Pohjois-Karjalan Yrittäjät ry **LAUSUNTO**

20.11.2023

Asia: HE 41/2023

Itä-Suomen taloustilanne sekä Venäjän tilanteen vaikutus aluetalouteen ja aluekehitykseen

Pohjois-Karjalan Yrittäjät kiittää mahdollisuudesta lausua Itä-Suomen taloustilanteesta sekä Venäjän tilanteen vaikutuksesta aluetalouteen ja aluekehitykseen. Olemme aiemmin lausuneet VN/16546/2022 Itäisen Suomen elinvoimaa vahvistavien toimenpiteiden selvittämiseen. Lausunnossa keskitymme pääsääntöisesti Pohjois-Karjalaan, osittain Etelä-Karjalaan, koska näin nopealla aikataululla on mahdotonta saada koko Itä-Suomesta kattavaa tilannekuvaa.

Kansallisessa alueiden kehittämisessä on kiinnitettävä huomiota kansainväliseen turvallisuustilanteeseen. 1300 km pitkä itäraja Venäjän kanssa on muodostunut myös EU:n ja NATOn kriittiseksi turvallisuuskysymykseksi. Nykyinen tilanne sekä Venäjän ja EU:n taloussuhteiden katkeaminen ovat vaikuttaneet kielteisesti rajamaakuntiin. Maakuntien omaehtoisen kehittämisen tukemiseen tarvitaan resursseja.

Itä-Suomi tarvitsee erityistoimia. Nämä erityistoimet tulisi kohdistaa pahiten tästä tilanteesta kärsineille maakunnille, jotka sijaitsevat NATO-rajan kriittisimmässä paikassa itärajalla. Elinvoiman lisääminen ja alueen asuttuna pysyminen rajamaakunnissa on koko Suomen turvallisuuskysymys.

Perinteisesti itärajaa ylittävällä liiketoiminnalla, kulttuurivaihdolla ja henkilöiden välisellä yhteistyöllä on ollut keskeinen rooli rajamaakuntien elinvoimaisuudelle ja elinkeinoelämän menestykselle. Vuoden 1991 jälkeen Venäjään liittyvät kehittämisen toimet ovat olleet keskeinen osa maakuntien ja Suomen valtion strategiaa. Itäinen Suomi on tukeutunut Venäjään ja Venäjän myönteiseen kehittymiseen maakuntien ja Valtion strategian mukaisesti.

Venäjän hyökkäys Ukrainaan on murentanut nämä toimet vuosikymmeniksi. Erityisesti itäinen Suomi joutuu kehittämään uuden strategian ja etsimään uuden elinkeinojen kulmakiven.
Tilanteessa, jossa merkittävä osa liiketoiminnan sisältöä on estynyt resurssit uuden kehittämiselle ovat olemattomat. Monet yrittäjät ja yritykset kamppailevat tilanteesta seuranneessa taloudellisessa ahdingossa. Monella yrityksellä myynti on laskenut.

Pohjoiskarjalaiset yritykset ovat menettäneet Venäjän kaupassa vuositasolla noin 130 miljoonaa euroa liikevaihtoa. Tämä tarkoittaa noin 1300 työpaikkaa. Etelä-Karjalassa pelkästään palvelutoimialan liikevaihdon menetys on noin 350 miljoonaa euroa vuodessa.

Yritysten taloustilanne Pohjois-Karjalassa

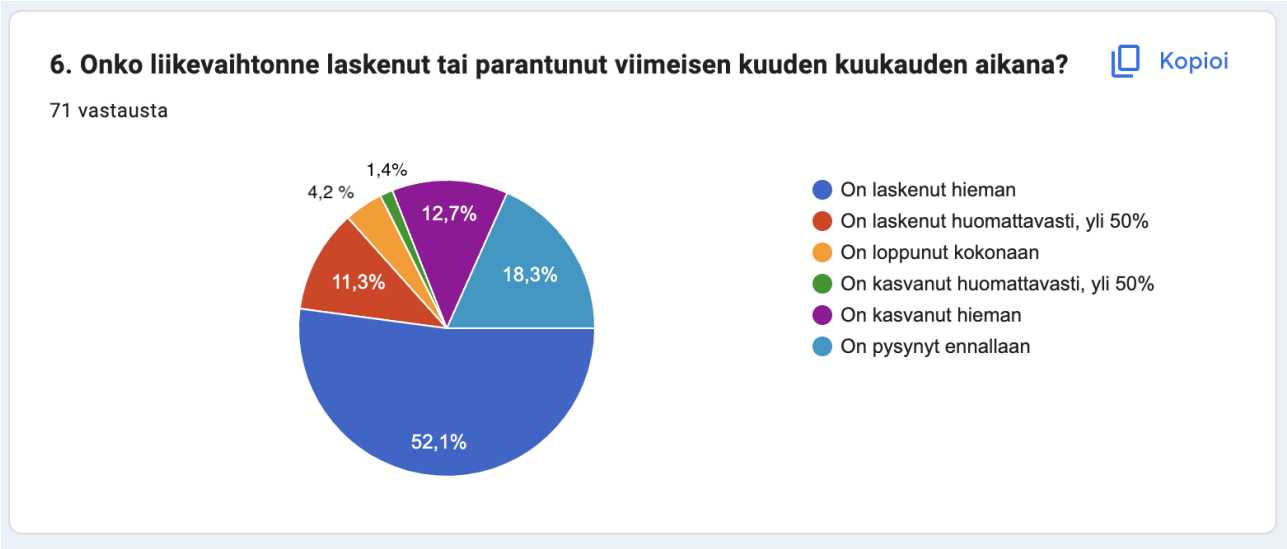
Pohjois-Karjalan Yrittäjät teetti pikakyselyn yrittäjille ajalla 16.11. – 19.11.2023. Tällä lyhyellä vastausajalla saimme 71 vastausta. Vastaajajoukko kuvaa hyvin maakunnan alueen yrityksiä. 54,3 prosenttia vastaajista kertoo toimialaksi Palvelut, 22,9 % rakentaminen, 14,3 % Kauppa ja 8,6 % Teollisuus. Vastaajista lähes neljännes (22,9 %) kertoo tekevänsä yli 5 miljoonan euron liikevaihtoa. Peräti 69 % vastaajista kertoo, että Venäjän hyökkäys Ukrainaan on vaikuttanut liiketoimintaan ja/tai tuotantoon negatiivisesti.



