



Yritysjohdajat infrasta: Vahvojen vahvistaminen säteilee laajalle

”Kahden miljardin euron investointi Länsimetroon mahdollistaa 30 miljardin euron kiinteistökehityksen.”

*Harri Kailasalo, Rakennusteollisuus RT:n
hallituksen puheenjohtaja, Lemminkäinen Oyj*

Yritysjohdajien näkemyksiä infrasta



On tehtävä valintoja ja ajateltava isosti

- Kasvukeskuksia on ajateltava uudella tavalla.
- Kotimaan kuljetukset tarvitsevat omat superyhteytensä.
- Vahvat virrat ovat ulkomaankaupan tehokkuuden avain.

Faktoihin ja tarpeeseen perustuva 12 vuoden suunnitelma (ja visio 30 vuoden päähän)

- Suomen liikenneinfra kilpailee globaalisti.
- Kansainvälisten yritysten valinnat perustuvat pääkonttorissa tehtyihin laskelmiin.
- Luottamus valtion sitoutumiseen luo vakautta ja mahdollistaa investointipäätöksiä.

4 vuotta

12 vuotta

30 vuotta

Suomen liikenneinfra kilpailee globaalisti

- Monikansallisissa yrityksissä päätöksiä tehdään taloudellisiin analyysiin perustuen olipa sitten kyse investoinnista uuteen tuotantoyksikköön tai siitä, millä tehtaalla jonkin asiakkaan toimitus tuotetaan. Kyse on siis myös saman konsernin eri tuotantolaitosten keskinäisestä kilpailukyvyistä! Logistiikkakustannuksilla on analyyseissä iso rooli.
- Valtion tehtävänä on huolehtia, että liikenneverkon laatu on kunnossa.
- Suomi ponnistaa logistiikassa takamatkalta kilpailijamaihinsa verrattuna.

”Valtioiden infrat kilpailevat keskenään ja siksi valtioiden infralinjaukset ovat tärkeitä. Pääkonttorilla ratkaistaan missä maassa asiakkaan tilaus tuotetaan.” **Seppo Tervonen, SSAB**

”Kehitystä maailmalla on seurattava! Merenkulussa tämä tarkoittaa sitä, että Suomen satamiin tulee päästä yhtä suurilla aluksilla kuin kuljetusreitin toisessakin päässä käytetään.” **Eero Hemming, Yara Suomi Oy**

Vakaus lisää investointeja

Tieto lisää luottamusta

- Kaikissa elinkeinoelämän investointi-suunnitelmissa arvioidaan liikenneverkon palvelukyky ja se, miten luotettavasti ja pitkäjänteisesti sitä ylläpidetään ja kehitetään.
- Hallituskausittain muuttuva liikennepolitiikka ei luo vakautta, vaan pikemminkin estää investointeja ja luo epävarmuutta.
- Mitä enemmän tiedetään, sitä enemmän luotetaan!

Investoinnit luovat investointeja

- Kahden miljardin euron investointi Länsimetroon mahdollistaa 30 miljardin euron kiinteistökehityksen Espoon alueelle.

”Rakennusliikkeet käynnistävät kaikki oman riskin kohteensa lähellä Länsimetron, Kehäradan ja Raide-Jokerin asemia.” **Harri Kailasalo, Rakennusteollisuus RT:n hallituksen puheenjohtaja, Lemminkäinen Oyj**

”Ruotsissa ja Norjassa pitkäjänteisyys on tuonut kansainvälistä pääomaa teollisuuteen ja myös kansainvälisiä yrityksiä rakennusalalle.” **Harri Kailasalo, Rakennusteollisuus RT:n hallituksen puheenjohtaja, Lemminkäinen Oyj**



Kasvukeskuksia on ajateltava uudella tavalla

Kaupungistumiskehitys jatkuu

- Koko maan rakennusluvista 80% myönnetään kasvukeskuksissa. Väestön alueelliset ikäjakaumat ennakoivat kaupungistumiskehityksen jatkuvan.
- Kasvukeskusten kehitys on mahdollistettava liikenneyhteyksin.
- Tarvitaan kasvukeskuspolitiikkaa, joka mahdollistaa sujuvan liikkumisen ja kuljettamisen kasvukeskuksissa.

