

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)

Ennen hyökkäyssodan käynnistymistä rajat ylittävä yhteistyö Suomen ja Venäjän välillä on ollut Kaakkois-Suomessa tiivistä mm. elinkeinoelämän, logistiikan, ympäristön, koulutuksen, tutkimuksen, kulttuurin, urheilun ja muun kansalaistoiminnan piirissä. Rautaesiripun laskeutuminen tarkoittaa, paitsi taloudellisia menetyksiä, myös sosiaalisia, kulttuurisia ja jopa ekologisia vaikutuksia, jotka näkyvät ihmisten arjessa.

Vaikutukset elinkeinoelämään

Itärajan ylittänyt liikenne on painottunut Etelä-Karjalaan ja Kaakkois-Suomeen. Vuonna 2019 56 % kaikista itärajan ylittäneistä henkilöistä kulki Etelä-Karjalan rajanylityspaikkojen kautta (rajaliikennetilastot).

Venäläismatkailulla on ollut merkittäviä aluetalousvaikutuksia kaakkois- ja itärajan maakunnille. TAK Oy:n rajatutkimuksen mukaan ennen koronaa vuonna 2019 venäläismatkailijat jättivät pelkästään Etelä-Karjalaan 310 miljoonaa euroa palvelu- ja tavaraostoina. Ennakoitiin, että koronatilanteen hellittäessä venäläismatkailun volyymit palaavat nopeasti vuoden 2019 tasolle. Nyt muuttuneessa geopoliittisessa tilan-teessa ja venäläisen ostovoiman hiipuesssa ei ole näköpiirissä venäläismatkailijoiden nopeaa paluuta.

Merkkejä siitä on jo saatu, että rajan läheisyydessä sijaitsevat matkakohteet eivät houkuttele enää myöskään muita kansallisuuksia. Yksityisiä matkailuinvestointeja on jo peruttu. Kauempaa katsottuna Suomella on maariski, mutta itärajan maakunnilla on erityinen alueriski. Vaarana on,

etteivät itärajan alueet näyttäytyä turvallisena elinkeinoelämän investoinneille, matkailijoille ja opiskelijoille.

Muuttunut toimintaympäristö vaikuttaa laajasti myös metsäbiotalouteen. Etelä-Karjala ja koko kaakkoinen Suomi ovat metsäteollisuuden keskittymää, jossa on käytetty vuosittain miljoonia kuutioita venäläistä puuta. Kaikkiaan Venäjältä on tuotu Suomeen puuta ja haketta yli 8 miljoonaa kuutiota, josta suuri osa on tuotu rautateitä pitkin rajan läheisyydessä oleville tehtaille. Venäläinen puu pyritään korvaamaan kotimaisella ja myös mm. Baltiasta tuotavalla puulla.

Logistiikkavirrat muuttuvat ja raaka-aineiden kustannukset noussevat, sillä puuta tuodaan jatkossa aiempaa kauempaa ja aiempaa kalliimmalla.

Metsäbiomassan käyttö lisääntyy myös energiasektorilla, kun venäläistä energiaa korvataan kotimaisella metsäbioenergialla. Etelä-Karjalassa hakkuut ovat jo välillä ylittäneet vuotuisen kasvun, mutta vain 15 % Etelä-Karjalassa jalostetusta puusta tulee omasta maakunnasta. Puuraaka-aineen saatavuus voi nousta metsäteollisuudelle kriittiseksi kysymykseksi ja aiheuttaa rakenteellisia muutoksia, joiden seuraukset tehdaspaikkakunnille olisivat valtaisan.

Itärajan alueen maatalous painii muun Suomen tavoin kannattavuusongelmien kanssa. Venäjän sotatoimet ovat heikentäneet lannoitteiden saatavuutta, kun mm. ammoniakista valtaosa on tullut Suomeen Venäjältä. Jalostuslaitokset sijaitsevat pääosin Lounais- ja Länsi-Suomessa, jonne kuljetusmatkat ovat Kaakkois- ja Itä-Suomesta pitkiä, ja kohonnut energian hinta nostaa kuljetuskustannuksia. Heikko kannattavuus vaikeuttaa tilojen rahoituksen saatavuutta. Maatalouden tulevaisuudennäkymiin on saatava muutos, jotta pidämme yllä huoltovarmuutta ja vältämme Euroopassa uhkaavan ruokakriisin.

