

Elinkeinoelämä pyörien päällä

Johtaja Raimo Mansukoski, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto

Suomalaisen hyvinvointiyhteiskunnan rahoitus edellyttää jatkuvaa yli 3% kansantuotteen vuosikasvua, mikä tarkoittaa yli 4% teollisuustuotannon ja yli 5% viennin kasvua. Talouskasvun aikaansaamiseksi elinkeinoelämän kilpailukyvyistä on pidettävä huolta. Tulevina vuosina on kiinnitettävä erityishuomiota viennin kasvun aikaansaamiseen, vientimme on tällä hetkellä 40% tasolla bruttokansantuotteeseen suhteutettuna. Kasvu ja kilpailukyky edellyttävät, että liikenneverkkomme pidetään hyvässä kunnossa. Meillä ei ole varaa olla investoimatta liikenneväyliin.

Tieliikenteellä tärkeä rooli

Elinkeinoelämän logistiikassa tiekuljetuksilla on merkittävä rooli. Suoritteella mitattuna tieliikenne on tärkein liikkumismuoto Suomessa: pyörillä kulkee 94% henkilöliikenteen ja 66% tavaraliikenteen suoritteesta. Kaikilla kuljetusmuodoilla on oma roolinsa eikä tiekuljetuksille useinkaan ole järkevää vaihtoehtoa. Teiden tulee siis olla kunnossa. Tieverkosto muodostaa myös tärkeän kansallisomaisuuden, jonka arvo on noin 25 mrd euroa. Tällaisen kansallisomaisuuden arvoa tulisi vaalia.

Teollisuuden logistiikka kehittyy

Yritysrakenteiden voimakas kehitys on luonut paineita myös logistiikan kehittämiseksi. Yrityskoot kasvavat, yritykset keskittyvät ydinosaamiseensa ja kumppanuus palvelun tuottajien kanssa kasvaa. Oleellista on tiedon hallinta koko yrityksen toimitusprosessissa. Samalla korostuu asiakastoimitusten palvelutaso. Kustannusten rinnalle ovat nousseet tärkeinä kilpailukykytekijöinä toimitusvarmuus, täsmällisyys ja nopeus. Esimerkiksi väylien huonosta kunnosta johtuviin häiriöihin ei ole varaa, varastot on minimoitu ja läpimenoajat ovat lyhyitä.

Koko kuljetusketjun tehokkuus on ratkaisevaa. Eräs ilmiö tästä on, että tavaravirrat keskittyvät. Yhteydet päävientisatamiin tulevat yhä tärkeämmiksi ja näiden yhteyksien tulee kuulua sekä tie- että rataverkon ylläpidon ja kehittämisen prioriteetteihin. Markkinat ohjaavat logistiikkavirtojen kehitystä, julkisen vallan tulee tukea kehitystä päätöksillään.

Logistinen osaaminen korostuu. Suomalaisilla yrityksillä on huomenlahjana korkeat logistiset kustannukset. Löytyy kuitenkin lukuisia esimerkkejä siitä, että yritykset ovat osaamisella onnistuneet tekemään logistiikasta kilpailuedun. Mainittakoon tässä yhteydessä esimerkkeinä Nokia ja metsäteollisuus.

Väylärahoitus puhuttaa jatkuvasti

Väyläomaisuutemme arvo kuihtuu koko ajan, investoinnit ovat selvästi alle vuosittaisten poistojen. Panostukset tieverkon ylläpitoon ja kehittämiseen ovat reaalisesti laskeneet jo pitkään. Tieliikenteeltä kerätään veroina ja maksuina vuosittain 6 mrd euroa, mutta tieverkkoon panostetaan tällä hetkellä vain 750 milj. euroa vuodessa. Väylähankepäätöksiä vaivaa edelleen lyhytjänteisyys. Jatkossa tarvitaan vähintään yli hallituskauden ulottuvia investointiohjelmia.

Palvelutasovaatimukset muodostavat hyvän lähtökohdan tulevien väyläpanostusten suunnittelulle. Äskettäin valmistuneessa peruspalvelutasotyöryhmän raportissa todetaan, että päivittäisen peruspalvelutason turvaamiseksi tarvitaan 10-15% lisärahoitusta väyläpalveluihin.

Lisärahoituksen ohella tulee kiinnittää erityishuomiota rahankäytön tehokkuuteen. Pitkäjänteisten investointiohjelmien ohella tarvitaan uusia hankintamenetelmiä. Elinkaarimalli tarjoaa hyvän lähestymistavan tulevien väylähankkeiden toteuttamiselle. Se täydentää perinteisiä hankintamenettelyjä, on edullinen tilaajalle oikein mitoitetuissa hankkeissa, korostaa asiakaslähtöisyyttä ja innovatiivisuutta sekä tasaa suhdanteita ja luo edellytyksiä tulevalle talouskasvulle. Tarvitaan rohkeita avauksia myös PPP-hankkeiden osalta. Hyvistä kehityshankkeista ei ole pulaa.

Tehokkuuden tavoitteluun sisältyy myös väylähallinnon jatkuva kehittäminen. Tältä osin onkin tehty kiitettävästi uusia pelinavauksia. Eri asia sitten on, onko ”tie auki taivasta myöten”. Myös hallinnolliset menettelyt kaipaavat kehittämistä. Liian usein ollaan tilanteessa, missä järkevän hankkeen esteenä on kaavoitusprosessin hitaus.

Palvelutaso ontuu ja rahoitusvaje kumuloituu

Tieverkolta löytyy lukuisia esimerkkejä merkittävistä palvelutason puutteista. Vuosittainen kelirikko sorateilla aiheuttaa yksin metsäteollisuudelle 100 milj. euron ylimääräiset vuosikustannukset, vaikka kelirikko ilmeisesti olisi poistettavissa kohtuukustannuksin. Päälysteet teillämme kyetään uusimaan noin 20 vuoden välein, kun tarve olisi 10-12 vuotta. Puolet kaikista silloista lähestyy peruskorjauksen tarvetta.

Elinkeinoelämä on syystä huolissaan tieverkon palvelutason tulevaisuudesta. Vaarana on, että pitkään jatkuessaan vuotuinen rahoitusvaje synnyttää ”lumipalloefektin”, jolloin tilanteen korjaamiseen vaaditaankin todella mittavat kertapanostukset. Kunnossa oleva väylästä on yksi merkittävä tekijä esimerkiksi teollisuuden pohtiessa tuotantolaitostensa sijaintipäätöksiä.

Kustannukset uhkaavat nousta

Brysselissä ei ole sisäistetty Suomen erityisolosuhteita eikä strategista asemaa. Liikennepolitiikkaa tulisi kehittää voimakkaammin kunkin maan omista lähtökohdista. Nyt EU haluaa rankaista tieliikennettä myös Suomessa, kun pyritään ratkaisemaan Keski-Euroopan teiden ruuhkat. On selvää, että samat periaatteet eivät sovellu Suomeen. Kustannukset uhkaavat nousta. Toimenpiteet tullaan kohdistamaan teiden tavaraliikenteeseen, mikä ei ratkaise ongelmia. Kaikilla liikennemuodoilla on oma roolinsa ja niiden tulee rakentaa kilpailukykyä omilla avuillaan – ei tieliikennettä rankaisemalla. Kysymys on viime kädessä kilpailukykyä. Pyörienkin pitäisi kuitenkin pyöriä.