”Pitää voida luottaa siihen, että pitkällä jännteellä tieverkko kaupungeissa ja taajamien välillä mahdollistaa kuljetusten keskinopeuden säilyvän” **Lauri Sipponen, Lidl Suomi Ky**

”Tarvitaan nopeita yhteyksiä kasvukeskusten välille ja työssäkäynnin mahdollistavia yhteyksiä kasvukeskusten ja niitä ympäröivien alueiden välille.” **Harri Kailasalo, Rakennusteollisuus RT:n hallituksen puheenjohtaja, Lemminkäinen Oyj**

Suurimpiin kaupunkeihin omat reseptit

Kaupunkien kasvu mahdollistettava

- On valmistauduttava väylien päälle rakentamiseen siellä, missä rakennusmaasta on pahin pula. Esimerkkejä löytyy Ruotsista.
- Pääväylien toimivuus on kaupungeille kasvun mahdollistaja: ruoka on saatava tuoreena kuluttajien ulottuville. Luotettavasti toimiva liikenneverkko on elinkeinoelämälle myös kustannuskysymys.
- Toimivuudesta on huolehdittava väylien rakentamisenkin aikana. Pääkaupunkiseudun kehäväylien samanaikaiset rakennustyöt ovat aiheuttaneet päänvaivaa ja kuljetuskustannusten kasvua.

Julkinen liikenne avainroolissa

- Suurimpien kaupunkien liikennettä ei saada toimimaan pelkästään henkilöautoilla. Niiden tarvitsemat autopaikat vievät tilaa tuottavammalta rakentamiselta ja nostavat asuntojen hintoja.
- Tarvitaan joukkoliikenteen vahvoja runko-yhteyksiä ja elinvoimaisia asemakeskuksia, jotka vetävät elinkeinoelämän investointeja.
- Kaupunkeihin on myös päästävä sujuvasti niitä ympäröiviltä alueilta, jottei ihmisten tarvitse muuttaa työn perässä.



On tehtävä valintoja ja ajateltava isosti

”Superkäytävät palvelisivat myös hyvässä nosteessa olevaa Lapin matkailua.”

Ville Vähälä, Vähälä Yhtiöt

Valinnat tarvelähtöisesti

Kehitettävät yhteysvälit ja niillä tavoiteltava palvelutaso tulee määrittää fakta-analyysin pohjalta rationaalisin perustein.

- Työvoiman liikkuvuuden näkökulmasta nopeat radat kaikkein suurimpien kasvukeskusten välillä olisivat tarpeen.
- Tavarakuljetuksille kaikkein tärkeimmät valtatie tulisi parantaa priorisoidusti ja suunnitelmallisesti. Rataverkon parannustarpeet kohdentuvat raskaiden ulkomaankuljetusten reiteille.

”Ammattilaisten, alan toimijoiden ja virkamiesten pitäisi tunnistaa tarpeet ja luoda perusperiaatteet kehittämiselle.”

Seppo Tervonen, SSAB

”Panostukset pitäisi suunnitella virkamiesjohtoisesti, poliittista vaikuttamista pitää pienentää. Poliittiset painotukset pitää tehdä valtakunnallisesti.”

Teppo Siivonen, Silex Management Oy

”Pitää uskaltaa tehdä kipeitäkin valintoja ja resurssien kohdennuksia (vrt. Tukholma, Göteborg, Malmö). Tämä luo ennustettavuutta ja madaltaa investointikynnystä!”

Olli Pihlajamäki Lassila&Tikanoja

”Kohdennukset liikenteen mukaan, poliittiset painotukset vinouttavat.” **Pasi Lehtinen, Sinebrychoff**

Muutama superkäytävä tieverkolle

Poikittaisvirrat haarautuvat superkäytävistä

- On valittava liikenteellisin perustein muutama yhteysväli, joista kehitetään superkäytäviä suunnitelmallisesti ja luotettavasti.
- Superkäytävät palvelisivat myös HCT-rekkojen reiteinä.
HCT=High Capacity Transport: normaalia pidempi tai raskaampi yhdistelmä tieliikenteessä.
- Raskaan liikenteen palvelualueet olisivat superkäytävillä hyvin varustettuja ja turvallisia.

