

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)

##### 1.a. Liikenne ja logistiikka

Saimaan kanavan liikenteen pysähtyminen on lopettanut Saimaan alueen satamien suorat ulkomaankuljetukset. Vuonna 2021 kanavassa kuljetettiin yli 1,3 miljoonaa tonnia mm. metsä- ja kaivannaisteollisuuden raaka-aineita ja tuotteita. Suurin määrä kuljetuksista oli raakapuun tuontia (543 000 tonnia). Raakamineraaleja kuljetettiin 371 000 tonnia ja lannoitteita 100 000 tonnia. Suomalaisen metsäteollisuuden vientikuljetuksia oli 169 000 tonnia. Kuljetukset olivat kuitenkin vähentyneet reilusti ennätysvuodesta 2004, jolloin kanavalla kuljetettiin lastia 2,4 miljoonaa tonnia.

Liikenneväylänä Saimaan kanava on koko itäisen Suomen elinkeinoelämälle merkittävä. Kuljetusmääriä havainnollistaa laskelma, jonka mukaan kanavan liikenteen siirtyessä kokonaan teille, liikkuisi siellä vuosittain 25 tonnin kuormalla 52 500 rekkaa enemmän (noin 23 %) kuin nykyisin. Nykyisessä tilanteessa, jossa kanavaliikennöintiä ei ole, koska varustamot eivät uskalla viedä kalustoaan Venäjän aluevesille, eivätkä vakuutusyhtiöt vakuuta kuljetuksia, kanavaa aiemmin käyttäneiden yritysten logistiikkakustannukset ovat jo nousseet.

Tieliikenteeseen Ukrainan sodalla on useita vaikutuksia. Siihen vaikuttavat suorimmin raaka-aineiden saannin loppuminen Venäjältä, polttoaineiden hinnan nousu sekä pahentunut kuljettajapula. Näillä on vaikutuksia myös maanteiden liikennesuoritteeseen, mutta kokonaisuutena vaikutusten arvioidaan olevan maltillisia. Aiemmin Venäjältä tuodun raakapuuvirran korvaaminen kotimaisella lisää painetta myös vähäliikenteiselle tieverkolle heikentäen teiden kuntoa. Samalla se lisää kuljetusyritysten tilauksia, mutta alalla piilee orastava kapasiteettipula, kun venäläisiä ja ukrainalaisia kuljettajia ei ole enää käytettävissä.

Maantiekuljetukset ovat kallistuneet polttoaineiden hinnannousun myötä sitä mukaa, kun kohonneet polttoainekustannukset on saatu siirrettyä kuljetusten hintoihin. Sitä ennen kustannuskehitys rasittaa kuljetusyrittäjiä ja -yrittäjiä. Kuljetusalalla polttoaine muodostaa noin 26–30 prosenttia kustannuksista ja maamme tavaraliikenteestä 90 prosenttia kulkee maanteitse, joten sodan vaikutus tiellä kuljetettavaan tavaraliikenteeseen on huomattava. IP-alueen pitkien etäisyyksien takia polttoaineen hinnan nousu heikentääkin erityisesti yritysten kilpailukykyä, mutta puutteellisen julkisen liikenteen ja yksityisautoilun välttämättömyyden vuoksi se tuntuu voimakkaasti myös yksityishenkilöiden kukkarossa.

Polttoainekustannusten kallistuminen vaikuttaa merkittävästi myös työmatkaliikenteeseen. Etelä-Savossa työssäkäyntialueena on koko maakunta ja työmatkat ovat pitkät, joten liikkumisen kallistuminen heikentää työvoiman saatavuutta ja hankaloittaa työntekijöiden alueellista liikkuvuutta.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 -suunnitelman, kohteet sisältävät useita rajaliikennettä koskevia investointikohteita. Suunnitelmaa toimeenpanevassa valtion vuosille 2023–2030 laaditussa väyläverkon investointiohjelmassa niiden toteuttamista kuitenkin siirretään eteenpäin. Merkittävät suunnitelmamuutokset koskevat mm. Saimaan kanavan sulkujen pidentämistä ja kanavan vedenpinnan nostamista.