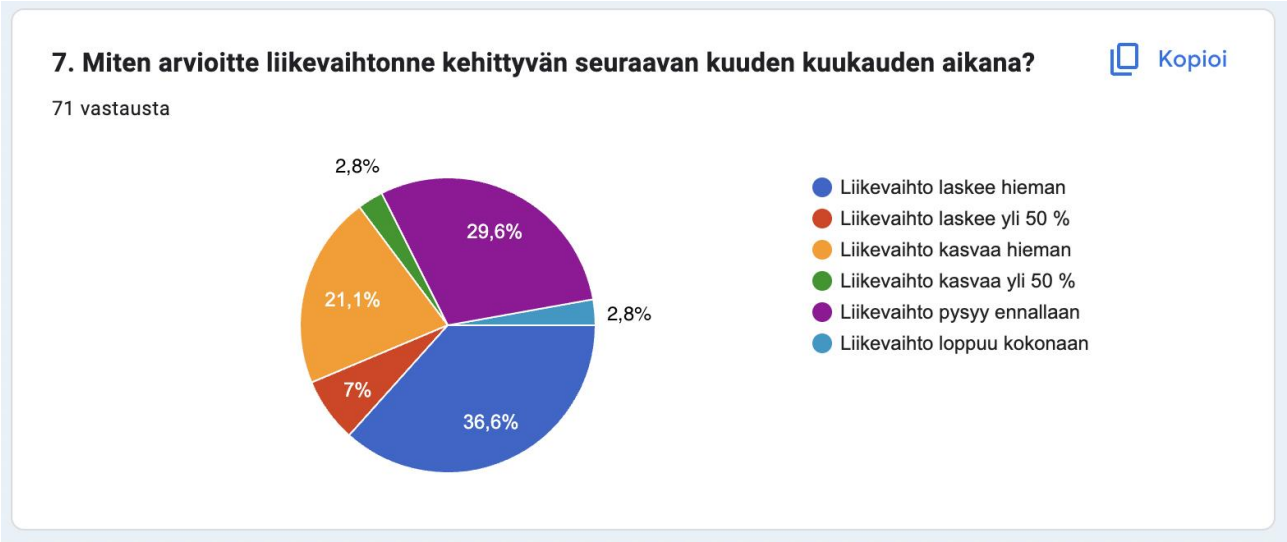
Avoimissa vastauksissa yrittäjät kertovat, että kulut ovat nousseet ja myynti laskenut. Polttoaineen hinnallakin on ollut vaikutusta. Korkotason nousu vaikuttaa, kuluttajien ostohalukkuus on vähentynyt sekä ilmassa on pelkoa sekä epävarmuutta tulevaisuudesta. Myös raaka-aineiden hinnat ovat nousseet. On ollut hankalaa käynnistää uusia hankkeita ja tähän vaikuttaa mm. korkotason ja rakentamisen hinnan nousu. Komponenttien saatavuus on heikentynyt. Osalla vaikuttaa myös suoraan venäjän kaupan loppuminen.

Pikakyselyssä tiedusteltiin myös, että mihin nämä kielteiset vaikutukset yrityksen liiketoiminnassa tai tuotannossa ovat kohdistuneet. Yritys pystyi vastaamaan useampaan vaihtoehtoon. Eniten vastauksia tuli; kysyntä markkinoilla on heikentynyt (46 kpl), toiseksi eniten tuotantokustannukset (32 kpl) ja kolmantena yleinen epävarmuus on vähentänyt investointeja tai investointiaikeita (29 kpl). Vaikutuksia tuli myös Logistiikkaan, markkinaosuuden kutistumiseen sekä tuotantoketjuihin.

Kysyimme myös, että onko yrityksen liikevaihto laskenut tai parantanut viimeisen kuuden kuukauden aikana. 11,4 % vastaajista ilmoitti, että liikevaihto on laskenut huomattavasti yli 50 %.



Enemmän hajontaa tuli, kun kysyttiin miten yritykset arvioivat liikevaihdon kehittyvän seuraavan kuuden kuukauden aikana. Yli kolmas osa (37,1 %) vastaajista ilmoitti, että liikevaihto laskee hieman ja viidennes (21,1 %) arvioi liikevaihdon kasvavan hieman.



Yrittäjät haluavat pitää työvoimasta kiinni ja 74,3 % vastaajista arvioi, että henkilökunnan määrä pysyy ennallaan. 14,3 % kertoi, että joutuu lomauttamaan, 14,1 % kertoi, että joutuu irtisanomaan henkilökuntaa ja 5,6 % palkkaa lisää henkilökuntaa.

Vastaajista 10 % kertoi tekevänsä vientiä ulkomaille. Vientimaiksi kerrottiin Venäjän tilalle tulleen Kiina, Sveitsi, Viro ja Ruotsi. Pääosin yritykset vievät Eurooppaan. Mainintana on myös Israel, Irak, Etelä-Afrikka, Oseania, Aasia ja Yhdysvallat.

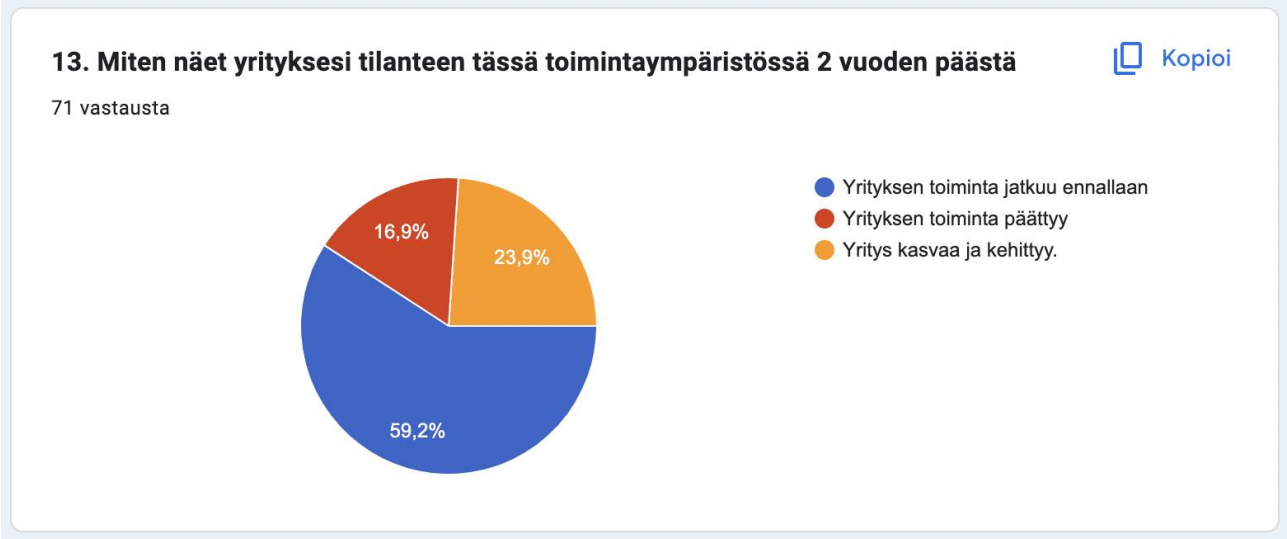
21,4 % yrityksistä aikoo investoida seuraavan vuoden aikana. Yrityksillä on suunnitteilla seuraavanlaisia investointeja: Kone- ja kalustoinvestointeja, panostusta myynninresursseihin, toimitilahanke, tuotannon lisäämistä ja tehostamista sekä tuotevalikoiman uusimista.

Yrityksiltä kysyttiin myös, että mitkä ovat suurimmat haasteet yritystoiminnassa ja saimme tähän 47 avointa vastausta.