"Massateollisuus tarvitsee junia, muulle teollisuudelle HCT on avainasemassa." **Teppo Siivonen, Silex Management Oy**

"HCT on toiminut hyvin. Se mahdollistaa pakkaamisen valmiiksi rullakoihin , jolloin tavara myös säilyy laadukkaana." **Mika Salmijärvi, Kesko**

"Superkäytävät palvelisivat myös hyvässä nosteessa olevaa Lapin matkailua." **Ville Vähälä, Vähälä Yhtiöt**

"Raskas liikenne tarvitsee taukopaikkoja. Niiden on oltava turvallisia!" **Göran Åberg, Schenker Oy**



Vahvat virrat ulkomaankaupan tehokkuuden avain

"Kehitystä maailmalla on seurattava! Merenkulussa tämä tarkoittaa sitä, että Suomen satamiin tulee päästä yhtä suurilla aluksilla kuin kuljetusreitin toisessakin päässä käytetään."

Eero Hemming, Yara Suomi Oy

Kuljetuksilla kirittävää kilpailijamaihin verrattuna

Tehoa kuljetuksiin vahvemmillä tavaravirroilla

- Suomen tavaravirrat ovat kansainvälisesti katsoen ohuita. Toisaalta vientimme kulkee laivoilla, jotka täyteen lastattuina ovat varsin kustannustehokkaita.
- Tavaravirtojen yhdistely tarjoaisi edellytyksiä satama- ja kuljetuspalvelujen tehostumiselle ja markkinoiden kehittymiselle.
- Ruotsilla on siltayhteys keski-Eurooppaan. Suomesta tarvitaan tiheää laivaliikennettä, jotta tavarat saataisiin mahdollisimman nopeasti asiakkaille.

Alukset täydessä lastissa satamiimme!

- Aluskoot ovat maailmalla kasvussa, mutta suurimmat alukset eivät pääse täydessä lastissa niihin satamiimme, joihin olisi tarpeen päästä.

”Suomessa satamia on paljon. Niiden kuljetusvirroista pitäisi tehdä volyyymi- ja reittikartoitus ja sen pohjalta valita ne satamat, joiden tehokkuutta parannettaisiin mm. digitalisaation keinoin ja panostamalla sisämaan logistiikkaan.”

Seppo Tervonen, SSAB

”Ruotsista kappaletavara saavuttaa keski-Euroopan markkinat 24-48 tuntia nopeammin kuin Suomesta.” **Göran Åberg, Schenker Oy**

Rautateille lisää palveluvalikoimaa

- Säännölliset kokojunakuljetukset ovat toimivia.
- Kysyntää ketterille, pieniä eriä kuljettaville kuljetuspalveluille on. Niiden myötä kuljetuksia siirtyisi maatieltä juniin ja kuljetusten yhdistely olisi houkuttelevaa.
- Markkinoille tulon kynnykset on poistettava.
- Venäjällä nousevat junien suurimmat sallitut akselipainot. Vastaako Suomen rataverkko tähän haasteeseen keskeisillä ulkomaankaupan yhteyksillä?

”Erillisen kalustoyhtiön perustaminen on merkittävin rautatiemarkkinoiden kehittymisen mahdollistaja.” **Ville Vähälä, Vähälä Yhtiöt**

”Palvelujen kehittäminen edellyttää pitkäjänteisiä investointeja niin kalustoon kuin raiteisiin.” **Ilkka Seppänen, VR Oy**

”Konserni käyttää rautateitä paljon Sveitsissä ja Tanskassa, missä on hyvä palvelukyky ja hintaetu suhteessa kumipyöräkuljetuksiin.” **Pasi Lehtinen, Sinebrychoff**