Suunnitelmat Parikkalan rajanylityspaikan kansainvälistämiseksi on jäädytetty. Etelä-Savon maakuntaliitto on osallistunut Kaakkois-Suomi – Venäjä ENI CBC 2014-2020 -ohjelman toimeenpanoon yhdessä Kymenlaakson liiton ja Etelä-Karjalan liiton sekä Venäjän puolen Leningradin alueen ja Pietarin kanssa. Hallintoviranomaisena ohjelmassa toimii Etelä-Karjalan liitto. Ohjelman toteutus on ylittänyt puolivälinsä päättyen vuoden 2024 loppuun mennessä. Rahoitettuja hankkeita on 71, joista isoja investointihankkeita (ns. LIP-hankkeita) yhdeksän. Etelä-Savolle erityisen tärkeää LIP-hankkeista on Parikkalan rajanylitysaseman kehittäminen. Uuden EU-ohjelmakauden Kaakkois-Suomi-Venäjä-CBC-ohjelman suunnitelmat vuosille 2021-2027 on jäädytetty, joten Parikkalan rajanylityspaikan infrastruktuuriin liittyvän LIP-investoinnin toteuttaminen on myös jäädytetty.

Puutteellisen julkisen liikenteen ja pitkien matkojen takia polttoaineen hinnan nousu heikentää yritysten kilpailukykyä. Hintojen nousu uhkaa heikentää julkisen liikenteen vuorotarjontaa entisestään (raideliikenne, lentoliikenne, linja-autoliikenne).

Logistiset haasteet kohottavat tuotantokustannuksia ja syövät yritysten kannattavuutta. Logistiikkakustannusten nousu heikentää erityisesti vientiteollisuuden kilpailukykyä ja rasittaa kuljetusyrittäjiä ja -yrittäjiä.

Puunkorjuun lisääntymisellä on vaikutusta kuljetusalan lisäksi tiestön kuntoon. Lisääntynyt raskas liikenne heikentää entisestään tiestön kuntoa, sillä tiestöä ei ole suunniteltu näin raskaalle liikenteelle. Alueilla on suuri huoli siitä, miten rahoitusta riittää alemman, vähäliikenteisen tieverkon kunnossapitoon. Paikallisten tiestöhankkeiden tarve kasvaa.

Saimaan kanavan tilanteella on suora vaikutus Itä-Suomen maakuntiin. Kanavaliikennöinnin jäädessä pois raideliikenteen ja alemman tieverkoston kehittäminen korostuvat. Kanavaliikenteen loppuminen tyrehdyttää jossain määrin Saimaan alueen vesiliikenteeseen pohjautuvaa turismia – ainakin sinne kaavailtuja mahdollisuuksia. Saimaan kanavan kautta tapahtuvan risteilyliikenteen kehittäminen, ml. kansainväliset hankkeet, on jäissä.

### 1.b. Turvallisuus

Turvallisuusnäkökulma on olennainen osa koettua maariskiä. Suomen kohdalla maariski on kasvanut samaa vauhtia kuin Venäjä on osoittanut aggressiivisuuttaan muita maita kohtaan. Potentiaalinen maariski näkyy Suomessa mm. matkailussa, yritysten sijoittumisessa ja ulkomaisissa sijoituksissa. Ukrainan sodan pitkittyminen nostaa riskiä, mutta Natoon liittyminen todennäköisesti pienentää sitä, kun Suomi Naton jäsenenä voidaan mieltää aiempaa turvallisemmaksi maaksi. Suhtautuminen venäläisten investointeihin (myös teollisiin) on Etelä-Savossa muuttunut merkittävästi aiempaa varovaisemmaksi ja investoinnit ovat käytännössä estyneet, mikä vaikuttaa alueen kuntien kehittämisstrategioihin, elinkeinopolitiikkaan, erityisesti matkailun näkymiin.

### 1.c. Energiatalous ja huoltovarmuus

Kotimaisen maatalouden rooli huoltovarmuuden ylläpitäjänä on kasvanut, mutta sen kykyä vastata odotuksiin häiritsee voimakkaasti alalla jo ennen Venäjän hyökkäystä vallinnut kannattavuuskriisi. Maataloudessa on lisäksi erityisesti viime aikoina kärsitty tuotantopanosten valtavasta hinnannoususta ja heikosta kannattavuudesta. Etelä-Savossa vaikutukset ovat olleet raskaimpia kotieläin- ja maitotiloille, mikä on jo vaikuttanut tilarakenteeseen ja tilojen määrään. Tällä on välittömiä vaikutuksia koko ruokaketjulle, erityisesti kotimaiselle maakunnan elintarviketeollisuudelle, joka korostaa tuotteiden paikallista alkuperää. Merkittävä osa maatilojen tarvitsemasta kausityövoimasta on aiemmin tullut Ukrainasta ja tällä hetkellä erityisesti miestyövoiman saaminen tiloille on käytännössä mahdotonta.

