

27.4.2020

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

INFRA ry:n lausunto koskien valtioneuvoston selontekoa julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2021—2024

INFRA ry kiittää saamastaan lausuntopyynnöstä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Yleistä

Julkisen talouden suunnitelman johdannossa todetaan käynnissä oleva koronakriisin aiheuttama poikkeuksellisen haastava tilanne, minkä vuoksi kyseisessä julkisen talouden suunnitelmassa esitetään vain riippumattoman ennusteen mukainen julkisen talouden keskipitkän aikavälin kehitysarvio eikä suunnitelma sisällä vakausohjelmaa.

Vakausohjelma, jossa asetetaan julkisen talouden monivuotiset tavoitteet ja tehdään valtioneuvoston arvio keskipitkän aikavälin tavoitteet saavuttamisesta, on tarkoituksenmukaista tehdä vasta talouden tilane kuvan tarkentuessa.

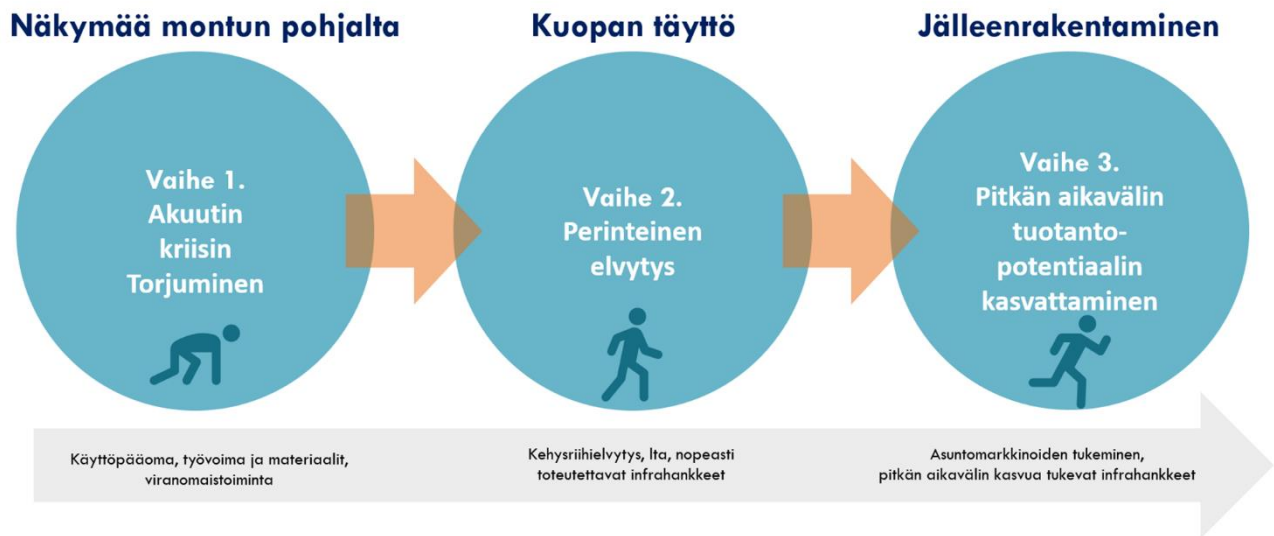
Suunnitelmassa myös todetaan, että hallitus valmistelee toukokuussa annettavaan valtion kolmanteen lisätalousarvioesitykseen talouden nopeaa elpymistä tukevia kohdennettuja, nopeavaikutteisia ja määräaikaisia toimenpiteitä, joita jatketaan taloustilanteen edellyttämällä tavalla.

Julkisen talouden suunnitelmassa korostetaan, että hallitus pyrkii vahvistamaan tuottavuutta mm. tukemalla investointeja esimerkiksi infrastruktuuriin. Samoin todetaan, että hallitus on sitoutunut toimimaan tavalla, jonka seurauksena Suomi on hiilineutraali v. 2035 ja hiilinegatiivinen nopeasti sen jälkeen.

Jo tehtyjen päätösten lisäksi hallitus valmistelee talouden nopeaa elpymistä tukevia toimenpiteitä toukokuun 2020 lisätalousarvioesitykseen. Samassa yhteydessä on tarkoitus päättää kuntatalouden tukemisen toimenpiteistä julkisen talouden suunnitelman yhteydessä linjatulla tavalla.