- *Jatkuvuuden ennustamisen vaikeus sekä AMMATTITAITOISEN henkilökunnan saatavuus*
- *Vaikea taloustilanne*
- *Tuloksellisen liiketoiminnan tekeminen*
- *Hintojen nousu, niin materiaaleissa, sähkössä, kuin lämmityksessä*
- *Ammattitaitoinen työvoima*
- *Asiakasvirran tyrehtyminen/heikentyminen, epävarmuus tulevasta*
- *Kun vain kerkeis palvella kaikki!*
- *Asiakkaiden ostovoiman heikentyminen*
- *Raaka-ainehintojen nousut / kaikkea ei pysty tässä tilanteessa lisäämään tuotteen hintaan*
- *Rahoituksen turvaaminen, sillä olemme kohtuu nuori yritys*
- *Yleinen taloustilanne, ei investoida rakentamiseen, polttoaineen kustannus*
- *Asiakkaiden varovaisuus hidastaa toimintaa*
- *Hiljentynyt kaupankäynti*
- *Yleinen markkinatilanne ja epävarmuus*
- *Raaka-ainekustannukset ja asiakkaiden epävarmuus*
- *Yrityksen talousvaikeudet*
- *selvitä "hengissä" talven yli eli taloudellinen tilanne*
- *Asiakkaiden epävarmuus hankintojen tekemisestä*
- *Ajan riittävyys*
- *Saada jatkaja yritykselle. Myymme yrityksen*
- *Yleinen hintojen nousu. Viranomaisten luoma digitaalinen byrokratia ja joustamattomuus*
- *Koronan jälkeen palvelujen kysyntä ei ole palautunut 2019 tasolle.*
- *Kysynnän puute*
- *Kannattavuus*
- *Yleinen epävarmuus taloudessa, erityisesti jatkuvat huonot uutiset Pohjois-Karjalasta, Itä-Suomen alasajo.....Joensuun saavutettavuus surkea, eikä parempaa luvassa.*
- *Asiakkaiden investointihalukkuus on laskenut*
- *Saada töitä*
- *Oma jaksaminen*
- *Tulevaisuuden ennustaminen omalla alalla. Miten pieni yritys pärjää julkisen ja isojen toimijoiden kanssa.*
- *Työmäärän ennakointi / epätasaisuus*
- *Osaavan henkilökunnan saaminen Lieksaan.*
- *Työntekijäpula erittäin suuri ei saa Suomalaisia töihin*
- *Korkokulujen nousu, energian hinta*
- *Tavoittaa asiakkaat,*
- *asuntorakentamisen hiljeneminen ja sosiaalirakentamisen hiipuminen sote-sotkujen mukana*
- *Asiakkaiden rahan vähyys, kaikesta tingitään ja keskiostos on tippunut huomattavasti*
- *Erittäin heikko ennustettavuus ja rahan riittävyys, jos työtä ei ole riittävästi*
- *Kannattamattomuus, polttoaineen hinta*
- *Asiakasvirran ennustettavuus*

- *Taloudellinen toimeentulo. Miten yksinyrittäjänä pärjää*
- *ASIAKKAIDEN EPÄVARMUUS*
- *”Kukaan” ei suorita hankintoja.*
- *Saada myyntiä sen verran että selviäisin kriisiaikojen yli.*
- *Itä-Suomen heikko talous (suomen huonoin palkkataso).*
- *Ammattitaitoisen henkilökunnan löytäminen*
- *Rakennusalan ahdinko*
- *Epävarmuus*

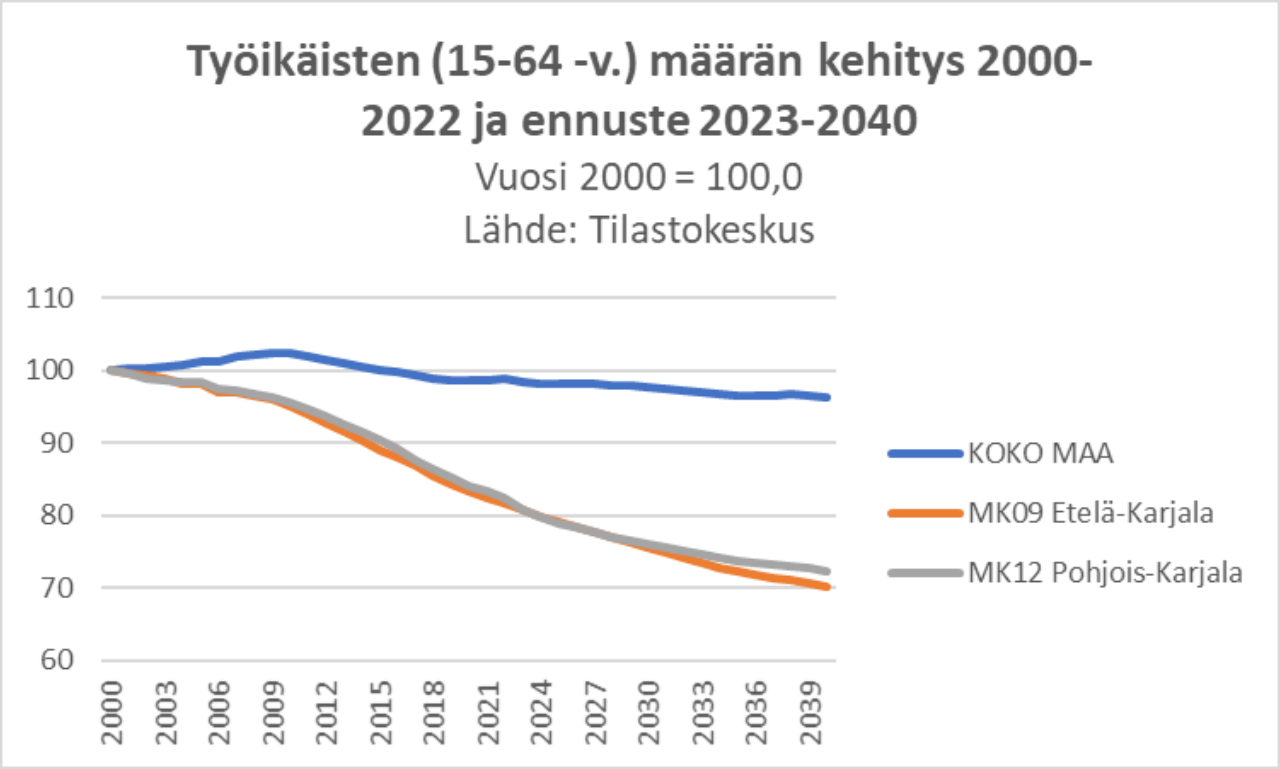
Lähes 60 % yrityksistä luottaa, että yrityksen toiminta jatkuu ennallaan myös kahden vuoden päästä. Neljäs osa (23,9 %) arvioi, että yritys kasvaa ja kehittyy ja 16,9 % arvioi yritystoiminnan päättyvän.



Muut taustatiedot

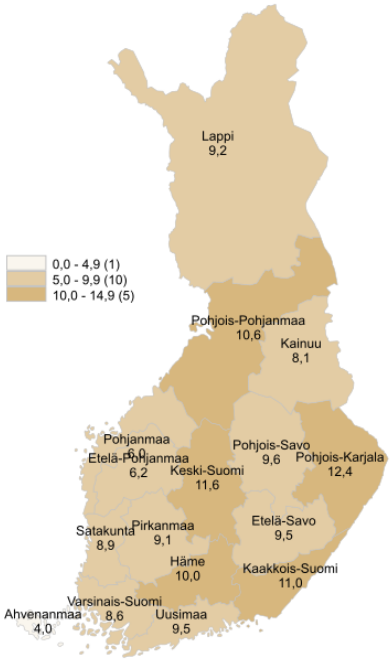
Väestörakenne ja työllisyyden kehitys

Maantieteellisen sijainnin takia Pohjois-Karjalaan sekä Itä-Suomeen ulkoisien toimintaympäristön muutoksien merkitys korostuu erityisesti. Yhtenä haasteena on, että alueella on ikääntynyt väestörakenne. Väestörakenteen muutos tulee vaikuttamaan myös työvoiman tarjontaan.



