

Asia: VN/25712/2022

Valtioneuvoston asetus alueellisesta kuljetustuesta vuosina 2023–2025

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Työ- ja elinkeinoministeriö

lausuntopalvelu.fi

Lausuntopyyntö 11.10.2022 VN/25712/2022

Lausunto ehdotuksesta valtioneuvoston asetukseksi Alueellisesta kuljetustuesta vuosina 2023-2025

Alueellinen kuljetustuki on ollut tärkeä tukimuoto, jolla on kompensoitu Itä- ja Pohjois-Suomen väljään asuttujen alueiden pk-yritysten pitkistä kuljetusmatkoista aiheutuneita lisäkustannuksia. Tukirahoituksen riittävyys ja pitkäjänteisyys vaikuttavat merkittäväällä tavalla monien alueen tuotannollisten yritysten toimintaedellytyksiin, kannattavuuteen ja investointipäätöksille. Tuen jatkaminen vuosina 2023-2025 on hyvä päätös elinvoiman sekä kansallisen turvallisuuden säilyttämiseksi ja kehittämiseksi. Jatkuvuus on varmistettava myös vuoden 2025 jälkeiselle ajalle.

Tuen merkitys on entistä korostuneempi muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa, jossa liikennöinti aiemmin monille Itä-Suomen vientiyrityksille tärkeällä Saimaan kanavalla ei ole enää mahdollista. Alueen vientiyritykset ovat joutuneet hakemaan vaihtoehtoisia logistiikkaväyliä ja korvaavia

markkinoita jalostamilleen tuotteille. Myös isoja uusia investointeja on kuluvan vuoden aikana menetetty ulkomaille kanavan käytännössä sulkeutumisen vuoksi. Esimerkiksi pohjoiskarjalaisten yritysten viennistä noin 10 % suuntautui vuonna 2021 Venäjälle. Se on noin 1300 työpaikkaa. Tilanteen haasteellisuutta on merkittävästi lisännyt polttoainekustannusten nousu. Erityisen tärkeä kuljetustuki on metsäbiosektorille, joka työllistää Pohjois-Karjalassa yli 12000 henkeä. Tuki tulisi saattaa samalle tasolle kuin se on kilpailijamaissa kuten esimerkiksi Ruotsissa.

Toimintaympäristön muutos vaikuttaa monen yrityksen kuljetuskustannuksiin ja kannattavuuteen. Muuttuneessa tilanteessa tukea tulee laajentaa Saimaan kanavaa kuljetuksiin käyttäneisiin yrityksiin. Se, etteivät kuljetukset Saimaan kanavalla ole mahdollisia, vaikuttaa vientiyritysten ohella myös monien tuontiraaka-aineista riippuvaisten tuotannollisten yritysten toimintaan. Esimerkiksi betoniteollisuuden Joensuussa tarvitsema sementti on aiemmin tullut Saimaan kanavan kautta, nyt kuljetuskustannukset ovat vaihtoehtoisten kuljetusmuotojen käytön takia nousseet rajusti ja tilanne on vaikeutunut. Alueellisen kuljetustuen tulee olla kaksisuuntaista ts. tuen myöntäminen tulee olla mahdollista myös yritysten tuotannossaan tarvitsemien raaka-aineiden ja puolivalmisteiden kuljetuskustannusten nousun kompensoimiseksi. Tätä puoltaa vahvasti myös se, että Itäisen Suomen elinvoiman vahvistamiseksi syksyllä 2022 laaditussa valtiosihteeriryöryhmän selvityksessä todettiin, että alueellista kuljetustukea laajennetaan, sekä käynnistetään selvitys uuden, raaka-ainekuljetuksiin keskittyvän alueellisen väliaikaisen kuljetustuen käyttöönottamiseksi.

Muutos olisi myös kuljetustuen tarkoituksen ja asetustekstin mukainen, sillä tuen myöntämisen yleisiksi edellytyksiksi on asetuksen 3 §:ssä määritelty pienten ja keskisuurten jalostusyritysten tuotteiden Suomessa tapahtuva kuljetus. Tuontikuljetusten kustannuksiin kohdistuva tuki täyttää tuen myöntämisen perusteet kompensoiden jalostusyritysten sijainnista aiheutuvia ylimääräisiä kustannuksia.

Lisäksi kuljetustukeen osoitettavien myöntövaltuuksien tulee olla valtion budjetissa riittävät suhteessa äkillisesti muuttuneen toimintaympäristön aiheuttamiin lisäkustannuksiin yrityksille. Tavoitteena on oltava tuotannollisten yritysten kilpailukyvyn ja toiminnan jatkuvuuden turvaaminen koko maan laajuisesti. Erityisen tärkeä tuki on yrityksille, jotka sijaitsevat kaukana toimivista tuonti- ja vientisatamista.

Pohjois-Karjalan kauppakamari

Toivanen Antti
Pohjois-Karjalan kauppakamari

