

Riitta Kosonen
Venäjän ja Baltian keskus
Helsingin kauppakorkeakoulu

Lähde: Economic Trends 5/2001, ss. 77-81

VIIPURIN PIIRI ALOITTAU UUDEN VUOSITUHANNEN JÄLLEENRAKENNUKSELLA

Vajaan sadan kahdeksankymmenen tuhannen asukkaan Viipurin piiri Karjalan kannaksella kehittyy Venäjän viime vuosien reippaan talouskasvun tukemana, mutta alueelliset kehityserot ovat huomattavat. Runsaat puolet piirin asukkaista asuu kaupungeissa, joiden välillä on selkeitä kehityseroja. Maalla eletään käytännöllisesti katsoen kädestä suuhun. Viipurin piirin kehitys noudattaa pääpiirteittäin koko Leningradin läänin talouskehitystä (katso myös www.hkkk.fi/ecomon). Teollisuustuotanto on takellellut, mutta suurin osa asukkaista saa elantonsa teollisuudesta, etenkin metsäsektorilta, koneenrakennuksesta, sekä rakennusaine- ja elintarviketeollisuudesta. Sotateollisuuden kivulias konversio alkaa olla ohi. Palvelut kasvavat tasaisesti, etenkin kaupan ja kuljetusten aloilla. Viipurin piirin tulevaisuus riippuu sen mahdollisuuksista hyödyntää Suomen rajan läheisyyden ja Pietarin miljoonakaupungin tarjoamat mahdollisuudet omaehtoisen kasvun pohjaksi. Alueen vaarana on jäädä takapajuisiksi idän ja lännen liikenneväylän katveeksi.

Viipurin piirin talous alkoi liikehtiä 1980-luvun lopulla, kun lait yhteisyrityksistä ja kooperatiiveista astuivat voimaan. Suuri osa alkuhuumassa perustetuista yhteisyrityksistä kaatui sittemmin, mutta tältä ajalta on peräisin mm. edelleen toimiva suomalais-viipurilainen kenkätehdas Finskor. Samoihin aikoihin ”nousi maan pinnalle” myös asukkaiden toimeliaisuus kaupan ja kaupustelun alalla.

Vanhat sosialismin aikaiset tuotantolaitokset joutuivat toden teolla uudistumaan vasta Neuvostoliiton hajottua vuonna 1991. Tällöin yritykset menettivät entiset komponenttitoimittajansa ja loppukäyttäjänsä. Kun samoihin aikoihin koko koneenrakennussektori taantui ja kuljetuskustannukset nousivat, joutuivat yritykset arvioimaan toimintansa täysin uudelta pohjalta. Yritysten kamppailu uusien tuotteiden, markkinoiden ja alihankkijoiden löytämiseksi sekä voiton tuottamiseksi näytti aluksi epätoivoiselta. Tuotantolaitokset seisoivat ajoittain käyttämättöminä ja työntekijöitä lomautettiin tai irtisanottiin sankoin joukoin. Konkurssiaalto pyyhki Viipurin piiriä. Yritykset yksityistettiin näihin aikoihin, mutta työntekijä-osakkaat muuttivat pääsääntöisesti osakkeensa rahaksi.

Yritysten pelastus löytyi pietarilaisista, moskovalaisista ja ulkomaisista investoijista, joiden avulla tuotantolaitoksia on modernisoitu ja on kehitetty uusia tuotteita. Tilanne kohentui huomattavasti myös vuoden 1998 devalvaation jälkeen, jolloin kotimainen kysyntä sai piristysruiskeen.

Sotateollisuudesta elintarvikkeisiin ja rakentamiseen

Sotateollisuuden konversio jätti jälkeensä kannattamattomia toimialoja, mittavia irtisanomisia, ja turhiksi käyneitä toimitiloja. Viipurin kojeenrakennustehdas tukeutui sitkeästi valtion tilauksiin, kunnes maksurästit valtiolta lopulta kaatoivat yrityksen. Nyt entistä toimintaa jatketaan pienemmässä mittakaavassa, ja tehtaan toimitiloja on myyty ja vuokrattu varastoiksi sekä elintarviketeollisuuden tarpeisiin. Yli neljäkymmentä elintarvikealan yrittäjää viininvalmistajista makaronin tuottajiin on asettunut entisen sotateollisuustehtaan toimitiloihin. Vastaavaa tapahtuu myös muualla Venäjällä, kuten Koivistossa ja Novgorodissa. Elintarviketeollisuutta on kasvattanut etenkin vuoden 1998 devalvaatio, joka kannusti kotimaiseen kulutukseen. Viipurin toinen sotateollisuutta palvellut yksikkö, laivanrakennustelakka, on sen sijaan vuosien taantuman ja mittavien irtisanomisten jälkeen saanut jälleen uusia tilauksia mm. entisen omistajansa Kvaernerin aikaisilta liiketuttaviltaan. Pietarilaisessa omistuksessa oleva telakka on alkanut jälleen palkata lisää työntekijöitä ja monet telakan entiset johtajat on kutsuttu takaisin palvelukseen.