Vihreään siirtymään liittyvät haasteet rajaseuduilla

Etelä-Karjalassa maakaasun osuus primäärienergian kulutuksesta oli 9 % vuonna 2018 (ISBEO 2030, Itä-Suomen energiatilastointi 2018), mutta se on ollut erittäin tärkeä energiamuoto teollisuudelle. Maakaasu on ollut aiemmin kilpailuetu monille Kaakkois-Suomen teollisuusyrityksille, mutta nyt etu on menetetty.

Kotimaisen puubiomassan tarve ja käyttö lisääntyy metsäteollisuuden lisäksi energiasektorilla. Monissa kunnissa on jo aiemmin siirrytty puupohjaiseen energiaan kaukolämmön tuotannossa, ja sama kehitys jatkuu. Turvetuotanto oli käytännössä jo alettu alas, mutta tänä keväänä tuotanto käynnistetään uudestaan energian saatavuuden turvaamiseksi.

Uusiutuvan energian lisäämiseen tuulivoiman avulla liittyy itäisessä Suomessa erityisiä haasteita puolustusvalvonnan näkökulmasta. Puolustusvoimien tutka- ja sensoritekniikan ja tuulivoiman yhteensovittamiselle ei ole löydetty Suomessa ratkaisuja. Puolustusvalvonnan kannalta kriittisenä alueena itärajan maa-kunnat ja kunnat menettävät miljardien tuulivoimainvestoinnit ja kymmenien miljoonien vuosittaiset kiinteistöverotulot. Pitkällä tähtäimellä vaarana on, että itäiseen Suomeen ei saada uutta energiaintensiivistä teollisuutta, mikäli alueella ei tuoteta riittävästi puhdasta energiaa. Energiamurros voi kiihdyttää itäistä Suomea ja kiihdyttää maan sisäistä aluekehityksen eriytymistä.

Itäisen Suomen muuttuvat tavaravirrat lisäävät painetta Karjalan radan kunnostukselle

Liikennöinti Saimaan kanavalla loppui, sillä vakuutusyhtiöt eivät vakuuta Venäjän aluevesien kautta kulkevia rahteja tai vakuutukset ovat erittäin kalliita. Liikenteen loppuminen Saimaan kanavassa tarkoittaa noin 1,3 miljoonan tonnin tavaramäärän siirtymistä kumipyörille ja raiteille, mikä rekkakuormiksi siirret-tynä tarkoittaa yli 50 000 rekkaa vuodessa. Sodan syttymisen jälkeen kanavassa liikennöi ensimmäinen rahtialus heinäkuun alussa 2022.

Venäjän puun tuonnin loppuminen siirtää puolestaan noin 8 miljoonaa kuutiota puuta ja haketta kuljetettavaksi pidempiä matkoja kotimaan raide- ja tieverkolla. Kasvavien kuljetuskustannusten lisäksi liikenteen päästöt uhkaavat nousta. Raideliikenteen kasvun mahdollisuuksia rajaa puutteet rataverkolla ja myös raidekalustossa. Investoinnit olemassa olevaan raideverkkoon ja raidekapasiteettiin ovat välttämättömiä itäisessä Suomessa kiireellisimpänä kohteena kaksoisraiteen rakentaminen Karjalan radalle välille Luumäki – Joutseno.

On huomioitava, että pelkästään Etelä-Karjalaan suunniteltuja liikenneinvestointeja on uuden geopoliittisen tilanteen vuoksi peruuntumassa noin 200 miljoonan euron arvosta. Summa koostuu seuraavista hankkeista: Saimaan kanavan remonttiin suunnattu investointipäätös, 95 miljoonaa euroa, tullaan perumaan. Väylän investointiohjelmaan 2022 - 2029 sisältyneet raidehankkeet Imatran ja Vainikkalan rajanylityspaikoille on uudesta investointiohjelmaluonnoksesta vedetty pois. Hallitusohjelmaan kirjattu Parikkalan rajanylityspaikan kansainvälistäminen jäi toteuttamatta, ja nyt muuttuneessa tilanteessa Parikkalan raja-asema on suljettu kokonaan. Pelkästään rakentamisen aikaiset työllisyysvaikutukset olisivat hankkeissa olleet tu-hansia henkilötyövuosia, jotka jäävät nyt muuttuneessa tilanteessa toteutumatta.

