rajoittaa käytettyjen henkilöautojen tuontia suojaamaan omaa autotuotantoa ulkomaisilta kilpailijoilta. Myös mahdollista tulevaa WTO-jäsenyyttä ajatellen Venäjä on kiinnittänyt enemmän huomiota ympäristökysymyksiin. 6. toukokuuta 2006 voimaan astui asetus, jonka mukaan Venäjälle tuotujen käytettyjen ajoneuvojen on vastattava Euro-2-päästöstandardia (AvtoTransInfo, 2006).

Tuontia rajoitetaan myös verotuskeinoilla. Vuonna 2006 uuden auton tuontivero oli 25%, kolmesta viiteen vuotta vanhojen autojen verotus on perustunut moottoritehoon. Eniten kuitenkin maksavat yli seitsemän vuotta vanhat tuontiautot. Verot voivat nostaa auton hintaa jopa 30–50%:lla. (Izvestija, 2006) On myös esitetty ehdotuksia, että käytettyjen autojen tullimaksut perustuisivat auton päästötasoon (Avtorynok Moskovskij, 2006).

Tullimaksujen ja hintojen noususta huolimatta tuonti ei ole laskenut odotetulla tavalla ja rahallisesti mitattuna sen määrä on jopa kasvanut. Tämä johtuu siitä, että kaikista tuontiautoista ei ole maksettu lainmukaisia tullimaksuja (RBC Daily, 2006b).

Käytettyjen henkilöautojen tuonnin odotetaan laskevan vuonna 2007, kun aiemmin jälleenmyyjien kautta ostettuja uusia tuontiautoja aletaan myydä. Näistä autoista ei tarvitse maksaa tulleja ja niillä on luotettava historia. Seurauksena markkinoilla ei enää tarvita niin paljon käytettyjä tuontiautoja ja niiden tuonti supistuu. (Bezverhov, 2006a; RBC Daily, 2006b) Jälkimarkkinoiden kehittymiselle on kuitenkin esteitä. Venäjän lainsäädännön mukaan uutena maahan tuodusta autosta on jälleenmyynnissä maksettava arvonlisäveroa vastaavanlaisen uuden auton hinnan mukaan. Länsimaisissa maissa veroa maksetaan uuden ja käytetyn auton hintaerotuksesta (Leasinginfo, 2007b).

Venäjä on käytettyjen japanilaisten autojen suurin ostaja. Vuonna 2005 maahan tuotiin noin 269.000 autoa. Vuoteen 2005 saakka Kaukoidän merimiehet saivat tuoda japanilaisia autoja matkatavarana. Jos nämä lasketaan mukaan, luku nousee 350.000:een. (Tsitskin, 2006) Japanilaisen sanomalehti The Asahi Shimbunin mukaan vuotta myöhemmin luku oli kasvanut

jo 389.000:een (The Asahi Shimbun, 2007). Amerikkalaisten autojen tuonti on kasvanut heikon dollarin ja alhaisten hintojen ansiosta (Borisov, 2006).

## 6 Yhteenveto

Venäjän autoteollisuus on saamassa uudet kasvot. Venäjän omien automerkkien tuotanto ja myynti ovat laskussa, kun taas ulkomaisten automerkkien suosio jatkaa kasvuaan. Kuluttajien lisääntynyt ostovoima rohkaisee ulkomaisia autovalmistajia aloittamaan tuotantoa Venäjällä, lähellä lupaavia markkinoita. Syitä yllättävälle Venäjän henkilöautomarkkinoiden kasvulle on monia: väestön reaali-palkkojen nousu, kulutustottumusten ja asenteiden muuttuminen, korkeat asuntohinnat sekä ulkomaisten automerkkien teollisen kokoonpanon kehittyminen, markkinoinnin aggressiivisuus ja erilaisten rahoitusmuotojen yleistyminen.

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli arvioida ulkomaisten autovalmistajien toimintaedellytyksiä Venäjällä. Venäjän investointi-ilmapiiri on parantunut merkittävästi tämän vuosikymmenen aikana. Öljyn maailmanhinnan nousun ansiosta maan talous on vahvistunut, ja kasvua seuranneen elintason nousun myötä myös Venäjän poliittinen tilanne on vakautunut. Liiketoiminnan lisääntyvä läpinäkyvyys, monopolisoitumisen väheneminen, sijoitusten suojaaminen uudistuneen lainsäädännön avulla sekä tuleva WTO-jäsenyys ovat vaikuttaneet positiivisesti Venäjän kiinnostavuuteen sijoituskohteena ulkomaisten investoijien silmissä. Venäjän autoteollisuuteen on tehty ulkomaisia investointeja noin 2 miljardia dollaria viimeisten viiden vuoden aikana (Finpro, 2006). Venäjän autotiheys sekä autoteollisuuden osuus maan BKT:stä ovat kuitenkin Euroopan maihin verrattuna vielä hyvin pieniä. Tämä tarkoittaa valtavaa kasvupotentiaalia automarkkinoilla, myös ulkomaisille valmistajille.

Ulkomaiset autovalmistajat ovatkin jo sankoin joukoin vallanneet Venäjän huimaa vauhtia kasvavia henkilöautomarkkinoita. Tähän mennessä kahdeksan kansainvälistä autovalmistajaa on aloittanut autojen valmistuksen tai kokoonpanotuotannon: General Motors, Hyundai, Ford, KIA, Renault, BMW, Chery ja SsangYong. Rakentamalla tehtaan Venäjälle autovalmistaja ainakin toistaiseksi välttyy tuontitulleista, mikä laskee auton tuotantokustannuksia.

Venäjälle ovat suunnitelleet suuntaavansa myös Daimler-Chrysler (Finpro, 2006) sekä kiinalaiset autojätit Great Wall (Karulina, 2006b) ja Geely (Samofalova, 2007).

