

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)**

Venäjän sotatoimien seurauksena itäisen Suomen teollisuus on joutunut etsimään muita kuljetusreittejä Saimaan kanavan sijaan, mikä tarkoittaa yritysten kustannusten nousua ja päästöjen lisääntymistä. Saimaan vesiliikenteen näkymät muuttuivat Saimaan kanavan investointipäätöksen perumisen myötä pitkällä tähtäimellä erittäin epävarmoiksi.

Puuntuonnin loppuminen Venäjältä tarkoittaa, että yli kahdeksan miljoonaa kuutiota raakapuuta ja haketta haetaan jatkossa pääosin kotimaasta ja osittain Baltiasta. Merkittävä osa Venäjältä tuodusta puusta on jalostettu Kaakkois-Suomessa, johon puuta tuodaan jatkossa aiempaa enemmän ja aiempaa kauempaa Pohjois- ja Itä-Suomesta kuormittaen rata- ja tieverkkoa. Maakaasun osuus primäärienergian kulutuksesta oli 9 % vuonna 2018. Maakaasu on ollut Kaakkois-Suomen teollisuuden kilpailuetu, mikä nyt on menetetty. Teollisuuden energiasiirtymät ovat kriittisiä kysymyksiä.

Maakunta on menettänyt 300 milj. euron vuosittaiset matkailutulot Venäjän sotatilanteen johdosta. Rajan avautuminen heinäkuun alusta ei ainakaan alkuun näytä olennaisesti muuttaneen venäläismatkailijoiden alhaisia rajanylitysmääriä.

Lappeenrannan lentoaseman matkustajamäärät ovat pudonneet siten, että vuonna 2019 lentoasema oli hyvällä kasvu-uralla, matkustajia 83 000 ja näköpiirissä reittejä, jotka olisivat nostaneet matkustajamäärän muutamassa vuodessa lähelle 200 000 matkustajaa. Koronarajoitusten myötä liikenne loppui keväällä 2020 ja oli tauolla aina syksyyn 2021 asti. Lentoaseman saavutettavuusalueeseen on kuulunut myös Pietarin seutu, ja enemmistö matkustajista tuli alkuvuosina Venäjältä. Koronan myötä raja oli käytännössä kiinni ja Ukrainan myötä tilanne huononi entisestään. Lentoaseman rahoituspohjana on ollut Lappeenrannan kaupunki sekä valtiontuet. Valtiontukea lentoasema ei ole saanut enää vuosina 2021, eikä 2022, ja

lisäksi ministeriölle maksettiin osa tuesta takaisin keväällä 2022. Tämä johtui puutteista hakemuksissa sekä tulkinnasta kaupungin tuen markkinaehtoisuudesta.

Investointi-ilmapiiri itärajalla on muodostunut epävakaammaksi.

Maatalouden yhä syvempi ahdinko: lannoitteiden saatavuus, energian hinta, kuljetuskustannukset

Päätettyjä tai suunniteltuja liikenneinvestointeja 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 yli 50 miljoonaa euroa kehittämisrahoitusta. Koulutus-, kulttuuri- ja urheilusektorin ja kansalaistoiminnan Venäjä-yhteyksien katkeamisella monitahoisia sosiaalisia, kulttuurisia ja taloudellisia vaikutuksia. Maahanmuutto on kompensoinut muuta negatiivista väestökehitystä. Venäläisten osuus maahanmuuttajista on ollut ylivoimaisesti suurin. Todennäköistä on, että uusi geopoliittinen tilanne kiihdyttää Itä-Suomen väestökatoa ja heikentää myös tätä kautta alueen elinvoimaa. Huomioitava on, että Venäjältä on tullut työikäistä väestöä ja sieltä on saatu tarvittavaa työvoimaa alueille, joilla työikäinen väestö muutoin vähenee.

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

Lappeenranta on yksi EU:n sadasta hiilineutraalista missio- kaupungeista. Yhdessä Imatran kaupunkiseudun kanssa toimeenpanemme valtion kanssa solmittua vihreän sähköistämisen ekosysteemisopimusta. Etelä-Karjalassa toimii aktiivinen GreenReality Network-yritysverkosto, jossa on mukana LUT-yliopisto, kuntia ja liki 50 yritystä. Verkostoyritysten kanssa kaupunki on toteuttanut useita uusiutuvan energian demonstraatioalustoja ja kokeiluja.

