Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka
Tiina Haapasalo

17.10.2018

Eduskunnan Valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle

HE 123/2018 vp, valtion talousarvio vuodelle 2019

Perusväylänpito

Perusväylänpidon rahoitus laskee vuonna 2019 hallituskautta edeltäneelle noin miljardin euron tasolle (1.036 M€). Rahoitustaso on ollut keskimäärin 20 % korkeampi edeltävällä kaudella. Rahoituksen aleneminen on merkittävä ja se aiheuttaa huolta elinkeinoelämän kuljetuksille ja sekä infran rakennusalalle.

Rahoitus on ollut kahtena edellisenä vuonna huomattavasti korkeammalla tasolla, vuonna 2018 1.407 M€ ja vuonna 2017 1.272 M€. Kuluvalla hallituskaudella perusväylänpitoon on kohdennettu 600 miljoonaa euroa kärkihankerahoitusta sekä siirretty noin 360 miljoonaa euroa varoja infran kehittämisestä. Näillä toimenpiteillä on pysäytetty infran korjausvelan kasvu sekä tehty lukuisia pieniä tason parannuksia. Elinkeinoelämän kuljetukset ja kansalaisten liikkuminen ovat hyötyneet parannuksista selvästi, ja tämä on näkynyt myös tyytyväisyystutkimuksissa.

Liikenneväylien korjausvelka on edelleen 2,5 miljardia euroa. Liikenneväylien kunto vaikuttaa suoraan liikenteen sujuvuuteen, häiriöttömyyteen ja turvallisuuteen, ja sitä kautta yritysten kustannuksiin ja kilpailukykyyn niin kotimaassa kuin ulkomaankaupassa.

Elinkeinoelämän pitää perusväylänpidon rahoituksen nostoa 1.300 miljoonan euron vuositasolle tarpeellisena. Tämä on myös parlamentaarisen työryhmän ehdotus.

Liikenneverkon investoinnit

Liikenneverkon investointeihin kohdennetaan talousarviossa vuonna 2019 479 miljoonaa euroa (v. 2018 507 M€, v. 2017 552 M€). Liikenneverkon investointeihin on kuluvalla ja edellisellä hallituskaudella ollut käytettävissä keskimäärin 550 miljoonaa euroa vuositasolla. Elinkeinoelämä pitää liikenneinvestointien kasvattamista yhtä tärkeänä kuin perusväylänpidon rahoitusta. Investoinneissa tulisi pyrkiä 10 % pysyvään korotukseen eli vähintään 600 miljoonan euron keskimääräiselle vuositasolle.

Liikenneverkon ja kuljetusketjujen toimivuus

Menestyvä yritystoiminta tuottaa talouden kasvua ja työpaikkoja. Menestyvät yritykset tarvitsevat suotuisan toimintaympäristön, jonka olennainen osa on liikenneinfrastruktuuri. Liikenneinfrassa oleellista on rahoitustasot, rahoituksen kohdentamisen periaatteet sekä tehokas infran tuotanto ja ylläpito.

Liikenneinfran kehittäminen paranee Suomessa oleellisesti, kun seuraavalla hallituskaudella otetaan käyttöön 12 vuotta kattava valtakunnallinen liikennejärjestel-

mäsuunnitelma. Suunnitelmalla luodaan edellytykset kilpailukykyisille, automatisoituville ja älykkäille liikennepalveluille sekä liikenneriippuvaiselle yritystoiminnalle.

Maanteiden ja rautateiden runkoverkkojen määrittely on suunnitelman kulmakiviä. Elinkeinoelämän näkökulmasta runkoverkkojen korkea yhtenäinen palvelutaso on keskeinen kehittämistavoite pitkämatkaiselle liikenteelle sekä uusien palvelujen kehittymiselle ja kasvulle. Palvelutason yhtenäisyys on olennaista yrityksille, kaupungeille ja maakunnille, jotta ne kykenisivät ennakoimaan ja hyödyntämään toimintaympäristön tarjoamat mahdollisuudet täysimääräisesti. Tämä puolestaan edistää investointeja ja tukee alueiden kasvua. Päätös runkoverkoista on tarpeen myös EU-rahoituksen hakemiseksi ja kanavoimiseksi.

Euroopan komissio on ehdottanut Verkkojen Eurooppa -rahoitusvälineen jatkamista seuraavalle EU:n budjettikaudelle. Ohjelman painotukset ja tavoitteet painottamalla kestävää liikennettä ja edistävät myös kansallisia energia- ja ilmastopolitiikan tavoitteita. Ehdotuksessa rahoituskelpoiset ydinverkkokäytävät laajennetaan kattamaan yhteys Helsingistä Tornioon, joka merkitsee jopa 2 miljardin euron ratahankkeiden tulemista tukikelpoisiksi Suomessa. Tältä osin komission ehdotus on erittäin hyvä Suomen kannalta ja menestyksellisesti neuvoteltu. Kansallisten päätösten myötä voidaan EU-rahoitus liikenneverkoille käytännössä jopa kymmenkertaistaa kuluvaan kauteen verrattuna. Oleellista on myös Rail Baltican säilyminen prioriteettina seuraavalla kaudella.

Suomen on yllettävä yritysten toimintaympäristönä muiden Pohjoismaiden tasolle. Muutama vuosi sitten tehty vertailu kertoo, että esimerkiksi Ruotsi investoi liikenneverkkoon 30 % enemmän kuin Suomi, kun otetaan huomioon kansantalouden koko. Euromääräisesti investoinnit ovat olleet vuositasolla jopa kolme kertaa suuremmat. EU-rahoituksen saanto Suomen liikenneväyliin on vähäinen samaan aikaan kun Suomen lähiympäristöön kohdistuu merkittävää EU-rahoitusta, kuten Rail Baltica, Tanskan Fehmarnbeltin tunneli sekä Narvikin sataman kaksoisraide.

Elinkeinoelämän näkökulmasta oleellista on, että liikenneverkon kehittämisessä päästään yritysten investointeja houkuttelevaan pitkäjänteiseen suunnitteluun, pohjoismaisittain kilpailukyiseen infran tasoon sekä vakaaseen rahoitukseen.

Väylämaksu

Elinkeinoelämä on tyytyväinen siitä, että väylämaksun puolitusta jatketaan vuosina 2019 ja 2020 eli tältä osin yritysten toimintaympäristö on vakaa lähivuosina. Väylämaksun puolittamisella otetaan huomioon kansainvälisen säädännön vaikutukset ulkomaankauppaa käyvien yritysten kilpailukykyyn meriliikenteessä.