Tässä työssä on myös käyty läpi tekijöitä, jotka ovat voineet hidastaa autovalmistajien tuloa Venäjän markkinoille. Esimerkiksi investoijien kiinnostuksen Venäjän uutta autoteollisuuden keskusta, Pietaria, kohtaan odotetaan vähentyvän. Viime vuosina alueelle tehdyt suuret investoinnit ovat käyttäneet lähes kaiken työvoimapotentialin sekä investoinneille varatut maa-alueet. (Finpro, 2006)

Venäjällä sijoitetaan teollisuuden modernisoimiseen, sen kilpailukyvyn parantamiseen ja yritetään päästä eroon byrokratiasta ja korrumpiosta. (Russian-Japanese Investment Forum, 2006) Monella ulkomaisella autovalmistajalla on ollut ongelmia tuotannon paikallistamisen kanssa – vero- ja tullihelpotusten vastineeksi Venäjän valtio on velvoittanut tehtaita korvaamaan osan alkuperäisistä varaosista kotimaisilla tietyssä ajassa. Venäläisten osavalmistajien tuotteet eivät kuitenkaan ole vastanneet ulkomaisten autojättien laatuvaatimuksia.

Tähän ongelmaan on löydyssä ratkaisu – nyt Venäjän markkinoille uskaltavat tulla myös ulkomaiset auton varaosien valmistajat. Kahdeksan ulkomaisen autotehtaan jälkeen maahan sijoittavat myös muut lähi- ja tukialojen yrittäjät, kuten pankit, kuljetusliikkeet ja jälleenmyyntiketjut. Voidaan sanoa, että Venäjälle on muodostumassa autoteollisuusklusteri, ja julkisella vallalla on entistä suurempi rooli sen kehittämisessä.

Huolimatta siitä, että sijoitusriskit Venäjä ovat edelleen suhteellisen korkeat, nopea automyyntien kasvu sekä suuret mahdollisuudet päästä Venäjän kasvaville markkinoille ovat vetäneet ulkomaisia valmistajia. Vuonna 2010 Venäjän automarkkinoiden odotetaan ylittävän 3 miljoonan auton rajan, joista lähes 80% tulee olemaan ulkomaisia merkkejä (Leasinginfo, 2007c).

## Lähdeluettelo

- Adam Smith Conferences (2007a) *Gruppa GAZ ne iskljutsaet vozmozhnosti sovместnogo c OAO AvtoVAZ priobretenija proizvodstva dizel'nyh dvigatelej*. RBC 14.3.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.asi-conferences.com/press\\_docs/transport\\_mar06/12%20-%20RosBusinessConsulting%20-%20GAZ.doc>](http://www.asi-conferences.com/press_docs/transport_mar06/12%20-%20RosBusinessConsulting%20-%20GAZ.doc) (Luettu 15.3.2007)
- Adam Smith Conferences (2007b) *Sovместno s AvtoVAZom*. IA Novosti Tolyatti 15.3.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.asi-conferences.com/press\\_docs/transport\\_mar06/07%20-%20Novosti%20Tolyatti.doc>](http://www.asi-conferences.com/press_docs/transport_mar06/07%20-%20Novosti%20Tolyatti.doc). (Luettu 15.3.2007)
- Afanasiev, N. (2006a) *Hyundai lidiruet po itogam prodazh*. RBC Daily 21.06.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.rbcdaily.ru/archive/2006/06/21/220639>](http://www.rbcdaily.ru/archive/2006/06/21/220639). (Luettu 5.7.2006)
- Afanasiev, N. (2006b) *Mi testiruem Peugeot v Magadane*. 16.10.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.rbcdaily.ru/2006/10/16/cnews/244988>](http://www.rbcdaily.ru/2006/10/16/cnews/244988). (Luettu 10.11.2006)
- Afanasiev, N. (2006c) *Rynok perevozok avtomobilej lihoradit*. RBC Daily. 30.06.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.rbcdaily.ru/news/market/index.shtml?2006/06/30/221248>](http://www.rbcdaily.ru/news/market/index.shtml?2006/06/30/221248). (Luettu 5.7.2006)
- Aleksandrov, I. (2005) *Gotovimsja k pohoronam Volgi*. 7.12.2005. Saatavilla [www-muodossa <http://lenta.ru/articles/2005/12/07/volga>](http://lenta.ru/articles/2005/12/07/volga). (Luettu 16.1.2007)
- Arsjuhin, E. (2007) *Kino, vino i WTO*. Rossijskaja Gazeta No. 4337. 10.4.2007. Saatavilla [www-muodossa <http://www.rg.ru/2007/04/10/gref-vto.html>](http://www.rg.ru/2007/04/10/gref-vto.html). (Luettu 12.4.2007)
- Atlant-M (2007) *Analiz i prognoz tendentsij I izmenenij na avtomobil'nom rinke Rossii v 2006 g*. Saatavilla [www-muodossa <http://www.atlantm.ru/press-centre/opinions/>](http://www.atlantm.ru/press-centre/opinions/). (Luettu 14.2.2007)
- Autoconsulting (2006) *Rossija sohranit avtoinvestoram ljgoty na 6-8 let*. 19.12.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=6502>](http://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=6502). (Luettu 5.4.2007)
- AutoNews (2003) *Vnedorozhniki GM budut sobiratj v Kaliningrade*. 31.7.2003. Saatavilla [www-muodossa <http://novosti.online.ru/news/tech/autonews/03/07/31\\_003.htm>](http://novosti.online.ru/news/tech/autonews/03/07/31_003.htm). (Luettu 12.4.2007)
- AutoNews (2006a) *Polovina rossijan pokupaet avtomobili za 5-10 tysjats dollarov*. Saatavilla [www-muodossa <http://www.autonews.ru/automarket\\_news/index.shtml?2006/09/01/1215558>](http://www.autonews.ru/automarket_news/index.shtml?2006/09/01/1215558). (Luettu 2.3.2007)
- AutoNews (2006b) *Vvoz poderzhanih inomarok zaprestsen iz-za Evro-2*. Saatavilla [www-muodossa <http://www.autonews.ru/autobusiness/news.shtml?2006/05/28/1201291>](http://www.autonews.ru/autobusiness/news.shtml?2006/05/28/1201291). (Luettu 29.05.2006)
- Autostat (2005) *Ob'em proizvodstva GM-AvtoVAZ v I. kvartale 2005 g*. 4.4.2005. Saatavilla [www-muodossa <http://www.autostat.ru/default.asp?Sect=333&Art=2521#aT>](http://www.autostat.ru/default.asp?Sect=333&Art=2521#aT). (Luettu 16.2.2007)