Maakunnan metsä- ja sementtiteollisuudella on hyvät valmiudet hiilidioksidin kierrätykseen uusiutuvaa sähköä hyödyntävissä synteettisissä hiilivetytuotteissa ja raaka-aineissa. Uskomme vety- ja synteettisten polttoaineiden tuotannon kehitystyöllä luotavan paitsi oman rakennemuutosalueemme, myös koko Euroopan uuden menestystekijän, joka ratkaisee samalla ilmastonmuutoksen haasteet. Suomen tulee huolehtia, ettei EU-komissiossa valmisteltavaan REDII-direktiivin päivitykseen jää uusiutuvan energian ns. lisäisyysvaatimusta. Ketjutetut investoinnit lisäävät sijoittajan riskiä. Investointiriskin kasvu hidastaa uusiutuvan energian osuudelle asetettujen tavoitteiden saavuttamista, mikä puolestaan heikentää vetytalouden kehittymistä ja EU:n mahdollisuutta toimia

energiajärjestelmäintegraation ja hiilineutraalisuuden edelläkävijänä. Sähkön alkuperän todentamiseen on jo olemassa toimiva Euroopan laajuinen alkuperätakuujärjestelmä, jolla pystytään luotettavasti osoittamaan sähkön alkuperä. Lupa- ja tukiprosesseja teollisuuden energiasiirtymissä on nyt kauttaaltaan nopeutettava ja hakemusten käsittelyä resursoitava.

Aluetalouden uudistumiselle ja investointiaktiivisuuden lisäämiselle on todellinen tarve. Pk-yritysten kasvu- ja investointihalukkuutta tulee nostaa ja luoda työllistymismahdollisuuksia Lappeenrannassa ja koko Etelä- Karjalassa. Esitämme työ- ja elinkeinoministeriölle, että Lappeenrannan seudulle kohdennetaan rahoitusta rakennemuutoksen ongelmien ennalta ehkäisemiseksi. Koko itärajalla tulee yritystukien tasoa ja määrärahojen riittävyttä lisätä. EU-rahoitusta tulee voida osoittaa myös konkreettisiin, työllisyyttä edistäviin investointeihin. Aiemmin käytössä olleet työllisyysperusteiset investointituet tulee ottaa uudelleen käyttöön.

Lisäksi:

- Julkisen talouden suunnittelussa tulee huomioida geopoliittisen tilanteen alueelliset vaikutukset ja pyrkiä kohdentamaan toimia vakaan kehityksen turvaamiseksi rajaseuduilla
- Liikennöinnin estyminen Saimaan kanavalla ja Venäjän puunhankinnan siirtyminen kotimaahan ja Baltiaan lisäävät Karjalan radan kehittämistarpeita
- Saimaan alueen matkailuyhteistyön edistäminen osana koko maan matkailun kehittämistoimia. Lentoliikennettä monipuolistamalla parannetaan koko Saimaan alueen kansainvälistä saavutettavuutta ja kansainvälisiä matkustajamääriä. Myös alueen matkailuninfraa tulee kehittää ja vahvistaa.
- Venäläistaustaisia henkilöitä opiskelee ja työskentelee LUT- yliopistossa ja LAB- ammattikorkeakoulussa yli 500 henkilöä. Korkeakouluyhteisöissä on edustettuna yli 80 kansallisuutta. Kansainvälisen vetovoiman säilyminen on erittäin tärkeää korkeakoulujen menestymisen ja myös osaavan työvoiman saatavuuden näkökulmasta.

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

#### **1. Alueen saavutettavuuden ja liikenneyhteyksien parantaminen**

Yritysten kilpailukyvyistä huolehtiminen edellyttää itäisen Suomen saavutettavuuden parantamista. Itäisen Suomen elinkeinoelämän joutuminen valtion talouden säästöjen maksajaksi ei ole tässä geopoliittisessa tilanteessa perusteltua. Näin kävisi, jos Saimaan kanavaan jo päätetyt investointirahat päätetään kohdentaa puuttuvaan perusväylänpidon rahoitukseen. Liikenteen loppuminen Saimaan kanavassa tarkoittaa noin 1,3 miljoonan tonnin tavaramäärän siirtymistä kumipyörille ja raiteille, mikä rekkakuormiksi siirrettynä tarkoittaa yli 50 000 rekkaa vuodessa. Venäjän puun tuonnin loppuminen siirtää puolestaan noin 8 miljoonaa kuutiota puuta kuljetettavaksi pidempiä matkoja kotimaan raide- ja tieverkolla. Kasvavien kuljetuskustannusten lisäksi liikenteen päästöt uhkaavat nousta. Raideliikenteen kasvun mahdollisuuksia rajaa puutteen rataverkolla ja myös raidekalustossa. Investoinnit raideverkkoon ovat välttämättömiä itäisessä Suomessa kiireellisimpänä kohteena kaksoisraiteen rakentaminen Karjalan radalle välillä Luumäki – Joutseno. Yhtä lailla erityisesti valtatie 26:n perusparantaminen välillä Taavetti-Hamina tulisi toteuttaa kiireellisesti.