Myös rakennusaineteollisuus sai uutta pontta vuoden 1998 devalvaatiosta. Puunkaato kiinnostaa, ja Viipurin piiriin on perustettu runsaasti uusia pieniä sahoja sekä kotimaisin että ulkomaisin voimin. Paperi- ja selluteollisuus on voimissaan etenkin Svetogorskissa, jossa se kannattelee koko kaupungin taloutta. Amerikkalaisen International Paper:n omistuksessa Svetogorskin tehdas on automatisoinut toimintaansa ja kehittänyt uusia tuotteita sekä Venäjän markkinoille että vientiin. Myös Johanneksen sellutehdas on jälleen käynnistänyt toimintansa vuosia kestäneiden työselkkauksien rauhoituttua. Kivilouhimoita ja muita rakennuksissa käytettäviä maa-aineksia on ryhdytty hyödyntämään devalvaation jälkeisen rakennusbuumin myötä. Tällä sektorilla Viipurin piirin potentiaalia on vielä paljon hyödyntämättä. Pidemmälle jalostettua rakennusteollisuutta edustavat uusi viipurilainen ikkunatehdas ja sosialismin ajalta peräisin oleva kattopäällysteitä valmistava yksikkö, jonka moskovalaiset omistajat nostivat konkurssista teknisten uudistuksen ja uusien materiaalien avulla. Tuotantolaitoksen tuotteita viedään myös Suomeen.

Vaihtokauppa antoi tekohengitystä

Viipurin piirissä, kuten koko Venäjällä, toimi 1990-luvulla eräänlainen vaihdantatalous, jossa vaihdon välineenä käytettiin hyödykkeitä tai pseudorahaa. Viipurin kaupunkiin syntyi kokonainen vaihtokaupan pohjalta toimiva tuotantolaitosten ketju. Ketjun ytimenä oli sosialismin aikainen laivanrakennusteollisuuteen erikoistunut tuotantolaitos, jonka tuotteita muokattiin kaivosteollisuuteen sopiviksi. Maksu kaivoksista saatiin hiilenä, joka toimitettiin kolhooseille. Kolhoosit maksoivat maataloustuotteina, jotka toimitettiin ketjuun kuuluvaan meijeriin ja vihannestukkuun, joiden kautta lopulta saatiin maksuksi käteistä rahaa. Vastaavia järjestelyjä kehitettiin myös kahdenvälisin sopimuksin. Vaikka vaihtokauppa oli tehotonta, tuotti niukasti verotuloja eikä auttanut investoinneissa, se piti monia yksiköitä pystyssä vaikeimpien vuosien yli. Nytemmin, kun raha on korvannut tavaran vaihdon välineenä, vaihtokauppaan toimintansa perustaneet yritykset polkevat jossain määrin paikoillaan.

Profiilin muutoksia ja monialayrityksiä

Viipurin piirin tuotantolaitokset ovat käyneet läpi joukon muodonmuutoksia omistuspohjasta tuotannon profiiliin. Entiset tuotteet ovat joko osoittautuneet laadultaan tai hinnaltaan kilpailukyvyttömiksi tai niille ei yksinkertaisesti ole löytynyt todellista kysyntää. Viipurin tehtaan luonnon raaka-aineesta valmistama sitruunahappo ei kyennyt kilpailemaan halpatuonnin kanssa, ja kalanjalostusteollisuudelle koneita valmistava tuotantolaitos joutui kotimaisen kysynnän hiipuessa etsimään uusia markkinoita suomalaisesta sellu- ja kuljetusvälineiteollisuudesta. Viipurin venäläis-suomalaisessa kenkätehtaassa jalkineet vastaavat enää kolmannesta tuotannosta, sillä uusia markkinoita on löydetty kaapelien ja muuntajien valmistuksesta. Lastenvaunutehtaan oli kehitettävä uusia tuotteita Venäjän epäedullisen demografisen kehityksen pudotettua kysyntää ja hintojen muututtua kilpailukyvyttömiksi. Nykyisin vaunutehdas tuottaa moskovalaisen partnerinsa avulla osia muun muassa huonekaluihin, kuten pulpetteihin. Lastenvaunutehtaan joutilaiksi käymiin uusiin tiloihin muutti 1990-luvun lopussa suomalainen Helkama Forste Viipuri (katso myös Economic trends 4/2001), joka on muutamassa vuodessa lähes kolminkertaistanut työntekijämääränsä ja synnyttänyt ympärilleen alihankintojen ketjun.