Venäjä-yhteistyön loppuminen vähentää rajamaakuntien kehittämisrahoitusta

Peruuntuneiden liikenneinvestointien lisäksi Venäjän hyökkäyssota on vähentämässä kaakkois- ja itärajan maakuntien kehittämisrahoitusta. EU:n ulkoraja-alueina Suomen itärajan maakunnat ovat koko 2000-luvun toteuttaneet EU-Venäjä-ulkorajaohjelmia (ns. CBC-ohjelmat). Ulkorajaohjelmia ei ohjelmakaudella 2021–2027 tulla muuttuneessa tilanteessa toteuttamaan. Kolmelle ohjelmalle oli osoitettu EU-rahoitusta yhteensä noin 112 miljoonaa euroa ja vastaava määrä osallistuvien maiden

kansallista rahoitusta. Nyt ulkorajaohjelmien rahoitus on siirtymässä osittain muualle Eurooppaan ja osittain EU:n sisärajoilla tehtävään yhteistyöhön.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta teki 4.5.2022 päätöksen siirtää ulkorajaohjelmien ensimmäisen vuoden EAKR-myöntövaltuus Interreg-ohjelmille (Central Baltic ja Aurora) perustuen voimassa olevaan EU-lainsäädäntöön. Rahoituksen siirtäminen kaakosta ja idästä etelään ja länteen tässä tilanteessa, jossa muu-toinkin Kaakkois- ja Itä-Suomen toimintaympäristö on radikaalisti heikentynyt, ei ole aluekehityksen näkökulmasta perusteltua. Kaikki ulkorajamaakunnat eivät ole edes Interreg-ohjelmien aluetta. Ulkorajamaakuntien liitot ovat vedonneet työ- ja elinkeinoministeriöön ja EU:n komissioon, että EU-asetusmuutosten valmistelu käynnistettäisiin ja näin voitaisiin turvata vielä jäljellä olevat noin 80 miljoonaa euroa ulkoraja-ohjelmien 2021 - 2027 rahoituksesta niihin maakuntiin, joille ne on alun perin allokoitu.

Vaikutukset väestöön ja asumiseen

Tilastokeskuksen tietojen mukaan venäjänkieliset ovat suurin vieraskielisten kieliryhmä Etelä-Karjalassa. Venäjänkielisiä asui v. 2021 Etelä-Karjalassa yhteensä 5037 henkilöä eli 59 % kaikista vieraskielisistä.

Talouspakotteet vaikeuttavat Etelä-Karjalassa asuvien venäläistaustaisten asukkaiden mahdollisuuksiin hoitaa talouttaan. Esimerkiksi yhtiövastikkeita on jäänyt laajalti maksamatta maksuliikennevaikeuksien vuoksi, mikä aiheuttaa suuria vaikeuksia asunto-osaakeyhtiöille.

Geopoliittinen tilanne tulnee hidastamaan venäläisten maahanmuuttoa Suomeen. Venäjältä on aiemmin tullut itäiseen Suomeen työikäistä väestöä ja sieltä on saatu tarvittavaa työvoimaa alueille, joilla työikäinen väestö muutoin vähenee. Maahanmuutto on ylipäätään kompensoinut muuta negatiivista väestökehitystä. Todennäköistä on, että uusi geopoliittinen tilanne kiihdyttää Itä-Suomen väestökatoa ja heikentää myös tätä kautta alueen elinvoimaa.

2. Mistä löytyvät itäisen Suomen uudet elinvoiman lähteet?

Aluetalouden uudistumiseen on panostettava. Täysin tyhjästä uutta kasvua ei voida rakentaa, vaan olemassa olevia vahvuuksia, osaamista ja ekosysteemejä hyödyntäen ja kehittäen. Mahdollisuuksia löytyy teollisuuden puolella bio- ja kiertotalouden sekä energia- ja ympäristötekniikan osaamisesta yhdistettynä luonnonvarojen kestävään ja vastuulliseen käyttöön.

Teollisuuden sähköistymisen ja sitä kautta sähkön tarpeen moninkertaistumisen myötä elinehtona on energiansaannin turvaaminen. Puhdasta energiaa tulee olla energiaintensiivisellä teollisuudella käytettävissä tuulivoimatuotantoon liittyvistä esteistä huolimatta. Teollisuuden elinehtona ovat

myös sujuvat, kus-tannustehokkaat ja vähäpäästöiset kuljetukset, mikä tarkoittaa ennen kaikkea raideliikenteen pullonkaulojen poistamista. Myös alempiasteiseen tieverkkoon tarvitaan panostusta.

