

TALOUSARVIOALOITE 528/2005 vp

Määrärahan osoittaminen kanavaparin Kymijoki—Mäntyharju esiselvitystyöhön

Eduskunnalle

Vesiteiden merkityksen on todettu olevan suurimmillaan metsäteollisuuden vientituotteiden kuljetuksissa ulkomaille. Esimerkkinä itäsuomalaisten satamien kautta metsäteollisuuden tuotteiden vienti on viime vuosina ollut noin 700 000 tonnin luokkaa, ja se on koko ajan ollut kasvussa. Tuonti on vastaavasti ollut noin 200 000 tonnia.

Keskusteltaessa kotimaisten vesiteiden kehittämisestä on hyvä muistaa se tosiasia, että Saimaan kanavan 50 vuoden vuokra-aika umpeutuu vuonna 2013. Tuota ajankohtaa ei pidä jäädä odottelemaan, vaan nyt on reilusti otettava ohjaket omiin käsiimme. On edesvastuutonta käydä neuvotteluja Saimaan kanavan jatkosta ilman varteenotettavaa vaihtoehtoa.

Suomen edun mukaista olisi, että kanava sijaitisi omalla maaperällä. Joko Saimaan kanavan Suomen puoleiset osat on välittömästi pyrittävä neuvottelemalla tai suoraan ostamalla saamaan Suomelle, tai sen vastapainoksi tärkeimpänä vaihtoehtona on tehtävä pikaisesti esiselvitystyö kanavaparista Kymijoki—Mäntyharju.

Vesiteiden kehittämisessä on katsottava vuosikymmeniä eteenpäin ja arvioitava kokonaisvaltaisesti, millaisen vaihtoehdon kanavapari tarjoaa vientiteollisuudellemme. Lähes koko metsäteollisuuden tuotannolle avautuisi kustannustehokas vaihtoehto kanavaparin Kymijoki—Mäntyharju myötä siirtyä ympärivuotisten merikuljetusten piiriin.

Kansallisen edun vuoksi on syytä ottaa huomioon muutamia näkökohtia.

Ensimmäinen tosiasia on, että Suomen syrjäisestä sijainnista aiheutuvat korkeat kuljetuskustannukset alentavat kansallista kilpailukykyämme, kun EU-laajuiset tietullit tulevat käyttöön lähitulevaisuudessa. Suomen puunjalostusteollisuus toimii maailmanmarkkinoilla, ja kotimaiset tehtaat ovat entistäkin riippuvaisempia ulkomaisesta raaka-aineesta. Samaan aikaan on huomiotava, että Venäjä luonnollisesti pyrkii korottamaan omien metsävarojensa jalostusastetta omassa maassaan.

Toiseksi, Suomen perusteellisuuden ja uusiutuvien luonnonvarojen käyttöön liittyvissä olosuhteissa saattaa tapahtua suuriakin muutoksia mm. fossiilisten polttoaineiden rajallisuuden, kansainvälisten ilmastositomusten, kuljetusten kilpailun vapautumisen, Suomen metsäverotuksen uudistuksen vuonna 2006, metsänomistuksen rakennemuutosten ja omistajien arvojen muutosten takia. On syytä ottaa huomioon myös "risupaketin" toteuttamisen vaikutukset kokonaiskuljetussuoritteeseen ja bioenergian mahdollisuudet uutena vientituotteena polttoaineen ekoosana EU-säännösten mukaisesti sekä metsähakkeen lisääntyvän käytön energiantuotannossa ja sen laajat alueelliset työllistävät vaikutukset.

Kolmantena asiana näköpiirissä oleva kuljetusten hintasuhteiden muutos tulee suosimaan teollisuuden investointeja merikuljetusten piirissä oleville rannikkoseuduille. Se taannuttaisi maantie- ja rautatiekuljetusten varassa olevien sisämaan alueiden kehityksen uusinviestintien puuttuessa. Järvi-Suomen teollisuus on siksi saa-

tava pitkällä tähtäimellä kilpailukykyisten ja aidosti kilpailtujen vaihtoehtoisten kuljetusten piiriin.

Neljänneksi, ympärivuotisessa meriyhteydessä oleva koko Järvi-Suomen kattava vesitiejärjestelmä tuo uusia mahdollisuuksia kehittää itäisen ja keskisen Suomen elinkeinoja ja luonnonvarojen hyödyntämistä. Ainoastaan ympärivuotinen vesiliikenne Järvi-Suomesta kotimaisiin syöttöliikennesatamiin mahdollistaa kilpailukykyisen toiminnan nyt ja tulevaisuudessa.

Viidentenä näkökohtana on huomioitava, että vesitie on tie- ja raideliikenteelle rinnakkainen, osin sitä täydentävä ja osin kilpaileva kuljetusjärjestelmä, joka toteutuessaan saattaisi heikentää näiden asemaa, mutta nykyisten liikennemäärärahojen puitteissa ei ole mahdollista käynnistää uuden vesitieverkoston toteuttamista muutoin kuin uudenlaisia toimintatapoja ja rahoitusmalleja hyödyntäen. Vesiliikenne on ylivertainen kestävän kehityksen ja ympäristöystävällisyyden kannalta tarkasteltaessa, ja sisävesiliikenne soveltuu erinomaisesti myös Euroopan unionin liikennepoliittisiin linjauksiin ja tavoitteisiin.

Kuudentena erittäin merkittävänä perusteena on se, että kanavaparin vaikutusalueella vallitseva muuta maata huonompi työllisyystilanne aiheuttaa suuret kustannukset yhteiskunnalle ja työttömyydestä aiheutuu kansalaisille suuria on-

gelmia. Hankkeen rakentamisaikainen aktiviteetti lisää nopeasti työllisyyttä. Kanavaparin valmistuttua työllisyys kehittyy edelleen positiiviseen suuntaan ja turvaa myös olemassa olevat työpaikat.

Seitsemänneksi, Suomen kaupallinen asema on "merten valtatie" varassa. Huomioimme EU:n liikennepolitiikan ja sen, että raide- ja vesiliikenteeseen perustuvia uusia kuljetusjärjestelmiä kehitetään. Kotimainen telakkateollisuus on pystynyt kehittämään uuden sukupolven jäissä kulkevat alustyytit, jotka tarjoavat uusia mahdollisuuksia.

Kymijoki—Mäntyharju-kanavaparihankkeen tarkastelu tulisi tehdä valtioneuvoston kanslian johdolla käyttäen apuna parhaita kansainvälisiä asiantuntijoita. Nyt olisi laadittava realistinen, tosiasioihin pohjautuva selvitystyö, joka antaisi pohjaa tehdä kansallinen päätös uuden vesitiehankkeen nopeasta käynnistämisestä ja rakentamisesta.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että eduskunta ottaa valtion vuoden 2006 talousarvioon momentille 31.30.78 lisäyksenä 2 000 000 euroa kanavaparin Kymijoki—Mäntyharju esiselvitystyöhön.

Helsingissä 26 päivänä syyskuuta 2005

Seppo Lahtela /kesk