

## **(Liikenne)infran joustava toteutus-/rahoitusmalli: Valtion Infra Oy**

### *Motivointi*

Kehysriihessä 2014 tarvitaan talouskasvua tukevia toimenpiteitä. Työllistävät infrainvestoinnit soveltuvat hyvin toteutettaviksi taloudellisessa taantumassa varsinkin, kun valtion rahoituskustannukset ovat poikkeuksellisen alhaiset.

### *Taustaa: valtion pääomasijoitus Finaviaan*

Kataisen hallitus päätti syksyllä 2013 noin 200 miljoonan euron pääomasijoituksesta Finaviaan. Pääomasijoituksen avulla Finavia on mahdollista ottaa 700-800 miljoonan euron laina. Valtion pääomasijoituksen ja sen mahdollistaman lainan avulla voidaan laajentaa nopealla aikataululla Hki-Vantaan lentoasemaa vajaalla miljardilla eurolla. Finavia rahoittaa lainan takaisinmaksun ja lainanhoitokulut, ainakin osittain, toimintansa tuloksesta.

### *Pääomasijoituksen hyödyt*

- 1) Valtion pääomasijoitus Finaviaan ei vaikuta valtion menokehykseen. Ei tarvitse etsiä toisia säästökohteita menokehysten piirissä olevista menoista. Valtion finanssisijoitukset, johon pääomasijoitus kuuluu, eivät kuulu menokehykseen.
- 2) Finavia voi saamansa pääomasijoituksen ja lainan avulla toteuttaa lentokentän laajennustyö huomattavasti nopeammalla aikataululla kuin siinä tapauksessa, että hanke olisi toteutettu perinteisellä menokehykseen kuuluvalla budjettirahoituksella. Hankkeen rahoituskulut (lainan lyhennykset, korot ja mahdollinen pääomapalautus valtiolle) voidaan jaksottaa pidemmälle aikajaksolle kuin mikä on hankkeen toteutusaikataulu.
- 3) Valtion pääomasijoitus laskee omalta osaltaan Finavian 700-800 miljoonan euron lainan rahoituskustannuksia. Jos Finavia voisi ottaa lainan valtiokonttorista, saada lainalleen valtion muita takauksia tai vakuuksia tai hyödyntää EIP:n tai NIP:n rahoitusinstrumentteja, Finavian ottaman lainan rahoituskustannukset voisivat olla yksityisiä markkinaehtoisia rahoituskustannuksia edullisemmat.

### *Pääomasijoituksen potentiaaliset haitat*

- a) Ainakin De facto, valtion pääomasijoitus lisää valtion velkaa. Valtion velan lisäyksen myötä valtion yhtiö Finavia ottaa velkaa. (Tilastokeskus arvioi molempien velkojen vaikutukset valtion vastuisiin todellisen rahoitusriskin perusteella.) Näillä veloilla toteutetaan infrainvestointi, jonka takaisinmaksuaika on suhteellisen pitkä. Valtio konsernina aikaistaa infrainvestoinnin toteuttamisen siirtämällä hankkeen rahoituksen tuleville vuosille. Jos vastaavalla jaksotuksella toteutettujen infrahankkeiden lukumäärä ja kokonaisarvo kasvavat kohtuuttoman suureksi, voisi

syntyä vaara ”piilovelkaantumisesta”, eli että ”nykyiset päättäjät toteuttavat hankkeita liian paljon siirtämällä hankkeiden rahoitusvastuut tulevien päättäjien ratkottavaksi”.

- b) Valtion mahdollinen osallistuminen Finavian 700-800 miljoonan euron lainan rahoitusjärjestelyihin saattaa saada kritiikkiä yksityisiltä rahoitusmarkkinoilta.

*Mallin soveltaminen: Valtion Infra Oy*

- i) Valtio on viime vuosien aikana toteuttanut muutamia infrainvestointeja elinkaarimallin avulla (esim. välin Lohja-Muurla valtatiellä 1). Elinkaarimallilla toteutetun infrainvestoinnin menot (=rahoituskulut, rakentamiskulut jne) ja täten menojen vaikutus menokehykseen jaksottuvat huomattavasti pidemmälle ajalle kuin, mitä on hankkeen rakennusaika. Hyödyt 1) ja 2) toteutuvat. Potentiaalista ”piilovelkaantumishaittaa” a) on kontrolloitu mielestäni osin puutteellisesti. Elinkaarimallilla toteutetut infrainvestoinnit ovat valtion näkökulmasta olleet huolto-leasing –sopimuksia, jossa hankkeen toteuttajan taloudellinen hyöty on ollut riippuvainen hankkeet palvelutasosta. Hintaohjaukseen perustuva toteutusmallilla mahdollistaa innovaatioiden hyödyntämisen perinteistä normiperusteista mallia paremmin infrahankkeissa.
- ii) Jotta voitaisiin saavuttaa myös hyöty 3) ja varmistaa se, ettei jokaista elinkaarimallilla toteutettua infrainvestointia toteuteta ad hoc-periaatteella, tarvitaan mielestäni Valtion Infra Oy. Valtion Infra Oy mahdollistaa oppimisalustan infrainvestointien toteutukseen ja rahoitukseen ja mahdollistaa jaksotukseen potentiaalisesti liittyvän ”piilovelkaantumishaitan” a) kontrolloinnin tehostamisen. Tämä voidaan tehdä esim. eläkejärjestelmän käyttämän vastuovelka-analyysin avulla.
- iii) Valtion Infra Oy olisi infrainvestointien tekninen toteuttaja yhteistyössä Liikenneviraston ja muiden hankeasiantuntijoiden kanssa. Investointihankkeiden toteuttamisen ehdoista päättää eduskunta. Investointihankkeiden priorisoinnin olisi tapahduttava hallituksen eduskunnalle antamassa liikennepoliittisessa selonteossa.
- iv) Monet kunnat ovat toteuttaneet omia yksittäisiä hankkeitaan elinkaarimallilla toteutettuna. Hankkeiden rakennuttajien ja rahoittajien yleisen näkemyksen mukaan monet ovat toteutettu ad hoc-periaatteella. Valtion Infra oy:hyn voisi kerääntyä osaamispääomaa, jota voisi jatkossa hyödyntää kunnallisissa elinkaarimallilla toteutettavissa hankkeissa. Julkisuudessa on ollut puhetta myös pääkaupunkiseudun Infra oy:n perustamisesta.
- v) Monet infrainvestoinnit toteutetaan valtion ja kuntien yhteishankkeina. Monesti investoinnit palvelevat yhden tai muutamien yritysten tarpeita. Tällöin saattaa tulla tarvetta hankkeiden yhteisrahoitukseen ja infran tuottaman palvelun hinnoitteluun. Infrainvestointeihin liittyy monesti maan tai muun omaisuuden arvonnousu. Valtion olisi hyvä systematisoida infrahankkeiden yhteisrahoituksen arviointi- ja laskentakehikko.

*Valtion Infra Oy:n rahoitus*

- Valtion alkupääoma
- Vuotuiset määrärahat valtion talousarviosta
- Maksuperustelain mukaiset liikenneinfraan liittyvät käyttömaksut
- Yksityistä pääomaa (EIP, NIP, työeläkelaitokset) yksittäisiin hankkeisiin.