Saimaan alueen matkailun kehittäminen on vahva alueellinen prioriteetti, jota tukevat suorat reittilennot Euroopasta. Uusien markkinoiden ja matkailijaryhmien tavoittaminen on uudessa

geopoliittisessa tilanteessa ensiarvoisen tärkeää. Lappeenrannan lentoasemalla on reittiliikenteen lisäksi useita yhteiskunnalle lisäarvoa tuovia rooleja, kuten Puolustusvoimien lentotoiminta (lähinnä kuljetuslentoja), elinsiirtolennot, pakolaislennot, metsäpalojen tähystyslennot, VIP-asiakkaat sekä huoltovarmuusnäkökulma ja mahdollisuus rahtilentoihin. Tulevaisuudessa kustannusrakenne mahdollisesti kevenee digitaalisten ja etäpalvelujen myötä sekä sähkölentäminen voi mullistaa kotimaan lentoliikenteen (ekologista ja halpaa). Esitämme, että Lappeenrannan lentoasemalle kohdistetaan erillistä valtiontukea 500 000 euroa/v vuosina 2023–2024, minkä lisäksi Lappeenrannan lentoaseman on mahdollista hakea valtionavustusta toiminta- ja investointimenoihin Finavian verkoston ulkopuolisille lentokentille kohdennetulta momentilta.

Kutilan kanavan rakentamisella edistetään luontomatkailua ja parannetaan Pien-Saimaan veden laatua. Kutilan kanavan rakentamiseen esitetään osoitettavaksi valtion vuosien 2023-25 talousarvioissa yhteensä 12 milj. euroa. Kunnat ovat omalta osaltaan tehneet päätökset 5 milj. euron alueellisen omarahoituksen osoittamisesta.

Saavutettavuudessa on keskeistä huomioida myös toimivat ja luotettavat tietoliikenneyhteydet, joiden merkitys korostuu jatkossa entisestään: eritoten laajakaistarakentamista tulee tukea.

## 2. Vihreän sähköistämisen sekä energia- ja ympäristöalan investointien edistäminen

Itäisen Suomen kaupungit ovat käynnistäneet yritysten ja LUT-yliopiston kanssa yhteisen vetylaakson perustamistyön. Vihreästä siirtymästä tehdään alueen uusi elinvoimatekijä.

Uusiutuvan energian lisäämiseen tuulivoiman avulla liittyy itäisessä Suomessa erityisiä haasteita puolustusvalvonnan näkökulmasta: Puolustusvoimien tutka- ja sensoritekniiikan ja tuulivoiman yhteensovittamiselle ei ole löydetty Suomessa ratkaisuja. Puolustusvalvonnan kannalta kriittisenä alueena itärajan maakunnat 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. Koska tuulivoiman lisärakentamiseen on itärajan maakunnissa vain nimellinen mahdollisuus, tulee muita vihreää siirtymää tukevia energiahankkeita etenkin vedyn ja P2X-tekniikan hyödyntämiseksi jouduttaa ja vahvistaa sähkönsiirron kantaverkkoa. RRF-rahoitusta ja energiatukia tulee saada liikkeelle vetytaloutta tukeviin yritysten demonstraatio- ja pilotointihankkeisiin nopeasti sekä käynnistää sääntelyä joustavoittavia kokeiluja Etelä-Karjalassa.

## 3. Osaavan työvoiman saatavuuden edistäminen

Lappeenrannan kaupunki ja alueen kunnat ovat päättäneet rahoittaa yhteiskuntatieteellisen koulutuksen käynnistämistä LUT-yliopistossa yhteensä 10 milj. eurolla. LUT-yliopistolle tulee turvata riittävä rahoitus mm. yhteiskuntatieteellisen koulutuksen pitkäaikaiseen järjestämiseen. Itä-Suomen talousalueiden omiin strategisiin kärkiin pohjautuvan TKI-toiminnan tukeminen tarkoittaisi sitä, että itäsuomalaisten korkeakoulujen vahvuusalueille suunnattaisiin erittäin merkittävä, vähintään viiden vuoden lisärahoitus.

LUT-yliopisto on yhdessä LAB-ammattikorkeakoulun kanssa houkutelut useita satoja kansainvälisiä opiskelijoita Lappeenrantaan. Nuoria tarvitaan kääntämään alueen väestökehitys kasvu-uralle. Yliopiston ja LAB-ammattikorkeakoulun tutkimus- ja kehitystoimintojen rahoittaminen synnyttää alueelle uutta, vireää yritystoimintaa. Alueen kunnilla on erinomaista kokemusta mm. LAB-ammattikorkeakoulun kanssa tehtävästä yrittäjyishautomotoiminnasta.

Ammatillisen koulutuksen ja erityisesti aikuisten ammatillisen koulutuksen määrärahat on turvattava toimintaympäristössä tapahtuvien muutosten ja uudelleen koulutustarpeiden vuoksi; Saimaan ammattiopiston koulutusvolyymin uhkaavat supistustoimet tulee voida välttää lisäämällä ammatillisen koulutuksen rahoitusta itäisen Suomen alueella. Osaavan työvoiman saatavuutta edistäisi myös panostaminen englanninkieliseen ammatilliseen koulutukseen sekä resurssien lisääminen muunto- ja täydennyskoulutukseen.

Lätti Jukka-Pekka  
Lappeenrannan kaupunki - Konsernihallinto