Autostat (2006) *Proizvodstvo neskol'kih inomarov v Rossii budet prekratseno*. 4.10.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.autostat.ru/default.asp?Sect=360&Art=3089>](http://www.muodossa.com/ru/autostat/default.asp?Sect=360&Art=3089). (Luettu 5.4.2007)

Avtoframos (2007) Internet-kotisivut. Saatavilla [www-muodossa <http://www.renault.ru/ru/about/avtoframos/commerce/>](http://www.muodossa.com/ru/renault.ru/ru/about/avtoframos/commerce/). (Luettu 22.5.2006)

Avtoportali (2006) *Ob'em prodazh Hyundai v Rossii viros na 67%*. 16.1.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.avtoportal.ru/journal/aid891.html>](http://www.muodossa.com/ru/avtoportal.ru/journal/aid891.html). (Luettu 9.2.2007)

Avto-Russia (2007) *BMW i DaimlerChrysler otkrojut v Rossii svoi banki*. 21.3.2007. Saatavilla [www-muodossa <http://avto-russia.ru/content/view/2160/115/>](http://www.muodossa.com/ru/avto-russia.ru/content/view/2160/115/). (Luettu 2.4.2007)

Avtorynok Moskovsskij (2006) *Za starye poderzhanye avto v RF pridetsja mnogo platit'*. 4.7.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.arm-52.ru/news/?id=30>](http://www.muodossa.com/ru/arm-52.ru/news/?id=30). (Luettu 18.4.2007)

Avtotor (2007) Internet-kotisivut. Saatavilla [www-muodossa <http://www.avtotor.ru/company/>](http://www.muodossa.com/ru/avtotor.ru/company/). (Luettu 12.1.2007)

AvtoTransInfo (2006). *Import b/u avtomobilej (vvozimyh ne dlja litsnyh celej) osuschestvljaetsja s podtverzhdeniem Evto-2*. 18.5.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.ati.su/News/Economics/Default.aspx/-1399286199>](http://www.muodossa.com/ru/ati.su/News/Economics/Default.aspx/-1399286199). (Luettu 22.5.2006)

AvtoVAZ (2003) *AvtoVAZ – bedustsee mashinostroitel'noe predpriyatie Rossii*. Saatavilla [www-muodossa <http://history.vaz.ru/activity/activity.htm>](http://www.muodossa.com/ru/history.vaz.ru/activity/activity.htm). (Luettu 26.3.2007)

AvtoVAZ, vuosikertomus 2004. Saatavilla [www-muodossa <http://www.lada-auto.ru/annuals\\_rus.xml>](http://www.muodossa.com/ru/lada-auto.ru/annuals_rus.xml). (Luettu 6.1.2007)

AvtoVAZ (2006) *Otmena poshlin na vvoz importnogo oborudovanija blagoprijatno otrazitsja na tehnikeskom razvitii AvtoVAZ*. 28.01.06. Saatavilla [www-muodossa <http://www.lada-auto.ru/cgi-bin/xml.pl?step=main\\_company&file=http://www.lada-auto.ru/cgi-bin/press-rel-branch.pl?id=17545&id\\_article=23769&prev=4>](http://www.muodossa.com/ru/lada-auto.ru/cgi-bin/xml.pl?step=main_company&file=http://www.lada-auto.ru/cgi-bin/press-rel-branch.pl?id=17545&id_article=23769&prev=4). (Luettu 5.7.2006)

AvtoVAZ (2007a) *Avtomobili LADA ostajutsja liderami na rossijskom rinke*. 16.02.07. Saatavilla [www-muodossa <http://www.lada-auto.ru/cgi-bin/statement.pl?id=0&id\\_article=28969&prev=1>](http://www.muodossa.com/ru/lada-auto.ru/cgi-bin/statement.pl?id=0&id_article=28969&prev=1). (Luettu 20.2.2007)

AvtoVAZ (2007b) *AvtoVAZ podvel itogi 2006 goda i sformuliroval plan na 2007 god*. 8.2.2007. Saatavilla [www-muodossa <http://www.lada-auto.ru/cgi-bin/xml1.pl?step=view\\_one\\_news&bind1=9>](http://www.muodossa.com/ru/lada-auto.ru/cgi-bin/xml1.pl?step=view_one_news&bind1=9). (Luettu 14.2.2007)

Azrael, J., Crane, K. & Peterson, D.J. (2004) *Political and Economic Outlook for Russia and the Future of the Automotive Industry*. 3/2004. RAND Enterprise Analysis. Saatavilla [www-muodossa <http://www.rand.org/pubs/working\\_papers/2004/RAND\\_WR145.pdf>](http://www.muodossa.com/ru/www.rand.org/pubs/working_papers/2004/RAND_WR145.pdf). (Luettu 20.3.2007)

BBC News (2006) *Zapadnye avtogiganty otkryvajut novye zavody v Rossii*. 29.2.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://news.bbc.co.uk/hi/russian/russia/newsid\\_5027000/5027754.stm>](http://www.muodossa.com/ru/news.bbc.co.uk/hi/russian/russia/newsid_5027000/5027754.stm) (Luettu 9.6.2006)

Belikov, D. (2006) *U Avtotora zabirajut samoe dorogoe*. Kommersant No.112 (3443) 23.6.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.kommersant.ru/doc.html?docId=684717>](http://www.muodossa.com/ru/www.kommersant.ru/doc.html?docId=684717). (Luettu 5.4.2007)