Pohjois-Karjalassa on edelleen eniten työttömiä työnhakijoita työvoimaan suhtautettuna koko Suomessa. Pohjois-Karjalan ELY-keskuksen alueella oli syyskuun lopussa 8 838 työtöntä työnhakijaa. Vuoden takaiseen verrattuna työttömien määrä oli 403 henkilöä (4,8 %) suurempi. Lomautusten lisäys aiheutti työttömyyden kasvusta yli 90 % (370 henkilöä). Nyt lomautettuna oli 677 henkilöä, kun vuosi sitten heitä oli 307.

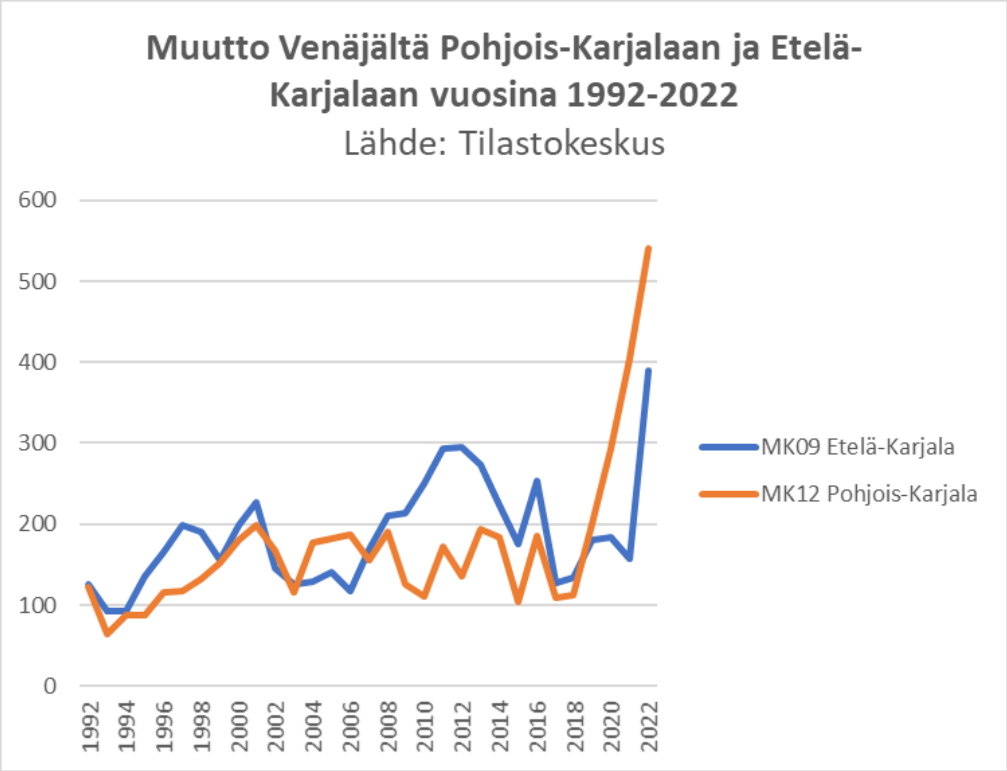
Työttömien työnhakijoiden osuus työvoimasta ELY-keskuksittain



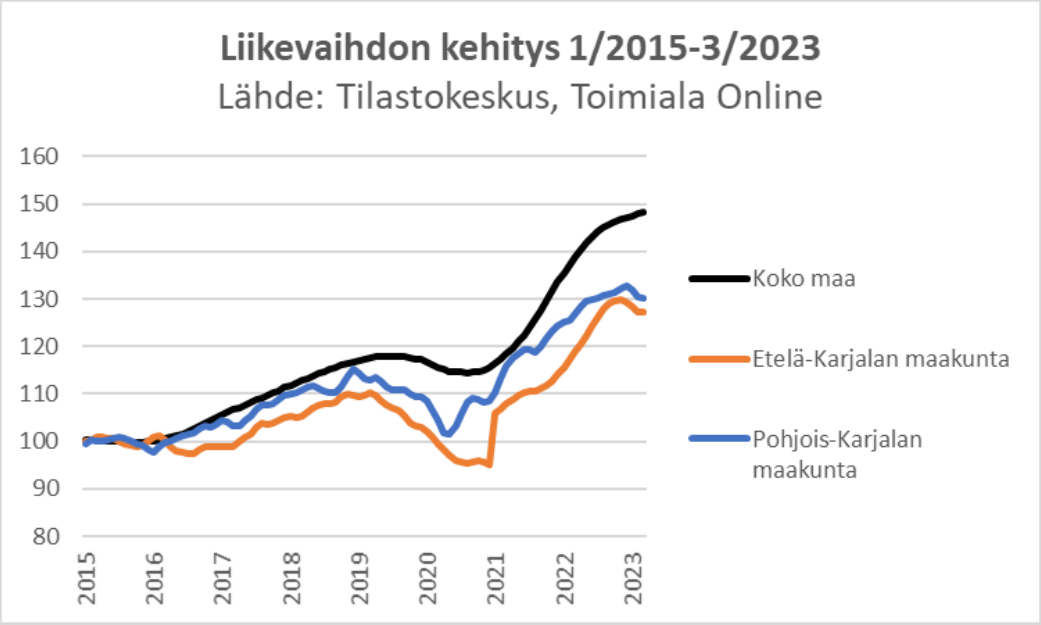
TEM Työnvälitystilasto / Työ- ja elinkeinoministeriö, Työnvälitystilasto

Muuttoliike

Vuosina 1992-2022 Venäjältä Pohjois-Karjalaan muutti 5 774 henkeä ja Etelä-Karjalaan 5 303 henkeä. Joka seitsemäs Venäjältä Suomeen muuttanut muutti näihin maakuntiin. Muuttoliike Venäjältä tasapainottaa merkittävällä tavalla maan sisäistä muuttotappiota maakunnissa, joissa ikärakenne aiheuttaa paineita osaavan työvoiman saatavuudelle



Liikevaihdon kehitys



Investoinnit

Alueelle ei ole juurikaan rakennettu tuulivoimaa, johtuen tutkavalvonnasta. Nämä energiainvestoinnit ovat keskittyneet Etelä- ja Länsi-Suomeen. Pohjois-Karjalan Yrittäjät sekä useat muut tahot ovat lausuneet Fingridin kantaverkon kehittämissuunnitelmaan, joka ei sisällä parannuksia maakunnan sähkönsiirtoverkkoon. Pohjois-Karjalan maakuntaliiton ja maakunnan elinkeinoyhtiöiden kokoaman ja vielä julkaisemattoman selvityksen mukaan Pohjois-Karjalassa on vireillä merkittävä joukko ns. vihreitä yritysinvestointeja, jotka liittyvät energiaan tai biotalouteen. Energiainvestoinnit tulisi saada liikkeelle. Tulevien vihreiden investointien arvo on noin 1 miljardi euroa.

Hallituksen määräaikainen investointiohjelma sisältää neljän miljardin euron infrastruktuuri-investoinnit, mutta Pohjois-Karjalaan näitä investointeja ei ole toistaiseksi kohdennettu.

