

21.07.2022

Asia: VN/16546/2022

Itäisen Suomen elinvoimaa vahvistavien toimenpiteiden selvittäminen

Näkemykset itäisen Suomen elinvoimasta

1. Mitkä ovat merkittävimmät muutokset toimintaympäristössäsi sodan alkamisen jälkeen? (mikäli mahdollista perustele esim. tilastotiedoin ja tutkimusten valossa)

LÄNSI-SUOMEN ENNUSTETAAN KUULUVAN EUROOPAN PAHIMMIN KÄRSIVIIN ALUEISIIN

ESPN:n tilastojulkaisun (POLICY BRIEF Interregional relations in Europe, kesäkuu 2022) sisältämän skenaarion mukaan Länsi-Suomen alue tulee Venäjän hyökkäyssodan vuoksi todennäköisesti olemaan Euroopassa eräs taloudellisista menetyksistä pahimmin kärsiviä alueita. Sama tilanne oli jo koronapandemian vuoksi.

Esimerkiksi Tampereen kauppakamarin tekemän kyselyn (toukokuu 2022) mukaan noin 150 Venäjälle vientiä tekevää pirkanmaalaista yritystä joutuu etsimään melko todennäköisesti korvaavan markkinan. Puolet Venäjälle vientiä tekevistä yrityksistä on Pirkanmaalla ilmoittanut viennin laskevan jonkin verran ja 10 % on ilmoittanut merkittävän viennin laskun. Venäjän viennin osuus pirkanmaalaisilla yrityksillä on laskenut jo viimeiset kahdeksan vuotta eli ensimmäisistä talouspakotteista lähtien.

Keskuskauppakamarin kansallisen kyselyn (kysely toteutettiin 6.- 8.6-2022) mukaan suurimmat ongelmat yrityksille ovat aiheutuneet maailmankauppaa kohdanneista häiriöistä ja epäsuorista vaikutuksista. Yrityksiä ovat kohdanneet mm. kohonneet raaka-aineiden hinnat, komponenttien saatavuus, pitkittyneet toimitusajat ja konttipula. Näistä häiriösyistä johtuen yritysten kannattavuus heikkenee.

Edellä mainitut seuraukset näkyvät voimakkaasti vientivetoisessa Länsi-Suomessa. (ESPN: "This scenario becomes more realistic as the war is lasting and political decisions are taken by the different actors involved, such as economic sanctions and counter sanctions and anticipations of economic actors resulting in fast inflation and growing substitution of goods and services.")

LOGISTIIKAN KOKONAISKUVA MUUTTUU: PANOSTUSTEN PAINOPISTEEN TULEE SIIRTYÄ LÄNTEEN

Suomen tavaraviennin arvosta 68 % tehdään läntisellä alueella Helsingistä Ouluun (Tullin tavaratilasto 2017). Traficomien uusissa (kesäkuu 2022) raskaan liikenteen määräännusteissa vuoteen 2035 näkyy erityisesti tieliikenteen osalta kasvun painottuminen Etelä- ja Länsi-Suomeen.

Suomen liikennepolitiikan vahva painopiste on viime vuosikymmeninä ollut Venäjän liikenteen yhteyksien kehittämisessä. Tämä on näkynyt voimakkaana panostuksena liikenneinvestointeihin Kaakkois- ja Itä-Suomessa. Nyt tilanne on oleellisesti muuttunut Venäjän liikenteen voimakkaasti vähentyessä, ja myös Saimaan kanavan liikennöinnin loppuessa.

Itä-Suomi on epäilemättä kärsinyt kaupan alalla, mutta liikenteessä ja logistiikassa Ukrainan sodan ja pakotteiden aiheuttamat iskut osuvat erityisesti Länsi-Suomeen. Itärajan yli tulleet tavaravirrat ovat kuormittaneet itäisen Suomen rata- ja tieverkkoa, mutta euroiksi ne ovat tosiasiallisesti muuttuneet vasta satamissa, joista moni sijaitsee nimenomaan läntisessä Suomessa.

Suomi on pitkien etäisyyksien maa, ja myös tärkeä rahdin kauttakulkumaa. Kuljetuskustannukset ovat kasvaneet merkittävästi, ja kasvavat edelleen, jos junarahdin osuus kuljetusketjuissa jää pysyvästi sotaa matalammalle tasolle. Kansainvälinen kilpailukykyämme heikkenee.