- Berezinskaya, O. (2006) *Development Trends and Prospects of Russian Automotive Industry (Overview of Passenger Car Production in Russia)*. INDEUNIS Papers. Development Center, Moscow. 9/2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa.com) <<http://indeunis.wiwi.ac.at/index.php?action=content&id=publications>>. (Luettu 23.3.2007)
- Bezverhov, A. (2006a) *Igra na svoi den'gi*. Expert No.(497). 23.1.2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa.com) <[http://www.expert.ru/printissues/expert/2006/03/auto\\_market/](http://www.expert.ru/printissues/expert/2006/03/auto_market/)>. (Luettu 7.7.2006)
- Bezverhov, A. (2006b) *Inomarki deshevejut i viigryvajut*. Expert Avto No.1(80). 6.2.2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa.com) <[http://www.expert.ru/printissues/auto/2006/01/avtorynok\\_trendy/](http://www.expert.ru/printissues/auto/2006/01/avtorynok_trendy/)>. (Luettu 28.11.2006)
- Bezverhov, A. (2007a) *Inostrannij million*. Expert Avto No.1(88). 12.2.2007. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa.com) <[http://www.expert.ru/printissues/auto/2007/01/inostrannij\\_million/](http://www.expert.ru/printissues/auto/2007/01/inostrannij_million/)>. (Luettu 15.2.2007)
- Bezverhov, A. (2007b) *Vse bol'she te, kto ljubit bezdorozh'e*. Expert Avto No.1(88). 12.2.2007. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa.com) <[http://www.expert.ru/printissues/auto/2007/01/lubov\\_k\\_bezdorozhju/](http://www.expert.ru/printissues/auto/2007/01/lubov_k_bezdorozhju/)>. (Luettu 15.2.2007)
- Bipek Avto (2005) *ZAO Bipek Avto namereno predlozhit' kazahstantsam avtomobili Chevrolet DAT*. 19.4.2005. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa.com) <[http://www.bipek.kz/index.php?n\\_id=25&n\\_date=19.04.2005](http://www.bipek.kz/index.php?n_id=25&n_date=19.04.2005)> (Luettu 21.2.2007)
- Bofit (2007) Venäjä-ennuste vuosille 2007–2009. Ennuste 1/2007, julkaistu 14.2.2007. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa.com) <<http://www.bofi.fi/bofit/seuranta/ennuste/>>. (Luettu 20.3.2007)
- Borisov, A. (2006) *Na raznyh jazikah*. Profil 1(463). Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa.com) <<http://www.profile.ru/items/?item=17560>>. (Luettu 5.7.2006)
- BusinessGuide (2006) *Morem i kataniem*. 30.5.2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa.com) <<http://info.risp.ru/reviews/?id=35388>>. (Luettu 17.7.2006)
- Chevrolet (2006). Internet-kotisivut. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa.com) <<http://www.chevrolet.ru/>>. (Luettu 21.2.2007)
- Emeljanova, E. (2006) *Signal obstsej sborki*. Dengi No. 22 (578) 5.6.2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa.com) <<http://www.kommersant.ru/pda/money.html?id=679210>>. (Luettu 9.6.2006)
- Euroopan komissio (2007) Komission tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle. COM (2007)22. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa.com) <[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fi/com/2007/com2007\\_0022fi01.doc](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fi/com/2007/com2007_0022fi01.doc)>. (Luettu 5.4.2007)
- EutotaxGlass (2007) *SUV Values under Pressure as Used Supply Improves*. 13.6.2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa.com) <[http://www.eurotaxglass.com/index.php?p=mc\\_pressrel&l=en&n=12](http://www.eurotaxglass.com/index.php?p=mc_pressrel&l=en&n=12)>. (Luettu 6.3.2007)
- E-xecutive (2005) *Bank odnoj uslugi*. 23.05.2005. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa.com) <[http://www.e-xecutive.ru/credit/newfolder3536/article\\_2272/](http://www.e-xecutive.ru/credit/newfolder3536/article_2272/)>. (Luettu 20.3.2007)
- Expert-Data (2006a) *Material'moe polozhenie i stil' potreblenija Rossijskogo srednego klassa v 2001–2005 gg*. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa.com) <<http://www.middleclass.ru/reports/position/>>. (Luettu 13.3.2007)

Expert-Data (2006b) *Srednij klass na rynke avtomobilej v 2001-2005 gg.* Saatavilla [www-muodossa <http://www.raexpert.ru/researches/avto/>](http://www.raexpert.ru/researches/avto/). (Luettu 24.11.2006)

Expert-Data (2006c) *Srednij klass stal prohladnee otnosit'sja k potrebitel'skomu kreditovaniju.* Saatavilla [www-muodossa <http://www.middleclass.ru/everyday/>](http://www.middleclass.ru/everyday/). (Luettu 14.3.2007)

Fedorchenko, O. (2004) *Kredit na bytovuju tehniku – odin iz stolpov potrebitel'skogo kreditovanija v Rossii.* 13.2.2004. Saatavilla [www-muodossa <http://www.m3m.ru/articles/95/2004/2/13/4144.html>](http://www.m3m.ru/articles/95/2004/2/13/4144.html). (Luettu 20.3.2007)

Filippov, P., Boltramovich, S., Dudarev, G., Smirnyagin, D., Sutyryn, D. & Hernesniemi, H (2005) *Investoinnit ja investointiedellytykset Venäjällä.* Kauppa- ja teollisuusministeriö 8/2005. Edita Publishing Oy.