Ratkaisu: Tuulivoiman mahdollistaminen sekä Fingridin kantaverkkoon rakennettava 400 kV Vaaralinja (Kainuu – Pohjois-Karjala – Etelä-Karjala) poliittisella päätöksellä. Jos ei onnistuta, isot yritysinvestoinnit siirtyvät 2031 -> 2035



Saavutettavuus

Saavutettavuus on Pohjois-Karjalan elinvoimalle elämän ja kuoleman kysymys. Lentoyhteyksien turvaaminen on elinkeinoelämän, matkailun ja kansainvälisten yritysten kannalta välttämätöntä. Myönteinen päätös tähän saatiinkin ja lennot on varmistettu kevääseen 2026 saakka. Pohjois-Karjalan ja samalla Itä-Suomen kärkihankkeisiin kuuluvan Karjalan radan parantamiseen on hallitusohjelmassa luvattu rahaa. Luumäki–Imatra osuuden toinen vaihe on hallituksen kiireellisesti edistettävien suunnittelukohteiden kategoriassa jo ensi vuodelle. Ja tämän toivomme totisesti tapahtuvan. Itä-Suomen rataverkon välityskyvyn parantaminen on äärimmäisen tärkeää. Tavaraliikenne Karjalan radalla on kasvanut Venäjän hyökkäyssodan seurauksena. Joensuun ja Helsingin nopein junayhteys on hidastunut 21 minuuttia (vuodesta 2015 vuoteen 2023). Välityskyky yksiraiteisilla osuuksilla on erittäin huono. Syrjäsalmen ratasillan korjauksesta aiheutuva katko olisi ollut toteutuessaan täysi katastrofi.

Ratkaisu: Itä-Suomen rataverkon välityskykyyn on panostettava ja liikennettä saatava raiteille. Panostetaan olemassa olevan rataverkon kehittämiseen: erityisesti Karjalan radalla Joensuu – Imatra ja Joensuu – Kontiomäki. Sama haastava tilanne Savon radalla.

Venäjältä tuodun raakapuun tuonnin loppuminen ja korvaaminen kotimaisella puulla heikentää alinta tieverkkoa entisestään. Kuljetusyhtiöt kärsivät kannattavuuden alenemisesta, samoin kuin maatalouden kannattavuus. Ellei Pohjois-Karjalassa ole maanviljelyä ja jos tavaraa ei saada kuljetettua kustannustehokkaasti maailmalle, niin heikentää se yritysten toimintaa alueella. Polttoaineiden hinnan nousu nostaa tavaraliikenteen kustannuksia ja vaikuttaa matkailuun, yritysten toimintaedellytyksiin sekä myös yksityishenkilöiden kukkaroon. Pohjois-Karjalassa työssäkäyntialue on laaja, julkinen liikenne puutteellista ja työmatkaliikenteen kallistuminen heikentää työvoiman saatavuutta. Tarvitsemme jatkossakin työvoimaa ja investointeja alueelle.

Saimaan kanavan liikenteen pysähtyminen on lopettanut Saimaan alueen satamien suorat ulkomaankuljetukset. Parhaimmillaan Saimaan Kanavan liikenne oli yli 2 miljoonaa tonnia. 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. Kanavan liikenteen siirtyessä kokonaan teille, liikkuisi siellä vuosittain 25 tonnin kuormalla 52 500 rekkaa enemmän (noin 23 %) kuin nykyisin.

Maanteiden kunto ja joukkoliikennepalvelut

Väylävirasto on laskenut maantieverkon korjausvelaksi noin 1700 M€ ja korjausvelan ennustetaan kasvavan edelleen. Itä-Suomen vilkkaasta päällystetystä tieverkosta huonokuntoista on 4,9 % (noin 95 km) ja vähäliikenteisestä päällystetystä tieverkosta 15,8 % (noin 1145 km). Alueella on 91 huonokuntoista ja 50 painorajoitettua siltaa. Sorateiden kantavuudessa ja kulutuskerroksessa on puutteita ja kelirikkoa ilmenee sekä keväällä että syksyllä.

Joukkoliikenteelle asetetut palvelutasotavoitteet eivät toteudu riittämättömän rahoituksen vuoksi. Yleinen kustannustason nousu heikentää joukkoliikennepalvelujen tarjontaa. Ilman lisärahoitusta joudutaan karsimaan bussivuoroja, mikä vaikuttaa osaltaan alueen saavutettavuuteen, ihmisten liikkumismahdollisuuksiin ja työvoiman saatavuuteen.

Suomen maanteistä suurta osaa voidaan nimittää vähäliikenteisiksi. Nämä tiet kuitenkin mahdollistavat monia tärkeitä kuljetuksia ja toimivat linkkeinä päätieverkolle ja siten niiden päivittäinen liikennöitävyys on tärkeää niin teiden vaikutusalueen asukkaille kuin elinkeinoelämällekin. Vähäliikenteisen tieverkon haasteina ovat etenkin kunnon heikkeneminen, korjausvelan kasvu ja talvikunnossapito.

Vähäliikenteisen tieverkon kokonaispituus on noin 43 600 km, joka on runsaat puolet koko yleisen maantieverkon pituudesta. Vähiten vähäliikenteisiä teitä suhteessa maakunnan tieverkon koko pituuteen on Uudellamaalla (30 % maanteistä) ja eniten Kainuussa (75 %) ja Pohjois-Karjalassa (69 %).

Soratiet muodostavat suurimman osan vähäliikenteisestä tieverkosta. Koko maan vähäliikenteisestä teistä 63 % on sorapintaisia (27 700 km). Sorateillä ajetun liikennesuoritteen osuus koko maakunnan liikennesuoritteesta on suurin Pohjois-Karjalassa (6,1 %) ja Kainuussa (5,5 %) (kuva 2.2). On hyvä tietää koko yhteiskunnalle koituvat seuraukset ja haitat, kun vähäliikenteiset tiet heikkenevät. Jos myös pohjoisen harvaan asutut alueet halutaan pitää asuttuina, on olennaista, että tieverkosto toimii moitteettomasti ja on hyvässä kunnossa ympäri vuoden. Liikkumisen mahdollisuuksia on helpotettava elinolojen parantamiseksi harvaan asutuilla alueilla.

Suosituksena kunnossapitoinvestointien kohdentamisessa mainitaan mm:

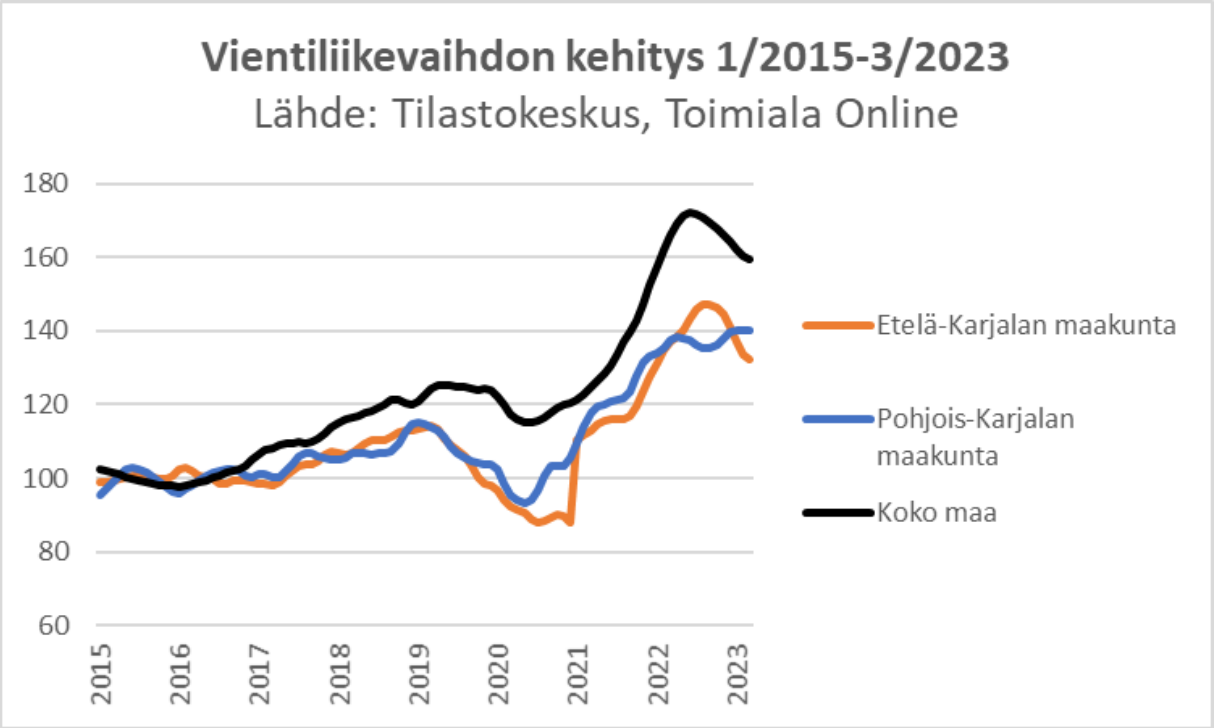
-ennaltaehkäisevä kunnossapito: teiden korjaaminen ennen rikkoutumisia on pitkällä aikavälillä kannattavaa
- nopea ja ketterä reagointikyky äkillisiin vaurioitumisiin
- strateginen priorisointi teille, joissa hyödyt ovat suurimmat.