Aurinko- ja vetyenergian nopea käyttöönotto edellyttää TKI-toiminnan tehostamista kaikkialla Suomessa. Tuulivoiman rakentamedellytykset ovat toistaiseksi olleet Etelä-Savon alueella vähäisiä, johtuen Puolustusvoimien asettamista rajoituksista. Tämän vuoksi maakunnalla on huonommat lähtöasetelmat vihreässä siirtymässä läntisiin maakuntiin verrattuna. Puun merkitys energialähteenä korostunee lähivuosina fossiilisten energialähteiden käytöstä luovuttaessa. Lisähaasteita aiheuttanee se, että polttoon perustuva energiantuotantoa suunnitellaan rajoitettavaksi EU-tasolla.

## 1.d. Kansalaisyhteiskunnan toiminta

EU:n ulkorajaohjelmat ovat olleet koko 2000-luvun tärkeä kehittämisinstrumentti rajaseuduille. Suomen ja Venäjän välisellä rajalla on tällä ohjelmakaudella (2014–2020) toteutettu kolmea EU:n ulkorajayhteistyöohjelmaa (ENI CBC): Kolarctic, Karelia ja Kaakkois-Suomi –Venäjä. Kaikille ohjelmille yhteisiä painopisteitä ovat olleet elinkeinoelämän kehittäminen, ympäristönsuojelu sekä rajojen hallinta ja turvallisuus. Venäjän hyökkäys Ukrainaan on muuttanut Suomen ja Venäjän välisellä rajalla toteutettavien ENI CBC -ohjelmien toimintaympäristön, minkä vuoksi Euroopan komissio on jäädyttänyt ohjelmien rahoitussopimukset. Sen seurauksena ohjelmien toimeenpano Venäjän kanssa on keskeytetty. Suomen ja Euroopan komission yhteisenä tavoitteena on ENI CBC -ohjelmien 2014–2020 mahdollisimman hallittu alasajo siten, että EU-puolen tuensaajat ja ohjelmien hallintoviranomaiset kärsivät tilanteesta mahdollisimman vähän.

Ohjelmakaudelle 2021–2027 valmisteltiin Suomessa kolmea EU:n ulkorajoille sijoittuvaa Interreg NEXT -ohjelmaa, joiden tavoitteena olisi ollut jatkaa aiempien ENI CBC ohjelmien kehittämistyötä tukemalla Suomen ja Venäjän raja-alueiden kehitystä ja yhteistyötä erilaisten kehittämis- ja investointihankkeiden avulla. Kolmelle ulkorajoilla toteutettavalle NEXT-Interreg-ohjelmaa oli myönnetty EU-rahoitusta yhteensä 112,1 miljoonaa euroa, josta 55,5 miljoonaa euroa EAKR:n rahoitusta ja 56,6 miljoonaa euroa NDICI-rahoitusta.

Sodan vaikutuksesta Venäjään kytkeytyvien kauden 2021–2027 ulkorajayhteistyöohjelmien valmistelu on nyt keskeytetty. Vuoden 2022 EAKR:stä on siirretty 9,5 miljoonaa euroa Interreg Aurora- ja Interreg Central Baltic -ohjelmiin, joiden alueeseen Etelä-Savo ei kuulu.

Rajaohjelmien jäädytys poisti Etelä-Savosta yhden keskeisen aluekehittämisen rahoitusinstrumentin. Etelä-Savossa ko. hankkeet ovat ylläpitäneet suomalaisten ja venäläisten suhteita erityisesti kulttuurin, liikunnan ja tutkimuksen alalla.

Kaakkois-Suomi –Venäjä-ohjelmaan kohdistetun EU-rahoituksen uudelleen suuntaamisesta käydään keskustelua komission kanssa. Kaikki itäisen Suomen rajamaakunnat, Etelä -Savo mukaan lukien, ovat esittäneet varojen siirtämistä Suomen EU-rakennerahasto-ohjelmaan vuosille 2021–2027, Interreg-ohjelmien sijaan. Kyseiset Interreg-ohjelmat soveltuvat heikosti Etelä-Savon maakunnan kehittämiseen.