Finmarket (2005) *Avtoframos udvoit proizvodstvo avtomobilej Renault Logan.* 5.9.2005. Saatavilla [www-muodossa <http://www.mashportal.ru/company\\_news-1691.aspx>](http://www.mashportal.ru/company_news-1691.aspx). (Luettu 12.4.2007)

Finnstar (2006) *Potok importnyh avtomobilej mozhet smenit' ruslo.* 17.4.2006 Saatavilla [www-muodossa <http://finnstar.ru/news/show/?57>](http://finnstar.ru/news/show/?57). (Luettu 22.5.2006)

Finpro (2006) *Venäjä: Henkilöautomarkkinat – ulkomaiset autot.* Saatavilla [www-muodossa <http://www.finpro.fi/fi-FI/Market+Information/Country+Information/Europe/Russia/Artikkelit/Ven%C3%A4j%C3%A4+Henkil%C3%B6automarkkinat+-ulkomaiset+autot.htm>](http://www.finpro.fi/fi-FI/Market+Information/Country+Information/Europe/Russia/Artikkelit/Ven%C3%A4j%C3%A4+Henkil%C3%B6automarkkinat+-ulkomaiset+autot.htm). (Luettu 8.11.2006)

Ford (2006) *Focus ostaetsja liderom prodazh sredi inomarok na rossijskom rinke.* Saatavilla [www-muodossa <http://www.ford.ru/ie/corporate\\_news/corp\\_2006/corp\\_060718\\_1/-/22/47>](http://www.ford.ru/ie/corporate_news/corp_2006/corp_060718_1/-/22/47). (Luettu 13.2.2007)

Ford (2007a) *Hronika Ford v Rossii.* Saatavilla [www-muodossa <http://www.ford.ru/ie/f\\_in\\_rus\\_intro/-/f\\_history\\_rus/-/1/>](http://www.ford.ru/ie/f_in_rus_intro/-/f_history_rus/-/1/). (Luettu 12.3.2007)

Ford (2007b) *Ford vishel na pervoe mesto po prodazham v Rossii.* Saatavilla [www-muodossa <http://www.ford.ru/ie/corporate\\_news/-/corp\\_070115\\_1/-/1/>](http://www.ford.ru/ie/corporate_news/-/corp_070115_1/-/1/). (Luettu 14.2.2007)

GAZ (2007) Internet-kotisivut. Saatavilla [www-muodossa <http://www.gaz.ru>](http://www.gaz.ru). (Luettu 16.1.2007)

Gazeta (2007) *S 23 marta na zavode Izh-Avto natsnetsja sborka Kia Sorento.* 14.3.2007. Saatavilla [www-muodossa <http://www.gazeta.ru/news/auto/2007/03/14/n\\_1045442.shtml>](http://www.gazeta.ru/news/auto/2007/03/14/n_1045442.shtml). (Luettu 23.3.2007)

GM (2007) Internet-kotisivut. Saatavilla [www-muodossa <http://www.generalmotors.ru/>](http://www.generalmotors.ru/). (Luettu 14.1.2007)

GM-AvtoVAZ (2006) *Itogi 2006 goda.* 29.12.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.gm-avtoVAZ.ru/new\\_ru/inside.php?pointer=239&page=informDetal&flashMenu>](http://www.gm-avtoVAZ.ru/new_ru/inside.php?pointer=239&page=informDetal&flashMenu). (Luettu 14.2.2007)

GM-AvtoVAZ (2007) Internet-kotisivut. Saatavilla [www-muodossa <http://www.gm-avtoVAZ.ru/new\\_ru/inside.php?page=contents/company&model=it13>](http://www.gm-avtoVAZ.ru/new_ru/inside.php?page=contents/company&model=it13). (Luettu 14.2.2007)



- Guljaev, R. (2006) *Korejtsi terjajut rinok*. Biznes No.89 (294) 22.5.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.b-online.ru/articles/a\\_14903.shtml>](http://www.b-online.ru/articles/a_14903.shtml). (Luettu 22.5.2006)
- Нараев, R. (2006) *Автомобильный рынок России еще далек от насыщения*. Finans No. 20 (157) 29.5.-4.6.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.finansmag.ru/29106>](http://www.finansmag.ru/29106). (Luettu 16.6.2006)
- HMAO (2007) Internet-kotisivut. Saatavilla [www-muodossa <http://www.admhmao.ru/obsved/frame\\_5.htm>](http://www.admhmao.ru/obsved/frame_5.htm). (Luettu 20.2.2007)
- Hmelev, M. (2006) *Inomarki v Rossii budut sobiratj turki?* Izvestija 1.6.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.izvestia.ru/auto/article3093375/>](http://www.izvestia.ru/auto/article3093375/). (Luettu 19.6.2006)
- Horkina, E. (2007) *Za kakimi programmami avtokreditovanija budustsee?* 16.03.07. Saatavilla [www-muodossa <http://www.credit-union.ru/materials/7/417.html>](http://www.credit-union.ru/materials/7/417.html). (Luettu 20.3.2007)
- Hyundai (2007a) *Hyundai ob'avljaet ob itogah prodazh za 2006 god*. 16.01.07. Saatavilla [www-muodossa <http://www.hyundai.ru/ru/news/index.php?id23=343>](http://www.hyundai.ru/ru/news/index.php?id23=343). (Luettu 14.2.2007)
- Hyundai (2007b) *Mirovie prodazhi Hyundai: itogi 2006 g. i plani 2007 g*. 16.01.07. Saatavilla [www-muodossa <http://www.hyundai.ru/ru/news/index.php?id23=342>](http://www.hyundai.ru/ru/news/index.php?id23=342). (Luettu 14.2.2007)
- Islamov, R. (2006) *Venäläiset siirtyvät laadukkaampaan kulutukseen*. Tieto&Trendi No.3 2/2006. (Luettu 17.10.2006)
- Ivanov, S. (2006) *Tam, gde ranshe byla Oka*. 5.10.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://auto.lenta.ru/articles/2006/10/05/zma/>](http://auto.lenta.ru/articles/2006/10/05/zma/). (Luettu 16.1.2006)
- Izvestija (2006) *Inomarka posle goda starushka*. 28.2.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.rosprom.gov.ru/news.php?id=1682&fcats=22>](http://www.rosprom.gov.ru/news.php?id=1682&fcats=22). (Luettu 18.4.2007)
- Kadakov, M. & Koterev, A. (2002) *S Juzhnym aktsentom*. Saatavilla [www-muodossa <http://autoreview.ru/new\\_site/year2002/n01/taganrog/1.htm>](http://autoreview.ru/new_site/year2002/n01/taganrog/1.htm). (Luettu 28.3.2007)
- Karulina, J. (2006a) *Britanskije tehnologii dlja Severstal-Avto*. 09.10.2006 Saatavilla [www-muodossa <http://www.rbcdaily.ru/2006/10/09/industry/243045>](http://www.rbcdaily.ru/2006/10/09/industry/243045). (Luettu 10.11.2006)
- Karulina, J. (2006b) *Great Wall dogovorilsja s Alabugoj*. 9.11.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.rbcdaily.ru/2006/11/09/industry/249092>](http://www.rbcdaily.ru/2006/11/09/industry/249092). (Luettu 9.11.2006)
- Karulina, J. (2006c) *Peugeot ushel iz Moskvy*. RBC Daily 7.9.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.rbcdaily.ru/archive/2006/09/07/225126>](http://www.rbcdaily.ru/archive/2006/09/07/225126). (Luettu 10.11.2006)
- Karulina, J. (2006d) *Severstal-Avto rasstavila prioritety*. RBC Daily 2.10.2006. Saatavilla [www-muodossa <http://www.rbcdaily.ru/2006/10/02/industry/240485>](http://www.rbcdaily.ru/2006/10/02/industry/240485). (Luettu 10.11.2006)
- Karulina, J. (2007a) *Ford pereshel vse granitsi*. RBC Daily 16.1.2007. Saatavilla [www-muodossa <http://www.rbcdaily.ru/2007/01/16/industry/263332>](http://www.rbcdaily.ru/2007/01/16/industry/263332). (Luettu 15.2.2007)
- Karulina, J. (2007b) *Kitaizy vyrosli v 4 raza*. RBC Daily 18.1.2007. Saatavilla [www-muodossa <http://www.rbcdaily.ru/2007/01/18/industry/263607>](http://www.rbcdaily.ru/2007/01/18/industry/263607). (Luettu 15.2.2007)
- Karulina, J. (2007c) *Mitsubishi ja Peugeot porabotajut duetom*. 15.1.2007. Saatavilla [www-muodossa <http://www.rbcdaily.ru/2007/01/15/industry/263218>](http://www.rbcdaily.ru/2007/01/15/industry/263218). (Luettu 15.2.2007)

