

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 perustelee esim. tilastotiedoin ja tutkimusten valossa)

Yleistilanne

Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ja siihen liittyvät talousvaikutukset, epävarmuus sekä Venäjälle asetetut talouspakotteet seurauksineen heikentävät ennalta arvaamattomasti ja merkittävästi eteläkarjalaisten yritysten toimintaympäristöä ja tulevaisuuden näkymiä. Venäjän kauppaa tekevät yritykset joutuvat nyt hakemaan tuotteilleen ja palveluilleen uusia markkinoita. Matkailu- ja ravintolatoimialoihin toimintaympäristön muutos on alkanut jo koronapandemian aikana venäläisten asiakkaiden poissaolon vuoksi. EU:n ja Venäjän alueellinen yhteistyö on tuonut liiketoimintamahdollisuuksia myös yrityksille, mutta tähän liittyvät aluekehitysohjelmat ovat päättyneet. Eteläkarjalaisiin yrityksiin on vuosikymmenten aikana kertynyt paljon Venäjään liittyvää tietotaitoa, osin maantieteellisen sijainnin perusteella, mutta nyt tälle kilpailuedulle ei enää ole käyttöä.

Matkailu

Vuonna 2019 Suomessa matkanneista venäläisistä 53 % vieraili Etelä-Karjalassa. Koronan aiheuttamat rajoitukset hiljensivät rajaliikenteen ja käytännössä lopettivat venäläismatkailun rajamaakunnissa. Koronatuilla on ollut iso merkitys venäläismatkailijoita palveleiden yritysten tilanteesta selviämiseksi. Ennen sodan syttymistä odotukset olivat nopeassa paluussa vuoden 2019 volyymeihin. Nyt näköpiirissä ei ole venäläismatkailijoiden paluuta. Vaarana on, että Venäjän läheisyys karkottaa myös muita kv-turisteja. Sodan syttyminen on kiihdyttänyt kauppaliikkeiden lopetuksia Etelä-Karjalassa; myös matkailuinvestointeja peruttu.

Rajanylitysliikenne

Kaakkois-Suomen osuus itärajan ylittäneistä henkilöistä oli 81 %. Etelä-Karjalassa itärajan ylitti 5 262 740 henkilöä, mikä oli 56 % kaikista itärajan ylittäneistä henkilöistä ja 68 % kaikista Kaakkois-

Suomessa rajan ylittäneistä henkilöistä. Myös ajoneuvoissa mitattuna itärajan rajanylityksissä oli vahva painotus Kaakkois-Suomeen, 72 % Raideliikenteessä Kaakkois-Suomen, käytännössä siis Etelä-Karjalan, osuus oli 73 %.

Venäjän raaka-aine ja energiavarat

Venäjän raaka-aine- ja energiavarat ovat tarjonneet kilpailuedun rajan läheisyydessä toimivalle metsäteollisuuskeskittymälle. Metsäbiotalous merkitys Etelä-Karjalalle on moninkertainen maakuntien keskiarvoon verrattuna: vuonna 2018 Etelä-Karjalan tuotoksesta 32 % ja arvonnalisästä 21,2 % (lähde: Metsäbiotalous arvoketjut maakunnittain, Tapio Oy, 2021). Seitsemästä maakunnan suurimmasta teollisesta työnantajasta viisi ovat metsäteollisuudesta; Fazerin makeistehtaan lakkauttamisen jälkeen, vuoteen 2027 mennessä, riippuvuus metsäteollisuudesta vain kasvaa. Miljoonia kuutioita Venäjältä aiemmin tuotua puuta ja haketta korvattava pääosin kotimaisella raaka-aineella. Puuta tuodaan aiempaa kauempaa ja aiempaa kalliimmalla. Etelä-Karjalassa käytetään puuta vuosittain noin 15 miljoonaa kuutiota: vain noin 15 % siitä tulee omasta maakunnasta. Venäjän puun ja hakkeen korvaaminen kotimaisella ja Saimaan kanavan liikennöinnin estyminen tarkoittavat liikennevirtojen muuttumista ja painetta itäisen Suomen teille ja rautateille. Maakaasu oli aiemmin edullista ja siksi se oli Kaakkois-Suomen teollisuuden (ml. metsäteollisuus) kilpailuetu. Maakaasun osuus Etelä-Karjalan primäärienergian kulutuksesta oli 9 % vuonna 2018. Teollisuuden energiasiirtymät kriittisiä kysymyksiä.