Kuntatasolla merkittävin Ukrainan sodan vaikutus on ollut tilapäistä suojelua tarvitsevien ukrainalaisten tulo alueelle. Se on edellyttänyt julkisen sektorin yhteistyötä kansalaisyhteiskunnan toimijoiden kanssa ukrainalaisten vastaanotossa, palvelujen järjestämisessä ja kotouttamisessa.

Kunnille tulee täysimääräisesti korvata alueelle saapuneiden tilapäistä suojelua tarvitsevien ukrainalaisten vastaanottopalveluista ja mahdollisesti kotouttamisesta aiheutuneet kustannukset.

#### 1.e. Työvoima ja koulutus

Sota aiheuttaa vajeen venäläisessä ja ukrainalaisessa kausityövoimassa, mikä näkyy etenkin maataloudessa ja kuljetusalalla. Varsinkin ukrainalaisten miesten puuttuminen kausityövoimasta näkyy kasvin- ja marjanviljelytiloilla.

Ukrainasta sotaa paenneissa on myös korkeasti koulutettua väkeä. Tämän osaamisen tunnistaminen ja hyödyntäminen on koettu haasteeksi IP-alueella, kuten koko Suomessa. Ukrainalaisten työllistyminen on ollut vielä melko vähäistä, mutta potentiaalia sen suhteen on olemassa. Etelä-Savossa toimivilla oppilaitoksilla on vähäisessä määrin mahdollista ottaa vastaan vieraalla kielellä suoritettuja näyttötutkintoja. Tätä mahdollisuutta tulisi laajentaa.

#### 1.f. Elinkeinot

Sota vaikuttaa yritysten omiin ja niiden tilaajilleen toteuttamiin investointeihin siten, että osa suunnitelluista investoinneista lykkääntyy, mutta osa jää toteuttamatta kokonaan esimerkiksi heikkojen tulevaisuuden näkymien ja hintojen kallistumisen vuoksi. Lisäksi komponenttipula hidastaa hankkeiden toteuttamista. Sodan aiheuttamien haasteiden kanssa samanaikaisesti kärsitään osaajapulasta useilla aloilla. Tämä heikentää suoraan yritysten mahdollisuuksia kasvuun.

Kesäkuun 2022 Kauppakamarikyselyssä selvitettiin yrityksiltä, onko Venäjän sota Ukrainassa vaikuttanut niiden suunnittelemiin investointeihin. Vastaajista 29 prosentin mukaan investoinnit ovat sodan vaikutuksesta vähentyneet merkittävästi tai jonkin verran.

Matkailualalle sodalla on myös ollut vaikutuksia ja matkoja Suomeen on peruttu. Mitä kauempaa Suomea katsotaan, sitä enemmän Venäjän raja näyttäytyy uhkana. Itärajan eksotiikka, jota matkailussa on aiemmin pystytty hyödyntämään, on Venäjän aloittaman sodan myötä muuttunut käänteiseksi. Venäläisten matkailijoiden tulo Saimaalle on käytännössä loppunut, ja tulevaisuuden näkymät tämän kohderyhmän osalta ovat heikot niin matkailijoiden määrän kuin ostovoimankin suhteen. Matkailussa katseet on käännetty uusiin markkinoihin jo useiden vuosien ajan. Sota vähentää alalta myös venäläisomisteisia matkailuyrityksiä.

Etelä-Savossa matkailuelinkeino on merkittävä työllistäjä (1552 henkilötyövuotta v. 2018). Välitöntä matkailutuloa on ennen koronapandemiaa kertynyt vuosittain 230,5 miljoonaa euroa, joka vastaa

neljän prosentin osuutta kaikkien toimialojen liikevaihdosta. Välillisen matkailutulon vaikutukset harvaan asutun seudun palveluvarustuksen säilymiselle ovat lisäksi merkittävät. Erityisesti maaseutumatkailussa venäläismatkailijoiden vähenemisen ennakoidaan näkyvän.

Vuonna 2019 venäläiset matkailijat olivat Etelä-Savon ylivoimaisesti suurin ulkomainen majoittujaryhmä, lähes 70.000 majoittumisvuorokaudellaan, kun seuraavaksi suurimman ryhmän, saksalaisten majoittumismäärä oli hieman yli n 20.000 yöpymistä. Ulkomaisista matkailijoista venäläisten osuus oli noin 46 % vuonna 2019. Vuoden 2022 tammi-toukokuussa venäläismatkailijoiden yöpymisvuorokausia Etelä-Savossa oli yhteensä enää 330 vrk, joka on 0,2 % kokonaisyöpymisistä.