Viime toukokuussa vahvistetun turvallisuuspoliittisen selonteon mukaan toimivat logistiset palvelut ja verkostot ovat osa kriittistä infrastruktuuria. Toimiva infrastruktuuri on myös edellytys ruokaturvan toteutumiseksi. Keskeisessä osassa on tie-, raide- ja satamaverkosto. Suomen päärata (Helsinki-Tampere-Seinäjoki-Oulu-Tornio) liityntäyhteyksineen on Suomen ylivoimaisesti liikennöidyn raideyhteys. Suomen valtatieverkolla läntisen Suomen valtatiet toimivat viennin valtaväylinä mahdollistaen myös sen liikennetarpeen toteuttamisen, joka on jäänyt Venäjän sotatoimien takia pois.

Suomen poikittaisliikenteen merkitys, erityisesti Selkämeren ja Pohjanlahden satamiin, tulee jatkossa korostumaan, kun Suomenlahden satamien osalle saattaa syntyä turvallisuuspoliittisia haitta- ja uhkatekijöitä. Keskeisten vienti- ja tuontivirtojen kulku tulee painottumaan turvallisuus- ja huoltovarmuusperustein läntiseen Suomeen ja pääradan muodostamaan strategiseen kokonaisuuteen niin raide- kuin tieyhteyksissä.

Muuttuneessa maailmanpoliittisessa tilanteessa tulee jatkossa varmistaa elinkeinoelämän, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta keskeiset reitit länteen ja pohjoiseen. Läntisen Suomen satama-, raide-, maantie- ja lentoyhteyksien tarjoamat mahdollisuudet tulee hyödyntää aiempaa tehokkaammin. Vaihtoehtoisten reittien kustannuksia ja vaikuttavuutta tulee arvioida tarkasti. Tämä tulee toteuttaa sekä kansallisesti että yli rajan Ruotsiin ja Norjaan kulkevilla eurooppalaisissa yhteyksissä.

Toimivat logistiset palvelut ja verkostot ovat turvallisuuspoliittisen selonteon mukaan osa kriittistä infrastruktuuriamme. Tämän infran kautta toteutuu myös mm. ruokaturva. Liikenneverkkomme toimivuus yli rajojen länteen ja pohjoiseen on lisäksi keskeinen tekijä kilpailukykyimme säilyttämiselle jatkossa.

Suomen päärata (Helsinki-Tampere-Seinäjoki-Oulu-Tornio) liitännäisyhteyksineen on Suomen ylivoimaisesti liikennöidyin raideyhteys. Päärata on myös osana eurooppalaisen TEN-T-liikenneverkon Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkkokäytävää eräs Euroopan merkittävimmistä yhteysväleistä. Ydinverkolle asetettujen kriteereiden saavuttaminen vuoteen 2030 mennessä vaatii kiireisiä investointeja Suomessa niin seuraavan 10 vuoden aikana kuin pidemmälläkin aikavälillä.

Suomen valtatieverkolla läntisen Suomen valtatie toimivat viennin valtaväylinä ja mahdollistavat myös sen liikennetarpeen toteuttamisen, jota Venäjän sotatoimet ovat vaikeuttaneet. Suomen poikittaisliikenteen merkitys, erityisesti suhteessa Selkämeren ja Pohjanlahden satamiin, tulee jatkossa lisäksi korostumaan, kun Suomenlahden satamille saattaa syntyä turvallisuuspoliittisia haitta- ja uhkatekijöitä.

Läntisen Suomen maakunnat muistuttavat valtiosihteerityöryhmää, että Suomessa tulee pikaisesti vahvistaa pääradan ja sen liitännäisyhteyksien sekä läntisen Suomen valtateiden välityskykyä sekä käynnistää pääradan peruskorjaus maan bruttokansantuotteen kehittymisen ja maan hyvinvoinnin sekä kokonaisturvallisuuden ja huoltovarmuuden takaamiseksi. Määrärahoja tulee muutoinkin osoittaa läntisen Suomen tie- ja raideverkon investoinneille Väyläviraston investointiohjelman mukaisesti jo vuosina 2023-2026. Lisäksi länsirannikon satamien ja kuljetusväylien toimintaedellytyksiä tulee pikaisesti vahvistaa kaikin käytettävissä olevin keinoin.

Läntisen Suomen liittojen maakuntajohtajat

Pekka Hokkanen, Keski-Suomi

Anna-Mari Ahonen, Pirkanmaa

Asko Aro-Heinilä, Satakunta

Mats Brandt, Pohjanmaa

Heli Seppelvirta, Etelä-Pohjanmaa

Jouko Ylipaavalniemi, Kanta-Häme

2. Mistä löytyvät itäisen Suomen uudet elinvoiman lähteet?

-

3. Esittele kolme vaikuttavinta ratkaisua perusteluineen itäisen Suomen elinvoiman lisäämiseksi

-

Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä

[Läntisen Suomen lausunto valtiosihteerioryhmälle, liite 1..docx](#)

Koskela Jouni
Pirkanmaan liitto