Vähäliikenteiset tiet ovat tärkeitä yhteyksiä haja-asutusalueiden asukkaille ja elinkeinoelämän kuljetuksille. Siksi teiden kunnolla on oltava hyväksyttävä minimitaso, joka mahdollistaa turvallisen liikennöinnin. Tulevaisuudessa tärkeässä roolissa vähäliikenteisen tieverkon ylläpidossa ja toimenpiteiden kohdistamisessa ovat kehittyvät kunnonmittaustekniikat ja vaikuttavuuden arvioinnin menetelmät.

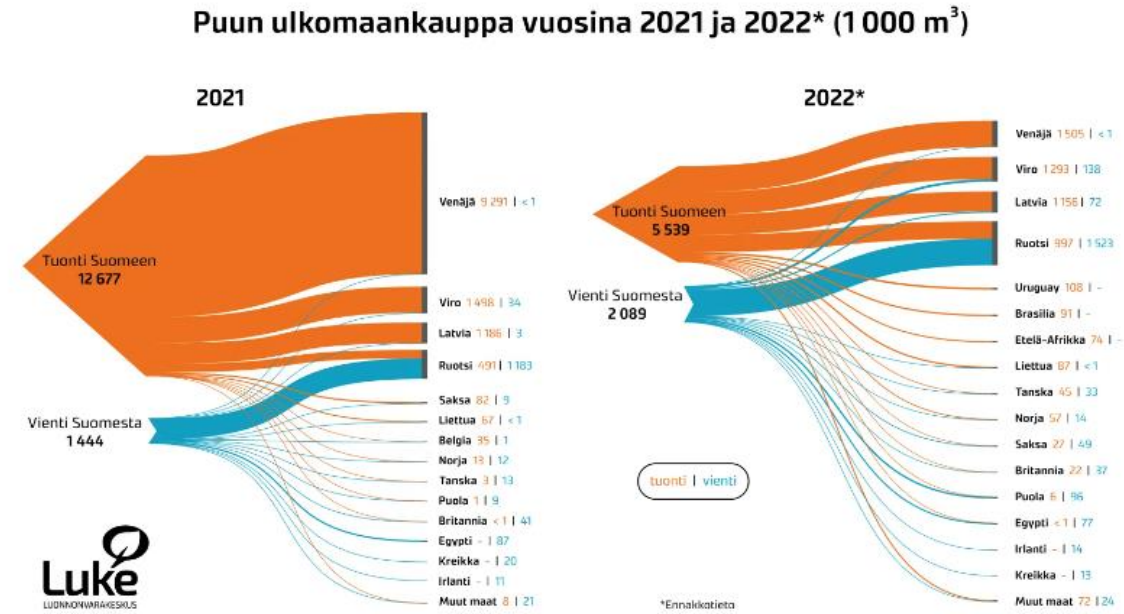
Vähäliikenteisen tieverkon tienpitoon on tällä hetkellä käytettävissä hyvin vähän rahaa. Korjausten viivästymisen vaikutukset näkyvät pitkällä aikavälillä. Teillä olevat vauriot olisi edullisinta korjata mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, sillä huonokuntoinen tie alkaa ennen pitkää vaurioitumaan myös rakenteistaan, mikä aiheuttaa jatkossa merkittäviä korjauskustannuksia.

Lähde: Väyläviraston raportti Vähäliikenteisten teiden tienpidon rahoituksen vaikuttavuus

Viennin kehitys



Venäjä on ollut Suomen merkittävin puun tuontimaa. Vuonna 2021 Venäjältä tuotiin puuta kaikkiaan 9,3 miljoonaan kuutiota, mikä oli 10 prosenttia metsäteollisuuden puunkäytöstä ja 73 prosenttia Suomen puun kokonaistuonnista. Tuonti lakkasi keväällä 2022.



Puun ulkomaankauppa vuosina 2021 ja 2022 (1000 m3).

Konkurssit

Elämme tilanteessa, jossa Suomen talous on etenemässä vauhdilla kohti taantumaa. Konkurssien määrä Pohjois-Karjalassa on suuressa kasvussa. Tammi-elokuu 2023 kasvua ns. institutionaalisten velkojien konkurssihakemuksissa on noin 80 % verrattuna vuoden 2022 vastaaviin tilastoihin.

Muuttunut geopoliittinen tilanne muutti dramaattisesti Itä-Suomen asemaa. EU:n koheesiopolitiikka on erittäin tärkeä Itä- ja Pohjois-Suomen kehitykselle. Samaan aikaan kansallinen ja muu kilpailtu rahoitus keskittyy voimakkaasti Etelä-Suomeen ja kasvukeskuksiin (mm. Business Finlandin rahoitus, RRF).

Ratkaisu: Itä-Suomelle ja rajamaakunnille laaditaan kehityspaketti, jonka ydintä ovat saavutettavuus, energiaratkaisut ja vihreiden investointien liikkeellelähtö.

EU:n koheesiopolitiikassa tehdyt päätökset säilytetään. Itä- ja Pohjois-Suomen erityisasema ja harvaan asuttujen alueiden kehitys on turvattava.

AKKE-rahoitus

Aluepolitiikassa on unohdettu additionaliteetti-periaate, eli että koheesiorahoitus on tarkoitettu tukemaan kansallista aluepolitiikkaa. Tästä esimerkkinä **alueiden omaehtoisen kehittämisen määräraha AKKE,** joka ensimmäistä kertaa nykyisten maakuntaliittojen aikana on ensi vuoden valtion budjetissa nolla. **Itäisen Suomen kehittämiseen tarkoitettu CBC-akke**, eli se raha, joka oli jo valtion budjetissa tarkoitettuna CBC-ohjelmia Venäjän kanssa tekeville maakunnille, on lohkaistu kolmasosaan (16 miljoonaa neljälle seuraavalle vuodelle) ja kaksi kolmasosaa (=32 miljoonaa) on mennyt säästöihin.

