

LIIKENNEJAOSTO 9.10.2025

HE 99/2025 Esitys valtion talousarvioksi vuodelle 2026

Logistiikkapäällikkö Ilkka Hamunen

8.10.2025



Metsäteollisuuden avainlukuja

Koko maa metsästä rekkaan, junaan ja laivaan.



16,8 %

Suomen tavaraviennistä



143

Tuotantolaitoksia



82 800

Työllisyysvaikutus



3,1 mrd. €

Verokertymä euroa



1,9 mrd. €

Investointivaikutus, euroa



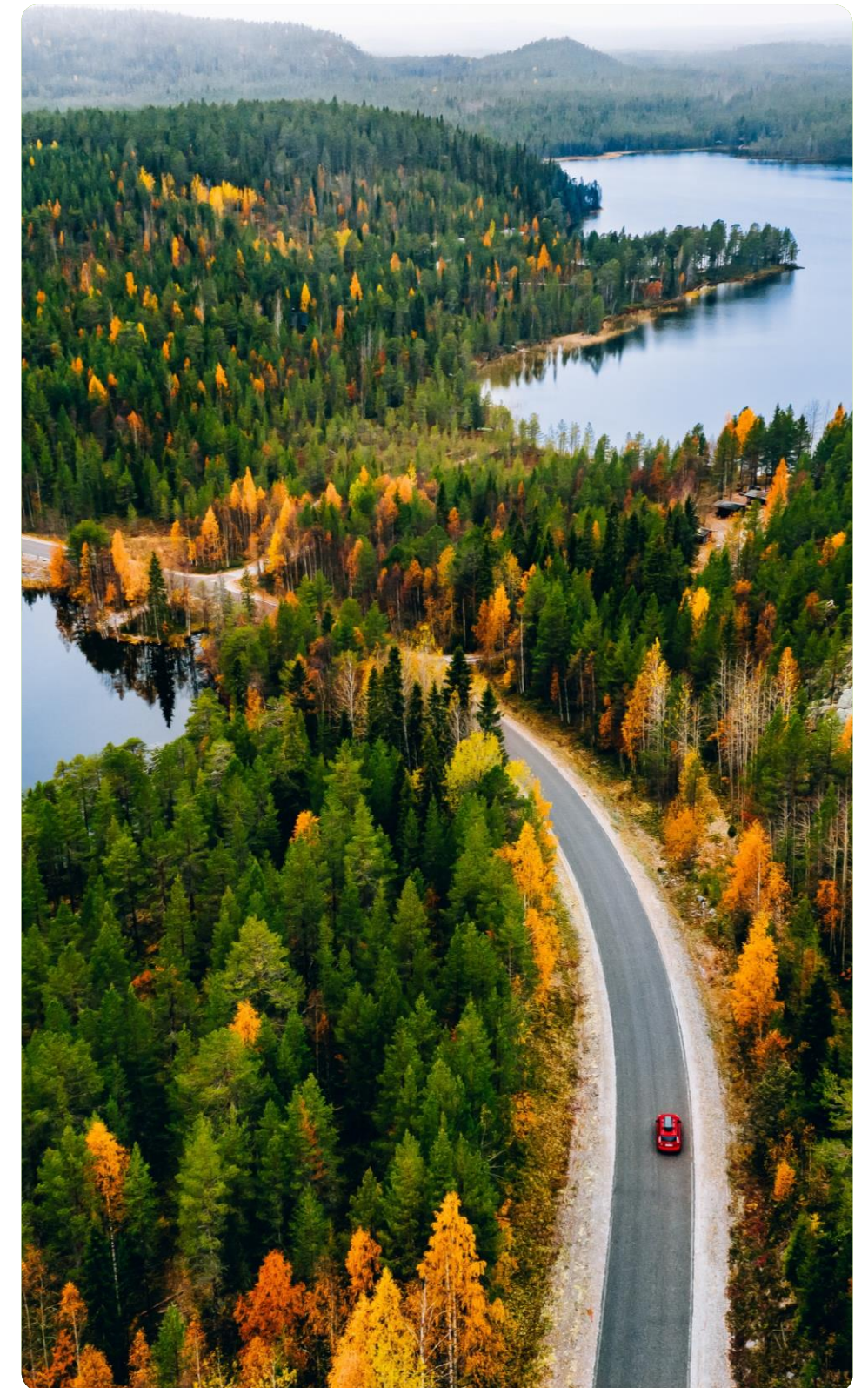
2,5 mrd.