Yllä mainittujen seikkojen takia INFRA ry keskittyy lausunnossaan esittämään näkemyksiään lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin elvyttäviksi politiikkatoimiksi (Kuva 1).

27.4.2020



Kuva 1. Lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin elvyttävät politiikkatoimet

Lyhyt aikaväli

Lyhyellä aikavälillä hallitus on jo ryhtynyt määrätietoisin toimiin pyrkien turvaamaan mm. yritysten käyttöpääoman saatavuuden sekä varmistamaan työvoiman riittävyyden.

Nämä ensimmäisen vaiheen toimenpiteet on käytännössä jo tehty.

Keskipitkä aikaväli

Seuraavaksi hallituksen tulisi näkemyksemme mukaan keskittyä turvaamaan julkinen kysyntä aloittamalla nopeasti käyttöön otettavat elvyttävät toimenpiteet sekä jatkaa valmistautumista ns. exit -vaiheeseen.

Julkista kysyntää tukevia toimia ovat esimerkiksi perusväylänpidon määrärahan nostaminen sekä kuntien tukeminen niiden infrahankkeiden takautuvasti voimaan tulevalla määräaikaisella investointiavustuksella.

Olemme esittäneet ylimääräistä koronamäärärahaa (450 milj. €) perusväylänpitoon sisältäen nopeasti käynnistettäviä perusparannushankkeita 400 milj. €:lla sekä asfaltoinnin lisäämistä 50 milj. €:lla. Määräraha jaettaisiin vuosille 2020-2022 (150 milj. €/v).

Tie- ja rataverkon pienillä ja kustannustehokkailla hankkeilla kyetään parantamaan liikenteen sujuvuutta ja erityisesti rataverkon toimintavarmuutta. Yhteysvälien nopeutukset ja kantavuuksien nostot puolestaan tehostavat elinkeinoelämän kilpailukykyä.

27.4.2020

Asfalttoinnin lisäämistä puoltaa kulunut poikkeuksellisen leuto ja lumeton talvi, joka on edistänyt päällysteiden kulumista ennennäkemättömällä vauhdilla. Öljyn hinnan voimakas lasku yhdistettynä vähäisiin liikennemääriin lisää juuri nyt aloitettavan päällystystyön tuottavuutta.

450 miljoonan euron panostuksen työllistävä vaikutus olisi 6 750 htv.

Erittäin tarpeellinen ja merkittävä elvyttävä vaikutus olisi myös kuntien tukeminen erityisellä käynnistysavustuksella. Olemme esittäneet, että hallitus osoittaisi 100 milj.€ kuntien katu- ja vesihuoltoverkoston sekä kevyen liikenteen väylien- ja viheralueinvestointien tukemiseen.

10 prosentin investointiavustuksella valtio varmistaisi suunniteltujen hankkeiden toteuttamisen, joiden koko yhteensä on miljardi euroa.

Miljardin euron työllistävä vaikutus on 13 000 – 15 000 htv. Samalla summasta palautuisi julkiselle sektorille verotulojen muodossa välittömästi yli 200 milj. € ja välillisesti vielä enemmän.

Kuntien infrahankintoihin suunnattu käynnistysavustus olisi erityisen tärkeä maakunnallisille ja paikallisille mikro- ja pk-yrityksille. Niiden työkausi on juuri nyt käynnistynyt. Mikäli kunnat päättävät viivästyttää tai pienentää investointi- ja korjausohjelmiaan, on monen yrityksen vilkkaan työsesonki vaarassa jäädä toteutumatta. Tämä mahdollisuus on tunnistettu myös suunnitelman sivulla 54.

Toteutumatta jääneet hankkeet laskevat yhteisöverotuloja sekä pk-yritysten työntekijöiden ansioverotuloja. Työttömiksi jäädessään työntekijät sen sijaan jäisivät yhteiskunnan tukien varaan.

Yhtä dramaattinen liikevaihdon lasku kuin mitä on nähty matkailu- ja ravintola-alalla, on vielä mahdollista välttää rakennusteollisuudessa, mutta se edellyttää määrätietoisia päätöksiä hallitukselta.

Pitkä aikaväli

Pitkällä aikavälillä jälleenrakentaminen tulisi aloittaa kasvua ja hiilineutraalisuustavoitteita tukevien infrahankkeiden kautta.