Maatalous on jo valmiiksi kriisissä ja sota syventää kriisiä entisestään. Toisaalta se on lisännyt puhetta omavaraisuuden kasvattamisesta ja maatalouden kilpailukyvyistä. Selvää on, että alkutuotannon rakennemuutos kiihtyy, kun alan toimijoista osa tippuu kelkasta ja vahvat toimijat lisäävät omaa osuuttaan.

Lähteet:

- Selvitys toimintaympäristön muutosten vaikutuksesta IP-alueen kehittämiseen (TK-Evalin raportti 2022)
- Tilastokeskus, Visit Finland/Rudolf, Visitory-matkailutilastot

## **2. Mistä löytyvät itäisen Suomen uudet elinvoiman lähteet?**

### 2.a.Väyläverkon ja saavutettavuuden kehittäminen

Itä-Suomen maakunnat ovat koonneet yhteisen esityksen alueiden tärkeistä liikennehankkeista Väyläviraston investointiohjelmaan. Itäisen Suomen erityispiirteitä huomioiva liikennejärjestelmä – kärkihankkeet ja -asiat – esitys on hyväksytty Itä-Suomen neuvottelukunnan kokouksessa 24.3.2022, ja tähän asiakirjaan Etelä-Savon maakuntaliitto on sitoutunut. Esityksessä kuvattujen kärkihankkeiden toteutuminen vahvistaisi merkittävästi itäisen Suomen kilpailukykyä.

Väyläviraston vuoteen 2030 ulottuvassa investointiohjelmassa ei ole osoitettu riittäviä varoja Itä-Suomen yhteisten väyläaloitteiden toteuttamiseen.

I kori: Investointiohjelmaan esitettävät hankkeet

Tiesuunnitelmat valmiina

1. Vt23 liikennejärjestelyjen loppuunsaattaminen välillä Varkaus-Viinijärvi, ka 28 M€
2. Vt5 Leppävirta-Kuopio, ka n.120 M€
3. Vt22 kehittämisen jatkaminen välillä Kajaani-Muhos, ka n. 40 M€ Yleissuunnitelmat valmiina
4. Vt5 Hietanen-Pitkäjärvi, ka n.100 M€

II kori: Suunnitteluvalmiuden parantamista vaativat hankkeet

Tiesuunnitelmat tekeillä / käynnistymässä 2021

- Vt5 Valkeinen – Taipale (Nerkoon ohitustie)
- Vt9 Vartiala-Riistavesi ja Rissala-Jännevirta
- Vt9 Välikangas – Honkalampi (Ylämyllyn ETL) Yleissuunnitelmat valmiina
- Vt9 Onkamo-Niirala, ka n.102 M€
- Vt13 Lappeenranta-Nuijamaa kehittäminen, ka n.70 M€

Yleissuunnittelu käynnissä

- Vt5 Siilinjärvi-Alapitkä

Kehittämissuunnitelma tai toimenpidesuunnitelma tehty/käynnissä

- Vt6 Imatra-Joensuu välin kehittäminen - kehittämisselvityksessä esitettävien toimenpiteiden välitön aloittaminen, I korin ka n.48 M€
- Vt9 Hankasalmi-Ylämylly, kehittämisselvityksessä välille esitettävien toimenpiteiden välitön aloittaminen (ka selviää suunnitelman valmistuttua)
- Vt13 Mikkeli-Lappeenranta liikenneturvallisuuden parantaminen, ka 96,3 M€

Rataverkon kehittäminen

I ja II kori I kori: Itäisen Suomen saavutettavuuden parantaminen

1. Karjalan radan suunnittelutoimenpiteet, parantaminen ja nopeuden nosto
  - Luumäki-Joutseno kaksoisraide, ka 250 M€
  - Imatra-Joensuu, ka 330 M€
2. Savon radan suunnittelutoimenpiteet, parantaminen ja nopeuden nosto
  - Kouvola-Kuopio radan parantaminen ja nopeudennosto ka n. 170 M€
  - Kuopio-Kajaani radan parantaminen 75 M€
3. Itärata Porvoo-Kouvola, suunnittelun edistäminen ja toteutus 2030- ka 1,7 mrd€