Faktoihin ja tarpeeseen perustuva suunnitelma 12 vuodeksi

*"Perheyriityksen kvartaali on 25 vuotta."
Lauri Sipponen, Lidl Suomi Ky*

Yritysten aikajänteitä

Elinkeinoelämä

- Yritys suunnittelee kuljetusreitit muutosta 1,5 vuotta. Lisäksi toteutukseen menee 1-1,5 vuotta.
- Pääomaintensiivisen yrityksen pitkä aikajänne on 20-25 vuotta, keskipitkä 5-10 vuotta.
- Rautatiekalustoinvestointi tehdään 30 vuodeksi.
- Noin 12 vuoden näkymä toisi turvallisuutta tehdä investointipäätöksiä.
- Investointipäätöksiin vaikuttavat muutokset globaaleilla markkinoilla.

Valtio

- Ruotsissa ja Norjassa infraa suunnitellaan 12 vuoden aikajänteellä.

”Perheyrityksen kvartaali on 25 vuotta.” **Lauri Sipponen, Lidl Suomi Ky**

”Haaste valtion kanssa toimimisessa on se, että sitoumus on haettava hallituksen vaihtumisen jälkeen uudelleen. Alle neljän vuoden aikaikkuna on liian lyhyt yritykselle, jonka investointipäätökseen vaikuttavat mm. maailmanmarkkinahintojen kehitys.” **Eero Hemming, Yara Suomi Oy**

”Lyhytjänteinen politiikka menneiltä ajoilta säilyy peikkona mielessä, kun yritys miettii investointejaan.” **Olli Pihlajamäki, Lassila&Tikanoja Oy**

Pitkäjärjestyminen Suomen malliin!

Näkymä 12 vuodeksi ja visio 30 vuoden päähän

- Kahdentoista vuoden suunnitelma perustuu faktoihin ja Liikenneviraston asiantuntijuu-teen. Analysoitavia tekijöitä ovat liikkumisen ja kuljettamisen tarpeet, väylien kunto ja kapasiteetti.
- Suunnitelmaa toteutetaan, vaikka hallitus vaihtuu. Juuri se luo vakautta ja luottamusta, joka generoi investointeja.
- Visio linjaa ne isot asiat, jotka halutaan mahdollistaa 30 vuoden aikajärjestyksellä.

Miten laadittaisiin?

- Puolustuspolitiikan valmistelusta voisi ottaa mallia.
- Parlamentaarinen valmistelu 12 vuoden suunnitelmalle. Näkökulmana koko Suomen etu ja kilpailukyky.
- Taustalla perusteelliset asiantuntijaviran-omaisten selvitykset ja analyysit.
- Elinkeinoelämä osallistuu vahvasti.
- Haetaan visiointia varten kokemuksia ja perspektiiviä muista maista (Ruotsi, Kiina).

”Viranomaiset kysyvät nykyisin yrityksiltä. Se on hyvä asia!”
Olli Pihlajamäki, Lassila&Tikanoja Oy

Faktoihin perustuva 12 vuoden ohjelma ja näkymä 30 vuoden suunnasta generoi investointeja Suomeen.

”Ruotsissa ja Norjassa pitkäjänteisyys on tuonut kansainvälistä pääomaa teollisuuteen ja myös kansainvälisiä yrityksiä rakennusosalalle”.

Harri Kailasalo, Rakennusteollisuus RT:n hallituksen puheenjohtaja, Lemminkäinen Oy

Näin työ tehtiin

- Työn taustaksi konsultti haastatteli henkilökohtaisesti kahtatoista yritysjohtajaa EK:n jäsenyrityksistä touko-kesäkuussa 2017.
- Linjausten laatimista on ohjannut EK:n jäsenjärjestöjen logistiikka-asiantuntijoista koostuva ryhmä:

Tiina Haapasalo	EK
Pekka Aaltonen	Logistiikkayritysten liitto ry
Kyösti Orre	Yleinen Teollisuusliitto ry
Petri Laitinen	Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry & Palta ry
Paavo Syrjö	INFRA ry
Matti Räisänen	Kaupan liitto