TKI-menot ovat itäisessä Suomessa koko maan keskiarvoa jäljessä, mikä heijastuu myös elinvoimaan. Elinkeinoelämän tarpeisiin vastaavaan koulutukseen ja tutkimukseen on satsattava ja varmistettava, että alueella on osaavaa työvoimaa. Myös toisen asteen ammatillisen koulutuksen resurssit on huomioitava. Etelä-Karjalassa on toisen asteen ammatillisen koulutuksen aloituspaikkoja ikäluokkien kokoon nähden kaikista vähiten koko Suomessa – tilanne heijastuu osaajapulana monella alalla.

Kaunis järviluonto ja Saimaa tarjoavat edelleen paljon elinkeinomahdollisuuksia. Matkailupalveluita Saimaan alueella on uudistettava vastaamaan uutta markkinakysyntää, ja toimintaympäristöä rakennettava pitkäjänteisesti, kuten aikanaan Lapin matkailussa tehtiin. Matkailu ja palvelualat tarjoavat pienille yrityksille liiketoimintamahdollisuuksia, mutta yrittäjyyskulttuuria ja pk-yritysten kasvua on erityisesti tässä tilanteessa tuettava.

Kaikissa aluekehittämisen rahoituslinjauksissa Kaakkois-Suomi tulee jatkossa huomioida yhdenvertaisesti muuhun Itä-Suomeen nähden, jotta järkevää ja koko Suomea hyödyttävää yhteistyötä saataisiin aikaisiksi. Nykytilanteessa EU:n alue- ja rakennepolitiikan tiukat suuraluerajat rajoittavat itäisen Suomen yhteis-työtä esimerkiksi matkailun kehittämisessä.

Etelä-Karjalalla on käytettävissä AURA-ohjelman rahoitusta tällä ohjelmakaudella n. 58 M€ vs. Etelä-Savo n. 199 M€. Ennakkotietojen mukaan Kaakkois-Suomen rahoitus on vähenemässä ELY-keskusalueista eniten tulevassa CAP27-kauden varojenjaossa, mikäli rahoitusperusteissa painotetaan vahvasti maaseutu-kaupunki-luokitusta, eikä todellista aluekehityksen tilannetta. EU-Venäjä-ulkorajaohjelmien lakkauttaminen iskee sekin pahiten Kaakkois-Suomeen: Suomen tulee ehdottomasti vaikuttaa EU-komissioon, jotta vielä jäljellä oleva rahoitus saadaan kohdennettua tukemaan rajaseutujen kehittymistä. Valtiontu-kialuekartan ollessa seuraavan kerran päivitettävänä, tulee Kaakkois-Suomen maakunnat nostaa tukialueeksi raja-aluesijainnin perusteella harvan asutuksen alueiden rinnalle, jotta yrityksiä saadaan rohkaistua investointeihin epävarmassa toimintaympäristössä.

3. Esittele kolme vaikuttavinta ratkaisua perusteluineen itäisen Suomen elinvoiman lisäämiseksi

Elinvoimaa lisäävinä ratkaisuinä nostamme esille sellaisia asioita, joilla voidaan nopealla aikavälillä luoda tulevaisuususkoa ja tukea uudistumista niillä aloilla, joihin muuttunut toimintaympäristö eniten vaikuttaa.

a. Itärajan maakuntien teollisuuden raaka-aine- ja tuotekuljetukset tulee saada sujuvasti, kustannustehokkaasti ja vähäpäästöisesti tehtaille ja vientisatamiin. Myös henkilöjunaliikenteen kehittämistarpeisiin on pystyttävä vastaamaan nykyistä paremmin.

Saavutettavuuden kannalta ykkösasia on kapasiteetin lisäys Karjalan radalle, kiireellisimpänä kohteena Luumäen ja Joutsenon välinen kaksoisraide. Kapasiteettiongelmia tällä välillä on ollut jo aiemmin ja nyt Saimaan kanavan liikennöitävyyden estyminen ja kotimaan puunhankinnan lisääntyminen lisäävät entisestään painetta Karjalan radalle. Myös Joensuu – Imatra -välille kohdistuu kasvaneita kunnostustarpeita. Rataosuus on paikoin huonossa kunnossa ja paine rataosuudelle kasvaa puukuljetusten lisääntymisen myötä.

Kaksoisraiteen suunnittelua ja rakentamista Luumäen ja Joutsenon välille on kiirehdittävä. Ratasuunnitelma on käynnistetty keväällä 2022. Investointirahoitus on huomioitava elokuun 2022 budjettiriihessä. Kaksoisraide Luumäen ja Joutsenon välille sisältyy Väylän investointiohjelmaan 2023–2029. Investoinnin kokonaiskustannusarvio on 229 miljoonaa euroa.