Saimaan kanava

Saimaan kanavan tulevaisuus on epävarmaa. Kanava sinällään ei ole pakotteiden piirissä, mutta Venäjän aluevesille ei uskalleta mennä, eikä lasteja vakuuteta. Kanavan liikenne siirtyy kumipyörille ja raiteille: 1,3 miljoonaa tonnia tavaraa = yli 50 000 rekkakuormaa itäisen Suomen teille vuosittain lisää. Investointipäätös sulkujen pidennyksiin + vedenpinnan tason nostoon 95 M€ tullaan perumaan. Vaarana on, että liikenne kanavalla loppuu pitkäksi aikaa kokonaan, sillä Saimax -luokan alukset ovat vanhoja, eikä niihin välttämättä investoida (painovesilastiasetus edellyttää investointeja). Vuokrasopimus voimassa vuoteen 2062 saakka. Saimaan kanavan sulkuremontin työllisyysvaikutuksiksi arvioitiin 2000 henkilötyövuotta.

Muita vaikutuksia Etelä-Karjalaan

Päätettyjä tai suunniteltuja liikenneinvestointeja rajat ylittäviin yhteyksiin jää Etelä-Karjalassa toteuttamatta 2020-luvulla yli 200 miljoonan euron edestä (Saimaan kanava, Luumäki–Vainikkala -ratayhteys, Vainikkalan ratapiha, Imatra–Imatrankoski–raja -ratayhteys, Parikkalan rajanylityspaikka). Kaakkois-Suomi–Venäjä -rajaohjelman 2021 - 2027 toteuttamatta jättäminen vie Kaakkois-Suomesta (Etelä-Karjala, Kymenlaakso, Etelä-Savo) yli 50 miljoonaa euroa kehittämisrahoitusta. Koulutus-, kulttuuri- ja urheilusektorin ja kansalaistoiminnan Venäjä-yhteyksien katkeamisella monitahoisia sosiaalisia, kulttuurisia ja taloudellisia vaikutuksia.

2. Mistä löytyvät itäisen Suomen uudet elinvoiman lähteet?

Vihreä siirtymä

Vihreä siirtymä ja puhtaat ratkaisut bio- ja kiertotaloudessa, energia- ja ympäristötekniologiassa ja matkailussa. Elinkeinoelämän tarpeisiin vastaava koulutus- ja tutkimustoiminta. Uusiutuvan energian tuotantoa kyettävä rakentamaan tuulivoimatuotannon ja puolustusvalvonnan yhteensovitusongelmista huolimatta.

Vetävät väylät

Sujuvat, kustannustehokkaat ja vähäpäästöiset kuljetukset tavara- ja henkilöliikenteelle. Raideliikenteen kehittäminen ensisijaista. Otettava huomioon myös kv-saavutettavuus (esim. suorat lentoyhteydet Eurooppaan Lappeenrannasta).

Yritysten kasvukulttuuri

Pk-yritysten kasvua ja yrittäjyyuskulttuurin vahvistumista tuettava murrosvaiheessa EU ja kansallisen aluepolitiikan keinoin. Suuralue rajojen tulee tukea ylimatekunnallista yhteistyötä mm. matkailun ja yritysten välisessä yhteistyössä, eikä toisinpäin; vrt. Etelä-Karjalan rahoitus n. 58 Me vs. Etelä-Savo n. 199 Me. Kaakkois-Suomen maakunnat nostettava tukialueeksi raja-aluesijainnin perusteella harvan asutuksen alueiden rinnalle; yritysten investointeja tuettava epävarmassa ympäristössä. EU-Venäjä-ulkorajaohjelmien rahoitus kohdennettava uudelleen tukemaan rajaseutujen aluetalouden uudistumista mm. kansainvälistymisen keinoin.