Sijainnista tullut merkittävä haitta Itärajan maakunnille

- **Vienti Venäjälle romahti**
- **Vientimarkkinoille pääsy Saimaan kanavan kautta käytännössä mahdotonta**
- **Tärkeiden raaka-aineiden tuonti loppui**
- **Ostovoimaa ja vientituloja tuonut matkailu jäissä**
- **Raja-alueyhteistyö lakkasi**
- **Osaavan työvoiman saatavuus heikentyi**
    - kausityövoiman saatavuus (Ukraina ja Venäjä merkittävimmät maat)
    - pidemmän aikavälin haasteisiin vastaaminen vaikeutuu
- **Välillisiä vaikutuksia**
    - kohonnut hinta- ja korkotaso, nousseet kuljetus- ja vientikustannukset, energiakriisi, yleinen epävarmuus kehityksestä siirtää investointeja yms.

Sodan merkittävimmät taloudelliset vaikutukset Pohjois-Karjalalle

Venäläiset olleet ylivoimaisesti suurin ulkomaalainen matkailijaryhmä. 2019 lukuja:

Matkailu

- Venäläisten rajanylityksiä 545 000
- Matkailijoita 214 000
- Yöpymisiä 24 000
- Taloudellinen vaikutus 27 M€
- Rajanylitykset -80 % (1-9/19 - 1-9/23)
- Koetun maariskin vaikutus muuta Suomea suurempi

Teollisuus

- **Viennin** osuus Venäjälle ollut kaksinkertainen verrattuna koko maahan (10 %, n. 1 300 työpaikkaa)
- Tärkeiden raaka-aineiden **tuonti**: raakapuu, hake, puru, energiahake, sementti
- Sota ja pakotteet vaikuttaneet 79 % yrityksistä kielteisesti
- Tuulivoimarakentamisen vaikeus
- Logistiikan haasteet

Työllisyys

- Kausityövoiman saatavuus hankaloitunut
- Venäläisopiskelijat Pohjois-Karjalassa 900
- Saimaan kanavan ja Niiralan rajanylityspaikan hankkeet sekä kaikki raja-alueyhteistyö jäissä
- Lomautuksia vienti- ja kuljetusyrityksiin

Itä-Suomi tarvitsee välittömiä konkreettisia toimenpiteitä. Visiot ja strategia on uusittava, mutta ennen sitä akuutti tilanne on saatava hallintaan nopein ja oikein suunnatuin tukitoimin.
Tällaisia toimia ovat mm. puolustusteollisuuden tilausten nopeuttaminen ja ohjaaminen itäsuomalaisille toimijoille. Terveydenhuollon tilatarpeiden nopea rakentaminen. Liikenneinfrastruktuuriin kohdentuvien investointien nopeuttaminen. Itäsuomalaisen teollisuuden ja kaupan kehittämisen- ja investointien tukitason määräaikainen nostaminen ja kiintiön kasvattaminen. Tässä yhteydessä on myös huomioitava Työ- ja Elinkenoministeriön tietojärjestelmien välitön kuntoon saattaminen hankkeiden ja niiden maksatusten käsittelyn mahdollistamiseksi nopeutetussa aikataulussa.

Kaikessa toiminnassa on tärkeää priorisoida toiminta, joka konkretisoituu rahassa ja henkilötyövuosissa. Tulevaisuuden visiot ja strategiat ehditään päivittää hieman myöhemmin.

Itä-Suomen tasavertaiset kehittämismahdollisuudet

Toivottu etenemispolku:

Hallitus tekee periaatepäätöksen itäisen Suomen energia- ja saavutettavuushankkeiden vauhdittamisesta uudessa geopoliittisessa tilanteessa mahdollisimman nopeasti.

- Ensimmäinen vaihe käynnistetään mahdollisimman pian lisätalousarvion kautta. Alla olevista hankkeista tästä lisätalousarviosta käynnistetään 400 kv kantaverkon rakentaminen Huutokoski – Kontiolahti välille (64 M€) ja Karjalan radan ratasuunnitelman toteuttaminen (4,5 M€). Samalla käynnistetään selvitykset ja valmistelu muiden hankkeiden vauhdittamisesta.
- Tavoitteena tulee olla, että Ylämyllyn eritasoliittymästä (49 M€), tuulivoiman kompensaatioalueista ja siltapaketista päätetään viimeistään syksyllä 2024 seuraavan vuoden talousarviota laadittaessa.
- Kajaanin ja Joensuun lentoyhteyksien turvaamisesta tehdään päätös puoliväliriihen yhteydessä.
- Joensuu – Imatra -radan kunnostamisesta 64 M€ tehdään rahoituspäätös hallituskauden aikana.

Itä-Suomi -paketin toimenpiteet

Energiaratkaisut

1. Kantaverkko tasavertaisesti koko maahan

Kustannusarvio: Huutokoski – Kontiolahti 400 kv yhteys, alustava kustannusarvio 64 M€ (mahdollista rahoittaa Fingridin kautta)

Pohjois-Karjala on ainut maakunta Suomessa, jonne ei ulotu kantaverkon 400kV yhteys. Nykyisen 110 kV verkon siirtokapasiteetti ei mahdollista suuren mittakaavan sähköntuotanto- tai kulutushankkeiden liittämistä, joita maakuntaan on merkittävästi suunnitteilla. Hankkeiden etenemiseen vaikuttaa merkittävästi muun muassa puolustusvoimien linjaukset ilmavalvonnan tarpeista. Kiireellisin voimajohdoista olisi 400 kV yhteys Huutokosken sähköasemalta Kontiolahden sähköasemalle.

Vaikutukset: Suuren mittakaavan yritysten sähköntuotanto- ja kulutushankkeiden käynnistyminen myös itäisimmässä Suomessa. Kantaverkon kehittämistä odottavia sähköntuotantohankkeita vireillä Pohjois-Karjalassa yli 650 M€ arvosta.

2. Tuulivoiman kompensaatioalueiden perustaminen

Puolustusvoimien linjaukset ilmavalvonnan suhteen ovat käytännössä estäneet tuulivoiman rakentamisen itäisimmässä Suomessa. Samaan aikaan nämä alueet ovat kärsineet eniten hyökkäyssodan vaikutuksista, kun energiantuonti Venäjältä (mm. puu, hake) on päättynyt. Selvityshenkilö Arto Rädyn tuulivoimaselvityksen pohjalta Suomeen tulisi perustaa

kompensaatioalueita, joilla voitaisiin mahdollistaa tuulivoimaa ja korvata nykyiset tutkajärjestelmät uusilla.

Vaikutukset: Tuulivoimahankkeiden käynnistyminen itäisimmässä Suomessa, merkittävien (noin yhden miljardin euron) yritysinvestointien käynnistyminen

Saavutettavuus

1. Karjalan rata: Imatra - Joensuu -rataosan välityskyvyn parantaminen

Kustannusarvio: Imatra – Joensuu ratasuunnitelman loppuunsaattaminen 4,5 M€, ensimmäisen vaiheen kunnostus 64 M€.

Itä-Suomi on jäänyt jälkeen saavutettavuuden kehittämisessä. Rataverkko on samaan aikaan rapistunut. Esimerkiksi Joensuun ja Helsingin välinen nopein junayhteys on viimeisen kahdeksan vuoden aikana hidastunut 21 minuuttia. Geopoliittisen tilanteen muutos on lisännyt tavaraliikennettä Karjalan ja Savon radoilla, erityisesti yksiraiteiset osuudet ovat suurissa haasteissa, kun välityskyky ei riitä. Yhteys on tärkeä raakapuukuljetuksille ja metsäteollisuuden tuotekuljetuksille. Henkilöliikenteen näkökulmasta keskeistä on myös matka-aikojen lyhentäminen.