II kori: Käynnistettyjen kehittämishankkeiden loppuunsaattaminen ja suunnitteluvalmiuden parantaminen

Ratasuunnitelmat valmiit

- Kuopion ratapihojen puuttuvat parantamistoimenpiteet, ka 30 M€
- Kontiomäki-Iisalmi-Ylivieska radan parantamistoimenpiteet, ka 65 M€

Jatkosuunnittelua vaativat

- Pieksämäen ratapihan peruskorjaus ja aseman kehittäminen
- Lauritsalan ratapihan kehittäminen liikennöitäväksi nykyistä pidemmille junille
- Digiratahankkeen nopeampi toteuttaminen Savon ja Karjalan radoilla
- Rataverkon sähköistys väleille
- Joensuu-Kontiomäki
- Niirala-Säkäniemi
- Joensuu-Varkaus-Pieksämäki
- Joensuu-Siilinjärvi

Näiden ohella on selvitettävä huoltovarmuuden kannalta merkittävien poikittaisyhteyksien kehittämistä (valtatie 14, raideyhteys Pieksämäki-Parikkala).

Joukkoliikenteen palvelutaso mahdollistaa itäisen Suomen kilpailukykyisen ja kestävästi saavutettavuuden. Kestäviä kuljetus- ja logistiikkapalveluja tarjoavat solmut tuottavat lisäarvoa sekä aluetaloudelle että alueen elinkeinoelämälle. Toimivat tietoliikenneyhteydet mahdollistavat uudet liikennepalvelut, monipaikkaisen asumisen ja etätöiden. Perusväylänpidon rahoitus nostettava pysyvästi tasolle, joka mahdollistaa korjausvelan vähentämien myös elinkeinoelämän kuljetuksille ja matkailuliikenteelle tärkeillä pääväylien ulkopuolisella liikenneverkolla.

Saimaan kanavaa korvaavien, uusien yhteyksien avaaminen Saimaalta Päijänteelle ja Suomenlahdelle on selvitettävä.

Savonlinnan ja Mikkelin lentokenttien tulevaisuuden mahdollisuudet on selvitettävä.

2.b. Matkailun uudet markkina-alueet, kohderyhmät ja tuotesisällöt

Saimaan alueen (Lake Saimaa) matkailun uudet, venäläismatkailijoita korvaavat, ostovoimaiset kohderyhmät löytyvät todennäköisimmin saksankielisestä Euroopasta, Italiasta sekä Iso-Britanniasta.



Uudet asiakasryhmät on tavoitettava markkinoinnin keinoin (0,5 milj. euroa/v./markkina, 10 vuoden ajan) ja näille tulee kehittää uusia myytäviä sisältöjä. Saimaa European Region of Gastronomy 2024-juhlavuosi tuo mahdollisuuden kehittää alueen ruoka- ja kulttuurimatkailuun uusia kiinnostavia sisältöjä. Keskeistä on matkailun kestävydestä huolehtiminen.

## 2.c. Energia ja vihreä siirtymä

Elinvoimaa ja vihreää siirtymää voidaan vauhdittaa mahdollistamalla itäisen Suomen tuulivoimainvestoinnit sekä aurinko- ja vetyenergian kehittämiseen panostamalla. Aurinko- ja vetyenergian nopea käyttöönotto edellyttää TKI-toiminnan tehostamista koko Suomessa.

Tuulivoiman rakentamisedellytyksiä itäisessä Suomessa tulee parantaa ja tukea muita uudistuvan energian tuotantomahdollisuuksia.

Euroopan Unionin JTF-ohjelman laaja käytettävyys on avainasemassa vihreän siirtymän edistämisessä.

Etelä-Savolla on vahva potentiaali biopohjaisten polttoaineiden tuotantomaakuntana. Biopolttoaineiden laaja käyttöönotto edellyttää nykyistä huomattavasti vahvempaa TKI-toimintaa ja kysyntää tukevia ratkaisuja.

## 2.d. Elinkeinojen monipuolistaminen kehittämisalustoja tukemalla (metsä, - vesi- ja ruokaosaaminen sekä digitaaliset alustat)

Tarvitaan lisää tutkimusta ja kehittämistoimintaa, jotta Itä-Suomeen saadaan riittävää yrityspotentiaalia sekä houkutelua toimijoita sijoittumaan alueelle.