3. Esittele kolme vaikuttavinta ratkaisua perusteluineen itäisen Suomen elinvoiman lisäämiseksi

Karjalan rata

Muuttuneet tavaravirrat edellyttävät Karjalan radan kehittämistä. Liikennöinnin estyminen Saimaan kanavalla ja Venäjän puunhankinnan siirtyminen kotimaahan ja Baltiaan lisäävät Karjalan radan kehittämistarpeita. Luumäki–Imatra -raidehankkeen (LUIMA-hanke) valmistumisen jälkeen kapasiteetti tulee lisääntymään Imatran ja Joutsenon välillä. Luumäen ja Joutsenon välille on jäämässä tavara- ja henkilöliikenteen yhteensovitusasteita, jotka poistuvat vain kaksoisraiteen avulla. VÄYLÄ on käynnistämässä ratasuunnitelman valmistelua välillä Luumäki–Joutseno. Investoinnin rahoitus (229 M€) on huomioitava elokuun 2022 budjettiriihessä. Tarve myös Imatra–Joensuu -ratayhteyden vaiheittaiselle parantamiselle ja Lauritsalan liikennepaikan kehittämiseksi.

Vetytalouden investoinnit

Vetytalouden investointeja on joudutettava. TKI-panostukset ja pilotoinnit vetytalouteen. Synteettisten polttoaineiden pilottilaitos Lappeenrantaan (St1) / LUT-yliopiston laboratorioinvestoinnit P2X-tekniologiaan. Teollisuuden energiasiiirtymiä joudutettava. Mm. Ovakon

Imatran tehtaiden kuumennusuunien poltinteknologian modernisointi tulevaisuuden vetyteknologian hyödyntämiseksi (Suomen ensimmäinen vetyputki Kemiran Joutsenon tehtaan ja Ovakon Imatran tehtaan välille (Gasgrid)). Luvitusprosesseissa pystyttävä etenemään nopeasti ja ylipäättään joudutettava teollisuuden energiasiirtymiin liittyvää lupakäsittelyä. Tuulivoiman ja puolustusvalvonnan yhteensovitukseen etsittäviä ratkaisuja ja samalla joudutettava aurinko- ja bioenergian lisärakentamista.

Saimaan alueen matkailu

Edellytyksiä Saimaan alueen matkailupalveluiden uudistumiselle. Imatran Erä- ja luontokulttuurimuseon perustaminen vuoteen 2026 mennessä; valtion investointituen tarve 14 M€, josta 2 M€ esitetään huomioon otavaksi elokuun 2022 budjettiriihessä; Imatran kaupungin osuus 14 M€. Kutilan kanava yhdistämään Pien- ja Suur-Saimaan, tukemaan vesistömatkailun edellytyksiä mm. risteilyliikenteelle ja parantamaan Pien-Saimaan vedenlaatua; valtion rahoituksen tarve 12 M€, joka esitetään huomioon otavaksi budjettiriihessä elokuussa 2022 (siirtomääräraha); Lappeenrannan kaupunki ja Taipalsaaren kunta päättäneet n. 5 M€ rahoitusosuudesta. Kansainvälisen saavutettavuuden tukeminen uusien markkinoiden tavoittamiseksi; Lappeenrannan lentoaseman tuki suorien kv-reittilentoyhteyksien mahdollistamiseksi 500 000 euroa/v. vuosina 2023 – 2024.

Peltonen Mika
Etelä-Karjalan kauppakamari