

Infra ja ympäristö
Tiina Haapasalo

22.10.2015

Eduskunnan Valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle

HE 30/2015 vp, valtion talousarvio vuodelle 2016

Liikenneväylien merkitys elinkeinoelämälle

Menestyvä yritystoiminta tuottaa talouden kasvua ja työpaikkoja. Menestyvät yritykset tarvitsevat suotuisan toimintaympäristön, jonka olennainen osa on liikenneinfrastrukturi. Kaikkia liikennemuotoja tarvitaan, sekä palveluja että infraa aina kysynnän ja yritystarpeiden mukaan. Palveluissa oleellista on riittävä tarjonta ja toimiva markkina. Liikenneinfraassa oleellista on rahoitustasot, rahoituksen kohdentamisen periaatteet sekä tehokas infran tuotanto ja ylläpito. Liikenneväylien kunto vaikuttaa suoraan liikenteen sujuvuuteen, häiriöttömyyteen ja turvallisuuteen, ja sitä kautta yritysten kustannuksiin ja kilpailukykyyn niin kotimaassa kuin ulkomaankaupassa.

Perusväylänpito

Elinkeinoelämä pitää erittäin hyvänä, että perusväylänpidon rahoitusta lisätään hallituskaudella yhteensä noin miljardilla eurolla. Viimeisen kymmenen vuoden aikana liikenneväyliin on syntynyt noin kahden miljardin euron korjausvelka, jota nyt käydään vähentämään.

Vuoden 2016 osalta jatketaan edellisten vuosien keskimääräisellä tasolla 965 miljoonaa euroa ja siihen lisätään 100 miljoonaa euroa liikenneväylien korjausvelan kasvun pysäyttämiseen. Hallituskaudella kohdennetaan kaikkiaan 600 miljoonaa euroa lisää liikenneväylien korjausvelan vähentämiseen osana hallituksen kasvupakettia. Tämän lisäksi perusväylänpitoon siirretään 364 miljoonaa euroa kehittämissankkeista vuosina 2017–2019.

Liikenneverkon investoinnit

Vuonna 2016 etenevät suunnitellusti edellisellä kaudella päätetyt liikennehankkeet ja uutena käynnistyy Helsingin ratapihan parantaminen. Vuonna 2016 investointeihin käytetään noin 540 miljoonaa euroa.

Investointien taso laskee kehyskauden lopulla lähelle 300 miljoonaa euroa, koska investointirahoituksesta siirretään 364 miljoonaa euroa perusväylänpitoon vuosina 2017–2019 sekä rahoitusta leikataan 240 miljoonalla eurolla vuosina 2019–2020.

Infra ja ympäristö
Tiina Haapasalo

22.10.2015

Liikenneinfran kehittämiseen ja uusiin kohteisiin on koko kehyskaudella noin 300 miljoonaa euroa. Käytännössä tämä johtaa infran kehittämisen merkittävään hidastumiseen Suomessa. Elinkeinoelämän kannalta se on signaali liiketoimintaympäristön jäämisestä jälkeen suhteessa kilpailijamaihin.

Viime vuonna tehty vertailu kertoo, että Ruotsi investoi liikenneverkkoon 30 prosenttia enemmän kuin Suomi, kun otetaan huomioon kansantalouden koko. Euro-määräisesti investoinnit ovat olleet vuositasolla kolme kertaa suuremmat. Ruotsin hallituksen uusi investointisuunnitelma vuosille 2014–2025 on arvoltaan jopa kuu-sinkertainen Suomeen verrattuna.