Nykyinen EU:n alue- ja rakennepolitiikan ohjelma Uudistuva ja osaava Suomi ei riittävästi anna mahdollisuuksia älykkään erikoistumisen strategian mukaisiin investointeihin.

Etelä-Savoon on rakentunut merkittäviä kehittämisalustoja, joilla tuetaan maakunnan elinkeinojen monipuolistamista.

Mikkelin jätevedenpuhdistamon yhteyteen on rakentunut, veden kiertotalouteen liittyvä EcoSairila kehittämisalusta ja Blue Economy Mikkelin –osaamiskeskus. Mikkelissä toimii arkisto- ja kirjastotoimialan osaamis- ja palvelukeskus Memory Campus ja sen yhteyteen Mikkelin Kalevankankaalle on suunnitteilla dataperustaiseen yritys- ja kehitystoimintaan erikoistuva MemoryLab -osaamis- ja innovaatiokeskittymä.

Savonlinnan teknologiapuisto Nohevaan on sijoittunut, metsäkärkeen liittyvä kokonaisuus, joka koostuu Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun puun kuidun jalostamista kehittävästä Kuitulaboratoriosta ja metsäpuiden kasvullista lisäystä tutkivasta Luonnonvarakeskuksen KASVU 1 -laboratoriosta. Näiden rinnalle Nohevaan rakennetaan parhaillaan massiivipuu- ja hybridirakentamisen laboratoriota, joka valmistuttuaan vuonna 2023 vahvistaa mekaanisen puurakentamisen teollisuutta ja tki-toimintaa sekä toteuttaa hallituksen ilmastonmuutoksen torjuntaan, hiilineutraalisuuteen ja puurakentamisen lisäämisen liittyviä tavoitteita.

Näiden lisäksi maakuntastrategian Ruoka-kärjen ympärille on rakentumassa klusteri, joka tukee eteläsavolaisen ruoka-alan kilpailukykyä kasvua ja vahvistumista sekä lisää sen kansallista ja kansainvälistä näkyvyyttä. Myös hyvinvoinnin teemassa on Etelä-Savossa erityisosaamista (mm. Xamkin Active Life Lab hyvinvointilaboratorio sekä Diakonia ammattikorkeakoulun Pieksämäen TKI-yksikkö), joka mahdollistavaa hyvinvointiin linkittyvän, uuden TKI-toiminnan, osaamisen ja liiketoiminnan kehittymisen mm. ikääntymiseen ja maakunnan puhtaan luonnon kestävään hyödyntämiseen liittyen.

Etelä-Savon TKI-toiminnan kannalta on tärkeää myös jatkossa panostaa alueen kannalta merkittäviin kehittämisaalustoihin ja klustereihin, jotka edistävät merkittävästi koulutus- ja tutkimusorganisaatioiden, yritysten ja julkisen sektorin yhteistyötä. Fyysisen infran kautta kehittämisaalustat luovat aitoja, itseään ruokkivia ekosysteemejä, jotka tuomalla yhteen tutkimuksen, yritystoiminnan ja alan koulutuksen ja osaamisen luovat uusia edellytyksiä alueen kehittymiselle strategisilla vahvuusaloilla.

## 2.e. TKI-rahoituksen kehittäminen

TKI-toiminnassa tarvitaan lisää yhteistyötä erityisesti yritysrajoissa. Toiminnassa tämä tarkoittaa muun muassa räätälöityjä toimenpiteitä esimerkiksi yritysten tuotekehityksen ja innovaatioiden kaupallistamisen edistämiseksi toimialarajat ylittäen. Lisäksi valtakunnallisessa innovaatorahoitusvalikoimassa tulee huomioida pienten, liikevaihtoaan vasta kasvattavien ja kotimarkkinoilla operoivien yritysten erityistarpeet. Innovaatorahoitusta suunniteltaessa ja kohdennettaessa tulee huomioida myös ne maakunnat, joissa ei ole omaa yliopistoa sekä monialaisten ammattikorkeakoulujen TKI-toiminnan mahdollistaminen.

TKI-toiminnan mahdollisuuksina näyttäytyvät ketterät ja nopeat TKI-kokeiluhankkeet ja -toiminta, jotka ovat kaikille yrityksille avoimia ja joihin yritykset pääsevät matalalla kynnyksellä mukaan. Älykkään erikoistumisen kärkialojen ympärille muodostuvat klusterit luovat uusia mahdollisuuksia TKI-toiminnalle ja kansainvälisen rahoituksen hyödyntämiselle.