Metsävarat, kuutiometriä



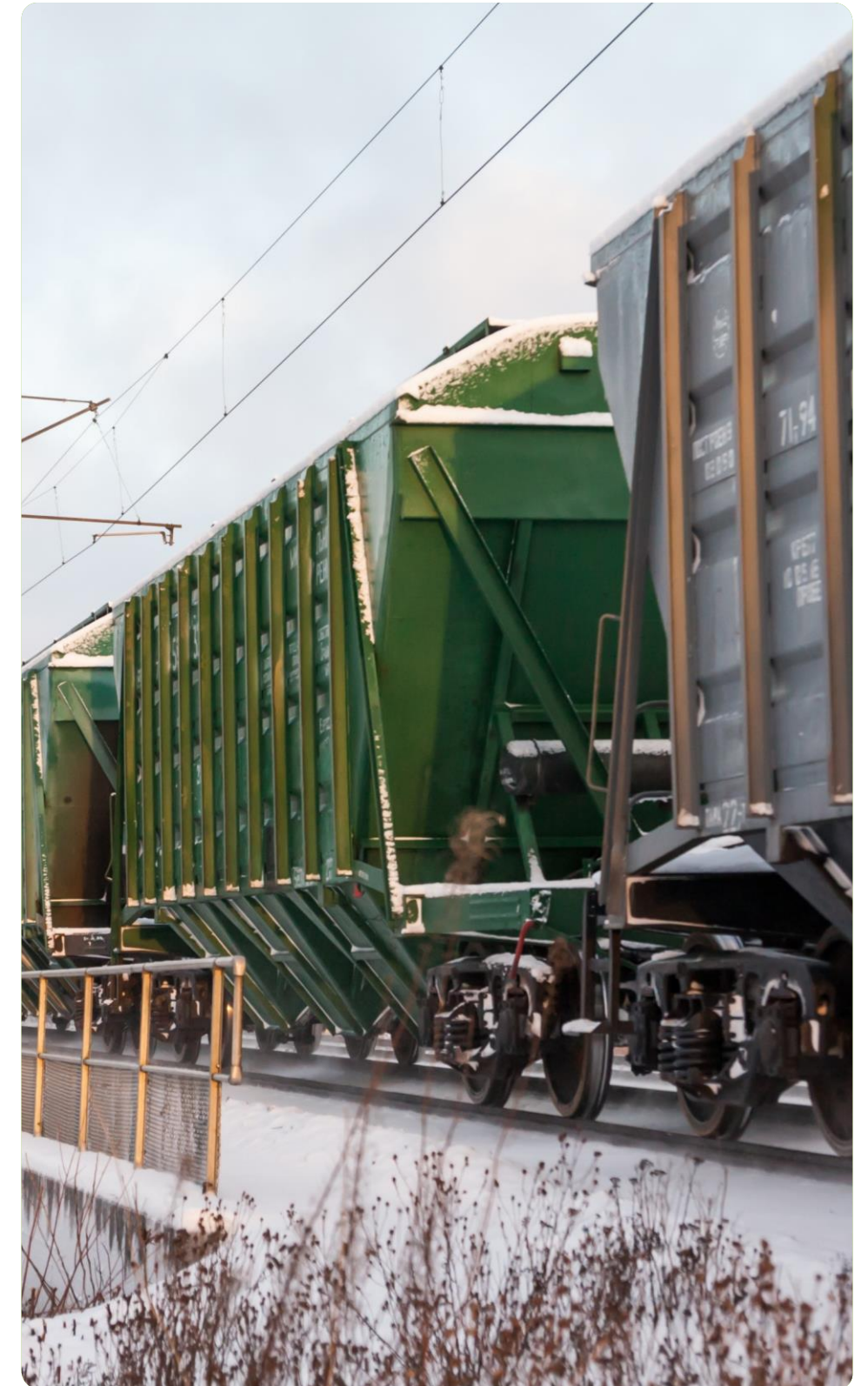
Perusväylänpito

- Kertaluonteinen lisärahoitus korjausvelkaan laskee ensi vuonna 82 milj., nykyisestä +200 milj. tasosta +118 milj. tasoon. Kokonaisrahoituksen ollessa 1,41 miljardia.
- Julkisen talouden suunnitelman mukaisesti 2027–2029 mennään ns. kehyspohjilla vajaassa 1,3 miljardissa. Mahdolliset Liikenne 12 suunnitelmassa esitettävät korotukset aikaisintaan vuonna 2030.
- Korkealle jääneen kustannustason vaikutuksesta korjausvelka tulee nousemaan nykyisestä noin 4,1 miljardista merkittävästi sekä tie- että rataverkolla. Väylävirasto ennustaa lähes 5 000 km kasvua korjaustarpeessa olevista tieosuuksissa 2024–2029.
- Rahoitus ei riitä priorisoinnissa metsäteollisuuden raaka-aineen saannille ja huoltovarmuudelle tärkeiden vähäliikenteisten teiden kunnossapitoon.



Uudet kehittämishankkeet

- Yleisesti Metsäteollisuus ry kannattaa kaikkia tavaraliikenteen tarpeita palvelevia hankkeita.
- Erityisesti raideliikenteen sujuvuutta ja kapasiteettia palvelevat hankkeet, kuten Digiradan toteutus sekä Pääradan ja Savon radan kehittäminen tukevat metsäteollisuuden tarpeita.
- Raakapuutermiinaaleissa on valmistelussa sekä rataverkolla että sisävesillä kustannustehokkaita kehittämishankkeita.
- Korostamme jatkossakin Traficomien tilannekuvatyön kehittämistä ja Väyläviraston investointisuunnitelma-prosessia, jotka antavat teollisuudelle näkymää hankkeiden etenemiseen.



Logistinen takamatka ja vientiteollisuuden kilpailukyky

- 95 % Suomen viennistä kulkee meritse, Suomi on saari Keski-Euroopasta katsottuna.
- Keski-Euroopan kilpailijamaihin ja globaalin kaupan kuljetushubeihin nähden olemme aina Itämeren verran takamatkalla.
- Väylämaksun puolituksen poistaminen oli ikävä taka-askele, vaikka valtiontalous olikin perusteena. Erilaiset globaalit taloushäiriöt vaikuttavat kysyntään ja sotkevat markkinoita, kilpailukykyä on etsittävä kustannuksista.
- Lisäksi kv. sääntely tulee lähivuosina lisäämään kustannuksia (ETS2, FuelEU Maritime ja IMO net zero)
- Ainakaan uusia kustannuksia ei kaivata.