Kaupapolitiikka (2006) *Venäjän automarkkina kasvaa vauhdilla ja autoteollisuus siirtyy Itämeren rannoille*. Ulkoasiainministeriön kauppapoliittinen julkaisu. Raportit 4.8.2006. Saatavilla www-muodossa <<http://www.kauppapolitiikka.fi/netcomm/news/showarticle.asp?intNWSAID=53845>>. (Luettu 10.11.2006)

Kiselev, D. (2006) *Tsetvertinka na vseh*. Autoindex 29.03.2006. Saatavilla www-muodossa <[http://www.autoindex.ru/reviews/index.php?id\\_cat=1&page=6&id\\_text=1442](http://www.autoindex.ru/reviews/index.php?id_cat=1&page=6&id_text=1442)>. (Luettu 29.11.2006)

Kudrjashev, D. (2006) *Zapadnye avtodileri doshagali do Rossii*. 31.08.2006. Saatavilla www-muodossa <<http://www.rbcdaily.ru/archive/2006/08/31/224678>>. (Luettu 10.11.2006)

Ladakerho (2007) Internet-kotisivut. Saatavilla www-muodossa <<http://www.ladakerho.fi/info/venaja/yleista.htm>>. (Luettu 13.4.2007)

Lainela, S. (2004) *Investoinnit kasvussa Venäjällä*. BOFIT Online No.3. Saatavilla www-muodossa <<http://www.bof.fi/NR/rdonlyres/03664DA5-848F-4E67-9E06-1DEDD4712061/0/bon0304.pdf>>. (Luettu 30.3.2007)

Leasinginfo (2007a) *Avtomobil'nij rinok Rossii – predvaritel'nie itogi 2006 goda*. 9.1.2007. Saatavilla ww-muodossa <<http://www.leasinginfo.ru/news/content/1168302470.html>>. (Luettu 14.2.2007)

Leasinginfo (2007b) *Avtorynok: ekspansija dorogih inomarok prodolzhaetsja*. 24.1.2007. Saatavilla www-muodossa <<http://www.leasinginfo.ru/news/content/1169599518.html>>. (Luettu 14.2.2007)

Leasinginfo (2007c) *K 2010 godu Rossija vijdet na 5 mesto v mire po ob'emu avtorinka*. Saatavilla ww-muodossa <<http://www.leasinginfo.ru/news/content/1171407792.html>>. (Luettu 14.2.2007)

Leasinginfo (2007d) *Rossijane, kak ogoltelie, skupajut avtomobili*. 14.2.2007. Saatavilla ww-muodossa <<http://www.leasinginfo.ru/news/content/1171401935.html>>. (Luettu 14.2.2007)

Lenta.Ru (2006) *GAZ prodolzhit vypuskat' Volgu*. 13.3.2006. Saatavilla www-muodossa <<http://auto.lenta.ru/news/2006/03/13/volga/>>. (Luettu 16.1.2007)

Mannermaa, M. (2004) *Ajassa kehittyvät klusterit*. Saatavilla www-muodossa <<http://onet.tehonetti.fi/mannermaa/onet/artikkelitjalinkit/data/attachments/KLUSTERIT.doc>>. (Luettu 23.11.2006)

Moscars (2005) *Prognozy spezialistov 2005*. Saatavilla www-muodossa <<http://www.moscars.ru/content/view/299/85/>>. (Luettu 22.5.2006)

Märkälä, M. (2006) *Transitoreitin valintaan vaikuttavat tekijät autotoimialalla: Ahp:n soveltaminen*. Diplomityö. Lappeenranta teknillinen yliopisto. 29.11.2006. (Luettu 15.4.2007)