Kansalliseen TKI-tiekarttaan pohjautuva, maakunnallinen TKI-tiekartta nähdään yhtenä keinona löytää toimenpidepolitus innovaatiotoiminnan kehittämiseksi ja osaamistason nostamiseksi. Valtio voisi osoittaa Etelä-Savolle erillisrahoitusta maakunnallisen TKI-tiekartan laatimiseksi.

## 2.f. Monipaikkaisuus

Monipaikkaisuus on nostettu Etelä-Savon maakunnan ja työ- ja elinkeinoministeriön välisissä alekehittämiskeskusteluissa keskeiseksi kehittämisen välineeksi.

Monipaikkaisuus turvaa harvaan asuttujen alueiden kuntien elinvoimaa ja mahdollisuuksia järjestää julkisia palveluita. Monipaikkainen asuminen ja työskentely voi osittain ratkaista osaavan työvoiman saatavuuteen liittyviä haasteita.

Kestävän monipaikkaisuuden edellytyksenä on riittävä tietoliikenneverkko ja julkinen liikenne, vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkoston ja energiamuotojen kehittäminen, puhdas ympäristö ml. vesien käsittely ja mahdollisuus kierrätykseen, sosiaalisten verkostojen toimivuus ja mahdollisuus integroitua yhteisöihin. Monipaikkaisuus voi olla myös mahdollisuus maakunnan työvoimapulan helpottamiseen. Monipaikkaisuus on nähdään myös kuntien elinvoiman ylläpitäjänä.

## 3. Esittele kolme vaikuttavinta ratkaisua perusteluineen itäisen Suomen elinvoiman lisäämiseksi

3.a. Itäisen Suomen erityispiirteitä huomioiva liikennejärjestelmä – kärkihankkeet ja -asiat – esityksessä esille tuotujen väylähankkeiden nopeutettu toteuttaminen. Uudessa tilanteessa on selvitettävä huoltovarmuuden kannalta merkittävien poikittaisyhteyksien kehittäminen. (ks. kohta 2a.)

Nopeimmat vaikutukset voidaan saada aikaan alemman, vähäliikenteisen tieverkon kunnossapitoinvestoinneilla.

3.b. Matkailutoimialan markkina-alueiden laajentaminen ja uudet rahoitusinstrumentit

Uudet asiakasryhmät on tavoitettava markkinoinnin keinoin ja kehitetyin sisällöin. Visit Finlandin laskelman mukaan yhden uuden markkinan lanseeraustoimenpiteisiin tulee varata 0,5 milj. euroa vuodessa 10 vuoden ajan. Kahdelle uudelle kansainväliselle markkina-alueelle panostamiseen tarvitaan 10 miljoonaa euroa, minkä lisäksi tarvitaan panostuksia yritysten palvelusisältöjen ja myyntiosaamisen kehittämiseen.

Kolmen maakunnan Saimaa European Region of Gastronomy 2024- juhluvuoden toimenpiteisiin ja sitä edeltävään kehittämiseen Etelä-Savossa, Etelä-Karjalassa ja Pohjois-Karjalassa tulee varata 6 miljoonaa euroa kansallista rahoitusta, sillä EU-hankerahoituksen instrumentit soveltuvat heikosti suuraluerajat (IP- ja EL-Suomi) ylittävään kehittämiseen.

3.c. Elinkeinojen monipuolistaminen kehittämialustoja tukemalla (metsä, - vesi- ja ruokaosaaminen sekä digitaaliset alustat)

Tutkimus- ja kehittämistoiminnan kehittämistarve Etelä-Savossa poikkeuksellisen suuri, koska maakunnassa ei ole omaa yliopistoa.

Metsäsektorin kehittämiseen, ml. puurakentamisen TKI-investoinnit, tulisi kohdentaa 10 miljoonaa euroa. CBC-ohjelman jäädyttämisestä siirtyvät varat tulee kohdentaa tähän tarkoitukseen.

MemoryLab-kokonaisuuden toteuttamiseen tulisi kohdentaa 10 miljoonaa euroa.

Maakunnallisen TKI-tiekartan laatimiseen ja toimeenpanoon, osaamisen vahvistamiseen ja työvoiman saamisen turvaamiseen tulisi kohdentaa 10 miljoonaa euroa.

Etelä-Savon maakuntaliitto Kirjaamo  
Etelä-Savon maakuntaliitto