Kustannustehokkainta olisi kunnostaa nykyiset Karjalan ja Savon radat ja parantaa samalla välityskykyä esimerkiksi ohituspaikkoja lisäämällä. Peruskorjauksen lisäksi järkevintä olisi yhdistää kunnostukseen myös nopeudennostoon tähtäävät toimet.

Karjalan rata välillä Imatra–Joensuu on välityskyvyltään täysin käytössä vilkkaimpina päivinä. Hankkeen muodostavat rataosuuden välityskykyä, tasoristeysturvallisuutta ja henkilöliikennepaikkojen palvelutasoa parantavat toimenpiteet. Välityskykyä voidaan parantaa erityisesti rakentamalla pisimmille liikennepaikkaväleille uusia kohtauspaikkoja ja linjasuojastus koko rataosuudelle. Rataosalle kohdistuu nykytasoisen liikennöinnin turvaamiseksi myös merkittäviä peruskorjaustarpeita.

Vaikutukset: Hanke parantaa alueiden välistä saavutettavuutta erityisesti tavara- mutta myös henkilöliikenteessä. Tavaraliikenteen kustannustehokkuuden paraneminen, tavaraliikenteen siirtyminen raiteille, henkilöliikenteen matka-aikojen ja täsmällisyyden paraneminen.

(* Savon radan kriittisten tarpeiden osalta tiedot saatavissa Väylävirastosta)

2. Vt 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla, Liperi

Kustannusarvio: 49 M€

Valtatien 9 yhteysväli Kuopiosta Joensuuhun (126 km) on maakuntakeskusten välinen maanteiden pääväylä ja osa valtakunnallisesti tärkeää poikittaisyhteyttä Turusta Niiralaan. Tieosuuden liikennöitävyyttä haittaa tasoliittymien turvallisuuspuutteet ja liikenteen sujuvuuspuutteet Joensuun seudulla Ylämyllyn kohdalla.

Kohde sijaitsee valtatiellä 9 Ylämyllyn taajaman alueella, Liperin kunnassa noin 13 km Joensuun kaupungin länsipuolella. Suunniteltava tieosuus on pituudeltaan 6 km. Valtatie suunnitellaan 2+2 keskikaiteelliseksi tieksi, jossa on 100 km/h nopeusrajoitus. Liperintien liittymään suunnitellaan eritasoliittymä suorin rampein, mikä parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Hanke on maakunnan kärkihanke. Nopea käynnistäminen helpottaisi myös rakentamisalan ahdinkoa.

3. Kriittisten siltojen paketti elinkeinoelämän kuljetusten ja huoltovarmuuden varmistamiseksi

Itä-Suomessa on monia kriittisiä maantie- ja rautatiesiltoja, joiden heikko kunto uhkaa elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta ja kansallista huoltovarmuutta. Mikäli kunnostuksia ei kiirehditä, voidaan pahimmillaan ajautua siltojen käyttökieltoon. Tämä voi johtaa logistisesti erittäin kalliisiin toimenpiteisiin ja aiheuttaa merkittävää haittaa elinkeinoelämälle.
Nopeasti rahoituskelpoiset hankkeet:

* Vt 23 Karvion kanavan kohdalla, Heinävesi
Kustannusarvio: noin 14 M€

Hankkeessa parannetaan Itä-Suomen elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuutta rakentamalla uusi Karvion silta. Valtatie 23 toimii nopeimpana yhteytenä Joensuun ja Helsingin väliselle henkilöliikenteelle sekä elinkeinoelämän raaka-aine- ja tavarakuljetuksille. Se on myös merkittävä poikittainen yhteys länsirannikolta Keski-Suomen kautta Joensuuhun. Erityisesti elinkeinoelämän suurille erikoiskuljetuksille nykyisen Karvion sillan kantavuus ei ole riittävä.
* Kt73 Lieksanjoen silta, Lieksa 10 M€
* Vt 6 Syrjäsalmen ylittävä maantiesilta 8 M€

4. Joensuun ja Kajaanin lentoyhteyksien jatkon turvaaminen
Kustannusarvio: noin 10 M€ optiokausi (5 M€ vuodessa)
Joensuun ja Kajaanin lentoyhteydet on järjestetty ostopalveluna. Uusi kilpailutuskausi käynnistyy huhtikuussa 2024. Kilpailutukseen sisältyy optio, jolla lentojen jatko voidaan turvata alkuvuoteen 2028 asti.
Vaikutukset: Turvataan Pohjois-Karjalan ja Kainuun elinkeinoelämälle, matkailulle ja muille toimijoille välttämättömät kansainväliset yhteydet ja yhteydet Helsinkiin.

Suurten yritysten investointituki kannustimena mahdollistaisi jopa 2400 uutta työpaikkaa rajamaakunnissa. Yrityksillä on kykyä ja halua toteuttaa investointeja alueelle, mutta ne kilpailevat usein oman yhtiön sisällä investointien sijoittumisesta. Isojen yritysten investoinnit toisivat alihankintaan merkittäviä mahdollisuuksia myös pk-sektorille. Komponenttipula on vaikeuttanut tuotannon optimointia. Logistiset haasteet ovat vaikuttaneet erityisesti Saimaan kanavaa aiemmin hyödyntäneiden yrityksien toimintaan lisäten merkittävästi logistiikkakustannuksia.

Vaikka korvaavia markkinoita on löydetty yritysten tuotteille, tuotantokustannusten rajua nousua ei ole voitu siirtää hintoihin. Kiihtynyt inflaatio ja korkojen nousu ovat nostaneet merkittävästi investointirahan hintaa. Vaikutukset alueen pk-yrityksien investointeihin ovat olleet merkittävät.

Isojen yritysten toimitusketjuja yritetään siirtää mm. Kiinasta Eurooppaan. Tämä luo uusia mahdollisuuksia pk-yrityksille, jos yritysten investointeja saadaan alueelle.

Yritykset valitsevat investointipaikakseen liiketoimintansa kannalta kilpailukykyisimmän alueen, mikä pystyy tuomaan myös kilpailuetua. Pohjois- ja Etelä-Karjalassa pk-sektorin investoinnit ovat vähäisiä. Tavoitteena on saada isojen yritysten ja Suomessa toimivien kansainvälisesti omistettujen yritysten investoinneista kannattavampia ja houkuttelevampia alueellemme kuin ulkomaille. Tavoitteena on lisätä kansainvälisten suuryritysten tuotannollisia vähähiilisiä vihersiirtymäinvestointeja.

Ehdotetut erityistoimet:

- Kirjataan hallitusohjelmaan maininta erityistoimista Pohjois- ja Etelä-Karjalan alueille yritysten tukemisesta.
- Investointituki isoille yrityksille max. 20 %, tavoitteena on saada Pohjois- ja Etelä-Karjalaan yhteensä kaksi miljardia euroa tuotannollisia investointeja seuraavien viiden vuoden aikana.
- Viennin kasvu ja työpaikkojen lisääntymisen tavoitteena on yhteensä 2400 uutta työpaikkaa; 1200 uuttaa työpaikkaa per maakunta.
- Suuyritysten alueellinen keskittyminen lisää yritysten välisiä synergiaetuja, verkostoja ja ekosysteemejä lisäten myös pienyritysten toiminnan kannattavuutta ja innovatiivisuutta.
- Notifioidaan EU-komission kanssa viiden vuoden investointitukiohjelma Pohjois- ja Etelä-Karjalaan tavoitteena merkittävien investointien saaminen alueella toimiviin tuotantoinvestointeihin