Itä-Suomen neuvottelukunta on maaliskuussa 2021 linjannut itäisen Suomen tärkeimmistä väylähankkeista. Neuvottelukunnan linjaus on lausunnon liitteenä.

Saimaan kanavan liikenteen mahdollistamiseksi tulisi arvioida valtion mahdollisuudet vakuuttaa rahteja, mikä voisi edesauttaa rahtiliikenteen palaamista kanavalle. Mikäli tämä ei ole mahdollista, tulisi kanavaa hyödyntäneiden yritysten kasvaneita kuljetuskustannuksia pystyä kompensoimaan kuljetustukityypisellä instrumentilla.

b. Teollisuuden toimintaedellytykset tulee varmistaa siten, että energiasiirtymät lupa- ja tukiprosesseineen ovat sujuvia ja uutta energiateknologiaa otetaan käyttöön ja kehitetään.

Kaakkois-Suomeen halutaan rakentaa vetylaakso, mikä tarkoittaa mm. mittavia laboratorioinvestointeja LUT-yliopistolle sekä yritysinvestointeja vetyputkistoon ja vetyteknologiaa hyödyntäviin laitteistoihin. Tavoitteena on myös saada ensimmäinen synteettisten polttoaineiden pilotointilaitos ra-kennettua Lappeenrantaan. RRF-varoista ja energiatausta tulee löytyä tukea em. pilottihankkeille.

Tuulivoiman ja puolustusvalvonnan yhteensovitukselle on etsittävä edelleen ratkaisuja ja samalla joudutettava aurinko- ja bioenergian lisärakentamista itäiseen Suomeen.

c. Matkailupalveluiden tulee uudistua vastaamaan muuttunutta markkinakysyntää. Saimaan matkailupotentiaalin realisoiminen vaatii satsauksia toimintaympäristöön.

Suomeen on perusteilla uusi erä- ja luontokulttuuria esittelevä valtakunnallinen erityismuseo. Museon sijaintipaikkaa koskevan kilpailun voitti Imatran kaupunki keväällä 2021. Kilpailutus järjestettiin hankkeessa, jonka taustalla olivat Suomen Metsästysmuseum, Suomen Kalastusmuseumyhdistys, maa- ja metsätalousministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö ja Museovirasto. Museo on tarkoitus avata vuonna 2026 ja investointirahoitusta tarvitaan vuosina 2024–25. Suunnittelurahoitusta museolla on kasattuna yhteensä 850 000 euroa. Imatran kaupunki on varautunut kattamaan museoinvestoinneista 50 % eli 14 M€ sisältäen rakennuksen ja perusnäyttelyn. Tätä panostusta vastaan odotetaan 50 % (14 M€) tukea valtiolta, josta 2 M€ tulisi sisältyä vuoden 2023 valtion budjettiin.

Saimaan kanavalle ja Viipuriin suuntautuvien risteilyjen sijaan katseet on käännettävä muuttuneessa tilanteessa Saimaan sisävesiliikenteen risteilytarjontaan. Taipalsaarella Pien- ja Suur-Saimaan yhdistävä Kutilan kanava muodostaa risteily- ja veneilyliikenteelle uuden houkuttelevan reitin. Kanavan yhteyteen rakennettavat pumppaamot parantavat samalla Pien-Saimaan vedenlaatua. Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmaan on kirjattu tavoite valtion ja alueen yhteishankkeista, joilla tuetaan sekä vesistömatkailua että vesistöjen laatua. Kimolan kanavahankkeen mukaisesti Kutilan kanavainvestoinnille pumppaamoinen odotetaan 2/3 rahoitusta valtiolta (noin 12 M€). Kunnat ovat jo tehneet rahoituspäätökset reilun 5 M€:n rahoitukseen osallistumisesta.

Visit Finlandin on vahvistettava Lakeland-alueen roolia ja näkyvyyttä Suomen kansainvälisessä matkailumarkkinoinnissa ja toimia uusien kansainvälisten kohderyhmien saamiseksi alueelle. Kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta tärkeitä ovat myös suorat lentoyhteydet. Lappeenrannan lentoasema tulisi nähdä tärkeänä myös valtion taholta, sillä se syöttää kansainvälisiä turisteja Saimaan alueelle ja koko Suomeen.

Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä

[Itä-Suomen nvk linjaus väylähankkeista_2021.pdf](#)

Sikanen Satu
Etelä-Karjalan liitto