Nissan (2007a) Internet-kotisivut. Saatavilla www-muodossa <<http://www.nissan.ru/>>. (Luettu 20.2.2007)

Nissan (2007b) *Nissan v Rossii*. Saatavilla www-muodossa <<http://www.nissan.ru/home/inside-nissan/corporate/665577b8030c6010VgnVCM100000c4300a0aRCRD.html>>. (Luettu 14.2.2007)

- Ollus, S.-E. (2006) *Kestäkö Venäjän kasvu?* Seminaarijulkaisu: BOFIT Venäjä-tietoisku 8.5.2006. BOFIT Online 2006 No. 2. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.bofi.fi/NR/ronlyres/CE3A0FD3-F193-43EA-ADED-03F9EF5EA5C3/0/bon0206.pdf>>. (Luettu 13.3.2007)
- Pavlov (2005) *Karnet-2000 budet prodavat' Hyundai eshche dva goda.* 28.12.2005. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <[http://www.rol.ru/news/tech/autonews/05/12/28\\_001.htm](http://www.rol.ru/news/tech/autonews/05/12/28_001.htm)>. (Luettu 22.5.2006)
- Porttinen, K. (2005) *Venäjän-kauppa se kannattaa.* Talouselämä 27.5.2005. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <[http://www.talouselama.fi/doc.te?f\\_id=736540](http://www.talouselama.fi/doc.te?f_id=736540)>. (Luettu 10.11.2006)
- Radio Majak (2006) *V Kaliningrade natsalas' natsalas' sborkakitajskih Chery.* 17.4.2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://old.radiomajak.ru/society/06/04/17/46879.html>>. (Luettu 28.3.2007)
- RBC Daily (2006a) *Avtozavodi uvleklis' promsborkoj.* 31.10.2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.rbcdaily.ru/2006/10/31/industry/247896>>. (Luettu 9.11.2006)
- RBC Daily (2006b) *Rossijskij rynek podvel itogi 2005 goda.* 11.1.2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.imelink.ru/sections/viewtopic.php?p=123&sid=43dfcb9d0d19870b0c0efbc81b81ef>>. (Luettu 24.11.2006)
- RBC Daily (2006c) *Warren Browne: My ne umeem proizvodit' avtomobili za 6 tys. doll.* 25.09.2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.rbcdaily.ru/2006/09/25/industry/236390>>. (Luettu 10.11.2006)
- RBC Daily (2007) *Bednie dogonjajut bogatih.* 29.01.2007. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.rbcdaily.ru/2007/01/29/focus/264502>>. (Luettu 15.2.2007)
- Renault (2007a) *Financial results 2006.* 8.2.2007. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <[http://www.renault.com/renault\\_com/en/main/01\\_Actualites/01\\_GENERAL/detailrubrique.aspx?uri=tcm:1120-561644](http://www.renault.com/renault_com/en/main/01_Actualites/01_GENERAL/detailrubrique.aspx?uri=tcm:1120-561644)>. (Luettu 22.2.2007)
- Renault (2007b) *Kommertsjeskie rezul'tati za 2006 god.* 9.1.2007. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa): <[http://www.renault.ru/common//img/uploaded/news/files/Kommercheskie\\_rezultaty\\_2006-0.pdf](http://www.renault.ru/common//img/uploaded/news/files/Kommercheskie_rezultaty_2006-0.pdf)>. (Luettu 14.2.2007)
- Renault (2007c) *V 2006 godu v Rossii prodano 72484 avtomobilja Renault.* 15.1.2007. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <[http://www.renault.ru/common//img/uploaded/news/files/Sales\\_Renault\\_Russia\\_2006-2.pdf](http://www.renault.ru/common//img/uploaded/news/files/Sales_Renault_Russia_2006-2.pdf)>. (Luettu 14.2.2007)
- RIA Novosti (2007) *Rynek potrebiteljskogo kreditovaniya zhdut ser'eznye peremeny.* 23.01.07. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.credit-union.ru/materials/7/395.html>>. (Luettu 20.3.2007)
- RIA Novosti Volga (2007) *Osobyje ekonomitsjeskie zony v Rossii: segodnja i zavtra.* 24.1.2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.volga.rian.ru/economy/20060124/81455503.html>>. (Luettu 5.4.2007)
- Rosinvest (2007) *Avtotor i Chery vseгда gotovy.* 12.2.2007. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.rosinvest.com/news/266357/>> (Luettu 28.3.2007)
- RosStat (2005a) *Regioni Rossii. Sozialno-ekonomitsjeskie pokazateli 2005.* CD-rom.

RosStat (2005b) *Promyshlennost Rossii 2005*. CD-rom.

Rosstat (2006) *Regioni Rossii. Sozialno-ekonomitseskie pokazateli 2006*. CD-rom.

Russian-Japanese Investment Forum (2006) *Situatsija na rossijskom avtomobil'nom rynke i perspektivy dlja postavstikov komponentov*. Pietari, 7.9.2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.jp-ru.org/materials/UveKr.ppt>>. (Luettu 17.4.2007)

RZhd (2006) *Kratkaja karakteristika Transsibirskoj magistrali*. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <[http://www.rzd.ru/static/index.html?he\\_id=604&PHPSESSID=8af6730c5](http://www.rzd.ru/static/index.html?he_id=604&PHPSESSID=8af6730c5)>. (Luettu 14.6.2006)

Samofalova, O. (2006) *Magna posledovala za avtokonzernami v Peterburg*. Biznes. Strategia i taktika No. 107 (402). 16.6.2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <[http://b-online.ru/articles/a\\_15831.shtml](http://b-online.ru/articles/a_15831.shtml)>. (Luettu 19.6.2006)

Saruhanov, A. (2006a) *Toyota ne pospevaet za sprosom*. RBC Daily 10.10.2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.rbcdaily.ru/2006/10/10/industry/243456>>. (Luettu 10.11.2009)