Infrainvestoinneilla on keskeinen merkitys kestävästä liikkumisesta kehityksessä. Ilman tehokasta ja palvelutasoltaan riittävän kattavaa joukkoliikennejärjestelmää Suomi ei tule tavoittamaan hiilineutraalisuus - / negatiivisuustavoitteita. Ihmiset eivät siirry joukkoliikenteen käyttäjiksi, mikäli joukkoliikenne ei ole riittävän kilpailukykyinen yksityisautoiluun verrattuna. Raideliikenteeseen perustuvia joukkoliikennematkajia tarvitaan toisaalta kasvukeskusten välillä, mutta myös kaupunkiseutujen sisällä.

27.4.2020

Valtion sitoutuminen MAL-sopimusten investointeihin (Espoon kaupunkirata, Pasila-Riihimäki II vaihe ja 30 prosentin tukilupaus kuntien ratikahankkeille) 600 milj. €:lla saisi aikaan 7 800 htv:n työllistävän vaikutuksen.

Lisäksi hankesuunnittelun vauhdittaminen 50 milj. €:lla varmistaisi suunnitteluvalmiuden tärkeissä liikennehankkeissa (Turun tunnin juna, Suomirata, Itärata), jotka tulisi käynnistää osana kansallista jälleenrakennusohjelmaa.

Suunnitteluvalmiuden parantaminen mahdollistaisi myös EU-rahoituksen hakemisen heti vuonna 2021 alkavan seuraavan CEF-tukikauden aluksi. Raideliikennehankkeet olisivat samalla osa Suomen toimenpiteitä hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi.

Lausunnon liitteessä on nostettu esiin viisi keskeistä syytä, miksi rakentaminen on vaikuttava keino elvyttää taloutta.

Lopuksi

Tämänhetkisessä julkisen talouden suunnitelmassa Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahat olisivat tippumassa vuodesta 2021 vuoteen 2024 3 384 M€:sta 3 213 M€:oon eli 5 %.

On selvää, että edellä esitettyjä elvyttäviä toimenpiteitä ei ole mahdollista toteuttaa eikä niistä saavutettavia talouskasvua kiihdyttäviä vaikutuksia ole mahdollista saavuttaa vähentämällä inframäärärahoja.

Tästä syystä INFRA ry esittää julkisen talouden kehityksen kasvattamista edellä lueteltujen toimenpiteiden myötä.

Kunnioittavasti,

INFRA ry



Paavo Syrjö
toimitusjohtaja

Liitteet

Viisi syytä miksi rakentaminen on vaikuttava keino elvyttää taloutta

27.4.2020

Liite: Viisi syytä miksi rakentaminen on vaikuttava keino elvyttää taloutta**1. Välitön vaikutus**

Rakentamiseen sijoitettu miljoona työllistää 13–16 henkilöä riippuen siitä, millä rakentamisen sektorilla raha käytetään. Rakentamisen kotimaisuusaste on suuri verrattuna muihin aloihin. Esimerkki: Espoon kaupunkiradan rakentamiseen käytettävät 275 miljoonaa euroa työllistäisi 4 125 henkilöä.

2. Vipuvaikutus

Oikein valittu infrahanke vivuttaa moninkertaisesti muuta rakentamista. Esimerkki: Espoon kaupunkirata sysää liikkeelle miljardien eurojen rakennusurakat, mukaan lukien yli 25 000 asunnon rakentamisen.

3. Kilpailukykyvaikutus

Asunto- ja infrarakentaminen parantavat työvoiman ja rahdin liikkuvuutta, mikä parantaa Suomen kilpailukykyä ja siten työllisyyttä pitkällä aikavälillä. Tutkimusten mukaan pitkän aikavälin kasvuedellytyksiä parannetaan tehokkaimmin parantamalla kotimaista ja kansainvälistä saavutettavuutta sekä infrastruktuuria.

4. Ylläpitävä vaikutus

Rakentaminen ylläpitää talouden tuotantopotentiaalia, jonka on oltava kunnossa talouden käännyessä kasvu-uralle koronakriisin jälkeen.

5. Verovaikutus

Verojen ja veroluonteisten maksujen osuus on 40-45 prosenttia rakentamiseen sijoitetuista euroista. Esimerkki: Espoon kaupunkirataan sijoitettu veroeuro palautuu takaisin yhteiskunnalle yksin asuntorakentamisen verotuloina yli kymmenkertaisesti.