29.4.2022

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

Lausunto, Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2023—2026 (VNS 2/2022 vp)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt kirjallista lausuntoa valtioneuvoston selonteosta julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2023—2026. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää lausuntonaan seuraavaa.

Suomessa kotimaan tavaraliikenteestä kuljetettiin maanteillä 90 % tavaratonneista ja 75 % tonnikilometreistä vuonna 2020. Vastaavasti rautateiden osuus oli 8 % tavaratonneista ja 18 % tonnikilometreistä. Maanteiden tavaraliikenne onkin kiistatta keskeisin kuljetusmuotomme ja sen rooli on kuljetusmuotojen välisessä työnjaossa viime vuosina kasvanut.

Eurooppalaisessa mittakaavassa tarkasteltuna Suomessa on varsin ohuet liikenne- ja kuljetusvirrat sekä pitkät etäisyydet keskeisille Euroopan markkina-alueille. Pitkälti juuri sijaintimme johdosta suomalaisten yritysten logistiikkakustannukset ovat suuremmat kuin monissa kilpailijamaissa, siksi logistiikka- ja kuljetusalan tehokkuudella on hyvin suuri merkitys koko Suomen elinvoimalle ja kilpailukyvylle. Sijaintimme synnyttää meille selvän logistisen takamatkan, joka on kyettävä taklaamaan tehokkaasti toimivalla liikennejärjestelmällä.

Suomessa liikennejärjestelmän kehittämiseen on kaivattu pitkäjänteisyyttä. Tähän on kuluvalla hallituskaudella vastattu mm. laatimalla valtakunnallinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Suunnitelman pohjaksi on laadittu määrävälein päivitettävä liikenneverkon strateginen tilannekuva. Strategisessa tilannekuvassakin tunnistettuja pullonkauloja ja pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettuja tavoitteita toteutetaan mm. Väyläviraston investointiohjelman ja väylänpidon perussuunnitelman avulla. Nämä ovat kaikki tärkeitä lähtökohtia luomaan pitkäjänteisyyttä Suomen kilpailukyvylle ja elinvoimalle keskeisen liikenneverkon kehittämiselle. Tällä hetkellä keskeisin huoli liittyy suunnitelmien toteuttamisen edellyttämän riittävän rahoitustason varmistamiseen.

On ymmärrettävää, että Suomen valtion talous on koronapandemian ja Ukrainan sodan aiheuttamien seurausten johdosta erittäin haastavassa tilanteessa ja talousarvioennusteet tuleville vuosille selvästi alijäämäisiä. Korona-aika sekä Ukrainan sota toivat myös esille, kuinka laajasti yhteiskunta ja elinkeinoelämä ovat riippuvaisia toimivista kuljetuksista ja logistiikasta. Haasteet tai kustannusnousut logistiikassa heijastuvat hyvin nopeasti ja laajalti muuhun yritystoimintaan ja koko yhteiskuntaan mm. inflaation kiihtymisenä. Myös Suomen huoltovarmuuden kannalta kotimainen kuljetus- ja liikennesektori on yksi kriittisistä toiminnoista, ja onkin ensiarvoisen tärkeää huolehtia toimivasta liikenneverkosta ja -järjestelmästä liikkumisen ja kuljettamisen perustana.

Hallinnonaloittaisissa valtiontalouden kehyksissä (taulukko 6, s. 22) liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kehyksessä on lievää laskua koko JTS:n suunnitelmakauden. Tämä luo hyvin haastavan, suorastaan ristiriitaisen asetelman pitkänaikavälin suunnitelmien ja liikennesektoria mm. päästövähennysten osalta koskevien kunnianhimoisten tavoitteiden kanssa, erityisesti kun huomioidaan lisäksi tämänhetkinen inflaationäkymä.

Jo keväällä 2021 päätettyjä 370 milj. euron suuruisia julkisen talouden pysyviä vuosittaisia säästöjä on uudessa JTS:ssa tarkennettu Venäjän hyökkäyssodan aiheuttaman Suomen ja Euroopan turvallisuusympäristön muuttumisen johdosta. Hallinnonaloittaisista säästöistä (s. 26) selvästi merkittävin osuus (127 milj. euroa) kohdistuu LVM:n hallinnonalalle. Tämän suuruusluokan leikkaukset kehystasosta vaarantavat pitkänaikavälin suunnitelmien toteuttamisen, mutta myös väyläverkon oikea-aikaisen ylläpidon.

Merkittävät leikkaukset väylänpidosta, erityisesti olemassa olevan väyläverkon ylläpidosta, ovat hyvin lyhytnäköistä politiikkaa, sillä oikea-aikaisista ylläpitotoimista tinkimällä kertautuvat kustannukset hyvin todennäköisesti tulevina vuosina moninkertaisina peruskorjauskuluina. SKAL pitää kuitenkin hyvänä, että vuonna 2021 julkaistussa edellisessä julkisen talouden suunnitelmassa LVM:n hallinnonalalle kohdistettua 110 milj.euron vuosittaista säästöä ei ole kasvatettu kuin 17 milj.eurolla muuttuneessa tilanteessa uudessa JTS:ssa. Säästö luo kuitenkin edellä kuvatuista syistä johtuen hyvin haastavan ja ristiriitaisen tilanteen liikennesektorille asetettuihin tavoitteisiin nähden.

Kestävän kehityksen tukeminen on tuotu JTS:ssa vahvasti esille (s. 49), jota SKAL ry pitää tärkeänä asiana. Vihreää siirtymää tuetaan erilaisilla rahoitusinstrumenteilla. Hiilineutraaliutta edistävien määrärahojen taso alenee kuitenkin koko suunnitelman nelivuotiskauden ajan. Erityisesti liikennesektorille kohdistuu merkittävää painetta hiilineutraali Suomi -tavoitteen osalta. Liikenneverkon kehittäminen ja ylläpitäminen -toimenpidealueenkin osalta rahoitus kuitenkin putoaa tasaisesti koko suunnitelmakauden ajan vuoden 2023 254 milj.eurosta vuoden 2026 197 milj.euroon.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Janne Kojo
yhteiskuntasuhteiden päällikkö

Suomen *Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on maanteiden tavaraliikenteen ja logistisia palveluja tarjoavien yritysten edunvalvontajärjestö ja asiantuntija. Järjestö edustaa laajalti Suomen kuljetus- ja logistiikka-alaa ja sen jäsenistöön kuuluu noin 4 100 kuljetus- ja logistiikkayritystä ympäri Suomea.*