Saruhanov, A. (2006b) *Chevrolet Niva idet na vzlet*. 5.10.2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.rbcdaily.ru/2006/10/05/cnews/242145>>. (Luettu 10.11.2006)

SeAZ (2007) *Ne opozdajte, vsego 9 dnej!* 22.3.2007. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <[http://www.seaz.ru/news/2007/03/22/news\\_116.html](http://www.seaz.ru/news/2007/03/22/news_116.html)>. (Luettu 23.3.2007)

Sitnina, V. & Lander, A. (2006) *Avtomobil'nyj venets*. Vremja novostej 30.05.2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.lenpravda.ru/reading1.phtml?id=9499>>. (Luettu 5.4.2007)

SOK (2005) Yhtymän internet-kotisivut. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.sok.ru/auto/izh-auto/>>. (Luettu 16.1.2007)

SOKIA (2007) *V 2006 godu prodazhi KIA v Rossii sostavili pochti 60 tisach avtomobilej*. 29.01.2007. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.sokia.ru/news/id.76/>>. (Luettu 22.2.2007)

Suomen suurlähetystö (2006) *Venäjän automarkkina kasvaa vauhdilla ja autoteollisuus siirtyy Itämeren rannoille*. Raportit 4.8.2006. Moskova. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.kauppapolitiikka.fi/netcomm/news/showarticle.asp?intNWSAID=53845>>. (Luettu 10.11.2006)

TagAZ (2005) Internet-kotisivut. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.tagaz.ru/plant/>>. (Luettu 16.1.2007)

TagAZ (2007) *TagAZ: itogi prodazh 2006 goda*. 11.1.2007. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.tagaz.ru/news/page1/issue98/>>. (Luettu 14.2.2007)

Temkin, A. (2006) *Ford boretsja s ocheredjami*. Vedomosti 27.4.2006. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <<http://www.park.ru/rubric.parkru?r=258&rc=48>>. (Luettu 22.5.2006)

Tiusanen, T. (2006) *Foreign Retailers in Russia*. Pohjoisen ulottuvuuden tutkimuskeskus. Julkaisu 34. Saatavilla [www-muodossa](http://www.muodossa) <[http://www.lut.fi/nordi/fin/julkaisut/34\\_Foreign\\_Retailers\\_in\\_Russia.pdf](http://www.lut.fi/nordi/fin/julkaisut/34_Foreign_Retailers_in_Russia.pdf)>. (Luettu 30.3.2007).

- The Asahi Shimbun (2007) *Rossija – lider importa poderzhanyh japonskih avto*. 21.02.2007. Saatavilla www-muodossa <<http://runetauto.ru/news/124.html>>. (Luettu 18.4.2007)
- Toyota Motor (2007a) Internet-kotisivut. Saatavilla www-muodossa <[http://www.toyota.ru/cars/new\\_cars/passenger.asp](http://www.toyota.ru/cars/new_cars/passenger.asp)>. (Luettu 14.2.2007)
- Toyota Motor (2007b) *Toyota v Rossii v 2006 godu*. 16.1.2007. Saatavilla www-muodossa <[http://www.toyota.ru/about/news\\_and\\_events/sum\\_sales\\_2006.asp](http://www.toyota.ru/about/news_and_events/sum_sales_2006.asp)>. (Luettu 14.2.2007)
- Transinterlogistic (2006) *Inostrannie avtokonzerni viehali na deshevih markah. Prodazhi avtomobilej v Rossii bjut vse rekordi*. Saatavilla www-muodossa <<http://www.transinterlog.com/news/169/>>. (Luettu 24.11.2006)
- Trofimova, E. (2007) *Nash srednij klass: ot gaishnikov do "zolotoj molodezhi"*. Utro.ru No.61 (1825) 2.3.2007. Saatavilla www-muodossa <<http://www.utro.ru/articles/2005/03/02/413084.shtml>>. (Luettu 14.3.2007)
- Tsitskin, A. (2006) *Vvoz poderzhanyh japonskih avtomobilej prodolzhaet uvelitsivat'sja*. 1.8.2006. Saatavilla www-muodossa <<http://www.rg.ru/2006/08/01/yaponki.html>>. (Luettu 18.4.2007)
- Tsvetova, M. (2007) *Zhizn'. Kak dorozhajut inomarki*. 22.1.2007. Saatavilla www-muodossa <<http://www.pmoney.ru/txt.asp?id=563844&rbr=204>>. (Luettu 2.3.2007)
- Turun Sanomat (2007) *Venäjän keskiluokka vahvistuu*. 11.3.2007. Saatavilla www-muodossa <<http://www.turunsanomat.fi/ulkomaat/?ts=1,3:1003:0:0,4:3:0:1:2007-03-11,104:3:444345,1:0:0:0:0:0:>>>. (Luettu 14.3.2007)
- UZ-Daewoo (2004) *Deshevyh inomarok ne budet?* 11/2004. Saatavilla www-muodossa <<http://www.uzdaewoo.ru/about/publications/>>. (Luettu 16.3.2007)
- Venla (2006) Suomalais-venäläinen kauppakamarin jäsentiedote 7/2006
- Venäjän Duman teollisuuskomitea (2006) *Rekomendatsii parlamentskih slushanij "Zakonodatel'noe obespetsenie razvitija otsetstvennoj avtomobil'noj promyshlennosti*. 18.4.2006. Saatavilla www-muodossa <<http://www.duma.gov.ru/promstroykom/listen/avtoprom.htm>>. (Luettu 18.4.2007)
- Zaikina, M. (2006) *Prodazhi inomarok: itogi 2005 goda*. Saatavilla www-muodossa <[http://www.atlantm.ru/press-centre/opinions/2005\\_final\\_results](http://www.atlantm.ru/press-centre/opinions/2005_final_results)>. (Luettu 24.11.2006)
- Zartschikov, A. & Murzina, A. (2006) *Kolesa v arendu*. RA Expert. BusinessWeek No.34, 18.9.2006. <http://www.raexpert.ru/editions/article22/> (29.3.2007)