Kauppa kannattaa

Vähittäiskauppa on kasvanut nopeasti heti rajoitusten poistuttua ja hintojen vapauduttua ja se on silmiinpistävästi muuttanut Viipurin piirin taajamien ulkonäköä. Esimerkiksi Viipurin kaupungissa vähittäiskaupan liikkeiden määrä on kaksinkertaistunut sosialismin aikaisesta. Lisäksi kaupunkiin on katukaupustelun organisoimiseksi täytynyt perustaa uusi tori, jota on jo laajennettu. Rakennusaine-, apteekkitavara-, autojen varaosa-, elintarvike- ja kulutustavaraliikkeitä on perustettu kysynnän mukaan. Esimerkiksi Koivistossa sosialismin aikaisen neljän elintarvikeliikkeen tilalla kaupunkilaisia palvelee nelisenkymmentä myymälää. Kaupan kasvuun liittyy myös Venäjän jälkisosialistista murrosta hyvin kuvaava ehdotus remontoida konkurssiin ajautunut Viipurin sitruunahappotehdas nykyaikaiseksi kauppa- ja palvelukeskukseksi. Myös muut kuluttajapalvelut vetävät, esimerkiksi Viipurin kolme sosialismin aikaista parturia on saanut rinnalleen puolensataa kilpailijaa.

Virallisen kaupankäynnin lisäksi Viipurin piirissä kukoistaa Suomen rajan läheisyyden mahdollistama epävirallinen kaupustelu, jossa ”kauppiaat” apureineen säännöllisesti hakevat Suomesta kulloinkin kysytyimpiä tuotteita lasten vaipoista kodin elektroniikkaan ja myyvät tuotteita lehti-ilmoituksilla. Kaupan nopea kasvu on yhtäältä keskittänyt pääomia välitystoimintaan pois tuotantoinvestoinneista, mutta toisaalta vähittäiskaupan avulla on myös syntynyt paikallisia kapitalisteja, jotka toisinaan ovat sijoittaneet varojaan myös tuotantolaitosten kehittämiseen. Nuorison kiinnostus kaupankäyntiin ja haluttomuus kouluttaa itseään ammatillisesti on kuitenkin synnyttänyt Viipurin piirin tuotantolaitoksissa huolta kunnon ammattilaisten saatavuudesta nykyisten osaajien siirtyessä eläkkeelle.

Kuljetussektori kasvaa nopeasti

Viipurin piiri voisi sijaintinsa puolesta kasvaa erityisesti kuljetusten ja muun logistiikan avulla. Kuljetuspotentiaali jäi lähes täysin hyödyntämättä kylmän sodan aikana, jolloin esimerkiksi Koiviston satama toimi sotasatamana, Viipurin ulkosatama Vysotsk käynnistettiin uudelleen vasta 1980-luvulla, ja Saimaan kanava vuonna 1968. Nyt kun kauppavirrat ovat elpyneet, Baltian maiden satamat palvelevat itsenäisiä valtioita, ja Pietarin satama on tukossa, Viipurin piiri on saanut uutta vauhtia kuljetusväylänä. Vysotskin satama on moninkertaistanut tuloksensa ja 1990-luvun alun ongelmista selvittyään Viipurin kaupungin satamakin on saanut verovelkansa hoidettua ja maksaa nyt palkat säännöllisesti. Vaikka satamat ovat venäläisittäin pieniä, ne ovat tärkeitä paikallisia työllistäjiä. Koiviston öljysatama on kansallinen projekti, josta asukkaat odottavat yhtäältä parempaa työllisyystilannetta ja investointeja sosiaaliseen infrastruktuuriin, toisaalta mahdollisia ympäristöongelmia. Vysotskin sataman viime aikaiset suunnitelmat kemian kuljetusten käynnistämisestä huolestuttavat puolestaan viipurilaisia.

Suurin osa Luoteis-Venäjän kuljetuksista tapahtuu rautateitse, ja Viipurin piiri osana Leningradin lääniä on keskeinen kauttakulkualue. Myös maantiekuljetukset ovat kasvaneet nopeasti. Viipurin piirissä työskentelee noin sata yksityistä autoilijaa ja kuljetusyhtiöitä on kymmenkunta. Kuljetuksista on löytynyt leipäpuu muun muassa monelle työttömälle ammattisotilaalle. Maantiekuljetusten kasvu näkyy kilometrien ja tuntien pituisina jonoina raja-asemien tulleissa.