Suomen pääliikenneverkko on osa eurooppalaista verkkoa, jota kehitetään EU:n yhteisten tavoitteiden ja kriteerien mukaisesti. EU:n kuluvan rahoituskauden infra-rahoista on juuri jaettu noin puolet eli 13 miljardia euroa. Näistä Suomen lähiympäristöön kohdistuu merkittäviä EU-rahoitusosuuksia, kuten Rail Baltican ensivaihe yli 400 miljoonaa euroa, Tanskan Fehmarnbeltin tunneli lähes 600 miljoonalla euroa (tunnelilla yhdistetään kaksi Tanskan saarta, minkä ansiosta Skandinaviasta pääsee jatkossa maanteitse Saksaan ja muualle Manner-Eurooppaan asti) sekä pohjoisessa Narvikin radalle suunnittelurahat. Suomen liikenneväyliin saatiin EU-rahoitusta 16 miljoonaa euroa. Jotta Suomi saisi nykyistä isomman siivun EU:n liikenne-rahoista, edellytetään myös vahvaa kansallista panostusta.

Infrarahoituksen kohdentaminen yrityslähtöisesti

Liikenneinfran rahoituksen kohdentamisessa olisi tunnettava yritysnäkökohdat nykyistä paremmin, jotta päätöksenteolla voidaan vahvistaa talouden kasvua ja kansantaloutta. Tähän tarvitaan uudenlaista yhteistyötä ja avoimuutta yritysten ja viranomaisten välille sekä uudenlaisten mittareiden ja kriteerien selvittämistä ja kehittämistä.

Ely-keskusten rooli yritysten paikallisten tarpeiden tuntemisessa on keskeinen ja myös liikenneviraston on tärkeä tehdä yhteistyötä yritysten kanssa erityisesti pääliikenneverkkoa koskevissa laajemmissa parannustarpeissa. Virastoilla voisi olla yhteinen sähköinen alusta erilaisille yrityksiin liittyville tiedoille. Monia yritysten liikenteeseen liittyviä tietoja voidaan tuottaa mobiilisti ja digitaalisesti jatkohyödynnettäväksi uudenlaisissa liikenteeseen ja infran pitoon liittyvissä palveluissa. Näin sekä tarpeisiin että niihin liittyviin vaikutustietoihin saadaan ajankohtaisuutta ja avoimuutta.

Perinteisesti infrahankkeissa käytetyt hyöty-kustannus -laskelmat eivät kuvaa logistiikan ja liikenteen merkitystä yrityksille tai yhteiskunnalle talouskasvun ja kansanta-

Infra ja ympäristö
Tiina Haapasalo

22.10.2015

louden kautta. Tätä eivät kuvaa myöskään tilastolliset liikennemäärät, asukasmäärät, toimialakohtaiset tiedot, toistuvat tyytyväisyysmittaukset tai infraan liittyvät tekniset tunnusluvut.

Yrityslähtöisiä informatiivisia tunnuslukuja voivat olla esimerkiksi infraparannuksista hyötyvien yritysten lukumäärä, liikevaihto, yrityksiä hyödyttävän liikenteen määrä (tavaraliikenne, työntekijöiden liikenne, asiakkaiden liikenne), hyötyvien yritysten tuottama arvonlisäys kansantaloudessa, yritysten työllistävyys, yritysten kasvu- ja investointinäkyvät jne. Kansantaloudellisen merkityksen kuvaamiseksi on tiedettävä, mitkä yritykset käyttävät mitäkin reittejä ja mikä on näiden yritysten tuottama arvonlisäys kansantalouteen.

Yksittäisissä investointikohteissa voidaan kriteerinä käyttää myös merkitystä valtiotalouden verotulojen kannalta (yhteisövero, välilliset verot, tulovero, arvonlisävero). On myös tilanteita, joissa liikenneväylän parantaminen on kynnys koko liiketoiminnalle tai sen laajennukselle. Voi olla myös tilanteita, joissa parantaminen on välttämätöntä toiminnan ylläpitämiseksi ennallaan.

Liikenteen verot ja maksut

Rikkidirektiivin aiheuttamia kustannuksia kompensoidaan puolittamalla väylävero ja poistamalla rataverot vuosiksi 2015–2017. Julkisen talouden suunnitelmassa on varauduttu kompensaatioiden jatkamiseen vuonna 2018. Tämä on tarpeen elinkeinoelämän näkökulmasta, sillä muille merialueille vastaavia sääntöjä tulee aikaisintaan vuonna 2020.