Kuljetussektorin kysyntänäkymät kasvavat entisestään Venäjän talouden elpyessä. Pullonkauloja paikataan Suomen, EU:n ja Venäjän yhteisvoimin muun muassa uusia rajanylityspaikkoja ja ohitusteitä rakentamalla. Tulli- ja logistiikkakysymykset ovat keskeisiä Suomen, Venäjän ja EU:n välisessä viranomaisissa ja yrityksiä yhdistävässä EuroRussia-ohjelmassa, jonka pilottialueeksi on määritelty Luoteis-Venäjä, erityisesti Pietarin kaupunki ja Leningradin lääni, johon Viipurin piirikin hallinnollisesti kuuluu.

Elintasoerot kasvavat alueittain ja väestöryhmittäin

Vaikka näyttääkin siltä, että Viipurin piiri on selviämässä jälleenrakennuksen vaikeimmista vuosista, kehitys on hyvin eriarvoista. Alueellisesti parhaiten kehittyvät suurimmat kaupungit, kuten Viipurin kaupunki ja Svetogorsk, joka sellu- ja paperitehtaan menestyksen rohkaisemana vuonna 1996 päätti itsenäistyä piirin hallinnosta. Myös rakennuskiveä tuottava Kamennogorsk pärjää ympäristöään paremmin etenkin pietarilaisten investointien siivittämänä. Pikkuruinen satamakaupunki Vysotsk sinnittelee viipurilaisomistuksessa, ja köyhtynyt Primorsk odottaa paljon kansallista merkitystä saaneelta satamahankkeelta. Muiden asutuskeskittymien kehitys riippuu niiden tärkeimpien tuotantolaitosten menestyksestä. Johanneksen sellu- ja paperiyhdyskunta alkaakin pikkuhiljaa päästä jaloilleen tehtaan käynnistyttyä uudelleen, kun taas Lesogorskin tuotanto-ongelmat näkyvät myös asukkaiden elintasossa. Köyhimmät alueet

sijaitsevat piirin maatalousvaltaisissa koillisosissa, ja myös kylmän sodan päättymisen tyhjentämät sotilaskeskittymät hiivuttavat kyliä pikku hiljaa pois.

Elintaso jakaantuu epätasaisesti myös väestöryhmittäin. Työttömien asema on vaikea, sillä julkisen sektorin korvaukset ovat pieniä ja jatkuvasti myöhässä. Monet eivät rekisteröidykään työttömiksi vaan elättävät itsensä epävirallisesti. Sosialismin ajalta periytyvä erittäin huokea rautatieläisten ORS vähittäiskauppa- ja ruokalaketju onkin löytänyt oman käyttäjäkuntansa ja on siten pystynyt säilyttämään asemansa yhteiskunnan murroksessa. Julkisen sektorin paineet ovat lisääntyneet yritysten lakattua ylläpitämästä julkista infrastruktuuria, joka on asuntojen lisäksi käsittänyt myös kunnallisia palveluja. Käytännössä yritykset ovatkin joutuneet jatkamaan erilaisten pienimuotoisten sosiaalisten etuisuuksien tarjoamista työntekijöille näihin päiviin saakka. Lisäksi lähes kaikilla asukkailla on asuinpaikasta riippumatta käytössään yksityinen vihannespalstansa.

Länsiraja ja Pietari kasvun pohjina

Viipurin piirin kehitys riippuu sen kyvystä hyödyntää sekä Suomen rajan läheisyys että Pietarin miljoonakaupungin tarjoama potentiaali. Pietari erottuu Venäjällä kasvukeskuksena Moskovan ja öljyalueiden rinnalla ja on maan johtavia ulkomaisten investointien kohdealueita. Metropolin kupeessa raja-alueella sijaitseva Viipurin piiri on vaarassa jäädä katveeseen kansainvälisen kanssakäymisen keskittyessä suurkaupunkien välille. Kehityksen pohjaksi tarvittaisiin suomalaisten polttoainehakumatkojen, sosiaalisen avustustyön ja ympäristöyhteistyön rinnalle yritysten välistä kanssakäymistä ja sitä tukevaa julkisen sektorin instituutioiden välistä yhteistyötä. Imatran ja Svetogorskin kaksoiskaupunki-hanke hallinnon ja matkailun kehittämiseen ja EuroRussia-ohjelmaan sisällytetty Svetogorskin teollisuuspuisto-suunnitelma luovat pohjaa omaehtoiselle kehitykselle. Karjalan liiton Viipuriin perustama Viipuri-keskus tukee pitkäjänteisesti ruohonjuuritason yhteistyötä. Kestävä kehitys tarvitseekin pohjakseen sekä ruohonjuuritason että virallisen portaan hyväksynnän, sillä Pietarin läheisyydestä huolimatta Viipurin piirin kestävä kehitys on vaikea hahmottaa ilman että alueelle syntyy todellinen raja-alue - mentaliteetti. Historiallisista syistä johtuen raja-alue-identiteetin peruselementtejä tällä hetkellä vasta rakennetaan.