

Suurhankkeet onnistuvat tytäryhtiöiden avulla

Kaupungin lainatakuut mahdollistavat kaupallisen toiminnan. Vaasa hakee suurta kokonaisuhyötyä.

ANALYYSI

JARI JURKKA
@i-mediat.fi

Vaasa on vastannut hyvin siihen nykyajan mantraan, jonka mukaan kehitystä vievät eteenpäin vahvat keskuskaupungit. Vaasassa sitä todellisuutta on energiakeskittymä ja sitä tulevaisuutta ovat 2010-luvulla vahvasti eteenpäin ajatut suuret megahankkeet, suomeksi sanottuna laivahanke, akkutehdashanke ja Vaasa-asemahanke.

Näissä kaikissa on yhteistä se, että ne ovat hurjia, jopa uhkarohkeilta kuulostavia visioita, niin euromääräisesti kuin kaupallisesti.

Merkittävää niissä on se, että niistä kaksi onnistuu kaupungin tytäryhtiöiden kautta. Kiltisti sanottuna se tarkoittaa sitä, että päätökset ja asioiden hoito siirtyvät yhtiöiden hallitusten kabinetteihin, pois valtuustosalin lehdistö- ja tv-valvonnasta. Talousajatteluna se on viher-vasemmiston ajamaa puhdasta

keynesiläisyyttä eli velalla vauhtia talouteen -meininkiä.

Kukaan ei voi kuitenkaan väittää, etteikö tätä Vaasan hypeä toteutettaisi demokraattisesti.

Viimeksi keskiviikkona kaupunginhallitus yksimielisesti hyväksyi Vaasa-asemakokonaisuuteen kuuluvan musiikki- ja kongressikiinteistöosakeyhtiön suunnitelmat. Jotakin epäilystä ilmassa oli, koska päätökseen lisättiin toivomus saada lisää yksityisiä rahoittajia mukaan hankkeeseen. Valtuusto siunannee hankkeen tämän vaiheen tänään.

Musiikki- ja kongressiyhtiönsä kaupunki selviää suhteellisen halvalla, kun mukaan lasketaan 11 miljoonan euron tonttimyynti, mutta senkin lisäksi rahaa ja lainaa napsahtaa kaupungin kontolle yli 25 miljoonaa.

Tulossa on hotelli- ja ravintolayhtiö, johon kaupungilta odotetaan vähintään nyt päätettyä osuutta, eli luokkaa 30 miljoonaa. Odottamassa ovat vielä pysäköintiyhtiö ja kiinteistömassan energianhuoltoa hoitava yhtiö.

Midway Alignmentiin liittyvä laivahanke maksaa noin 100 miljoonaa. Siihen on luvassa Suomen valtiolta 25 miljoonaa, Ruotsin puolelta ainakin sama raha ja EU:ta suunnitelmien mukaan 20-30 miljoonaa.

Laivan suunnittelussa mukana oleva Wärtsilä olisi laivahankkeen suuri hyötyjä. Se saisi parhaimmillaan myytyä laivaan yli 70 miljoonalla moottoreita ja meriteknologiaa. Konsernijohdaja Jaakko Eskolan kommentti Pohjalaisen kysymykseen yrityksen lähdestä laivan omistajaksi lienee paljon puhuva.

-Se ei ole meidän rooli. Lisäksi kaiken liiketoiminnan pitää olla kannattavaa.

Eskolan kommentti kertoo olennaisesta. Se, että saadaan kiinteistöt, hotellit ja laiva rakennettua, on yksi juttu. Toinen on saada liiketoiminta kannattavaksi.

Wärtsilä epäilee selvästi laivaliikenteen kannattavuutta uudella laivalla, muuten se lähtisi mukaan projektiin.

NLC-varustamon liikevaihto



Laivahanke odottaa, tuleeko mukaan tarpeeksi julkisia rahoittajia. Liiketoimintariski on vielä ilmeisesti liian suuri yksityisille.

oli viime vuonna 17,1 miljoonaa, matkustajia 184 144 ja liikevoitto 5,3 prosenttia. Kaupungilla nähdään kehitys hyvänä, yhtiö voisi kassavirralla hoitaa osan uudesta laivasta aiheutuvasta lainasta. Lainan saanti edellyttäisi kahden kaupungin omistamalta yhtiö sitä, että kaupungit takavat sen lainat.

Laivassa ja varsinkin Wasa Stationissa olennaista onkin se, että kaupunki on omistajana sekä täysimääräisenä lainojen ta-

kaajana. Yksityisenä bisneksenä hanke tuskin onnistuisi.

Kaupunki saa edullisempaa lainaa kuin yritykset ja kaupunki takaajana on lainanantajan näkökulmasta täysin turvallinen.

Kaupungit eivät mene konkurssiin, yritykset menevät.

Vaasan osalta tämä merkitsee kymmenien miljoonien sijoittamista ja melkoisia takauksia. Vaasalla on nyt reilut 246 miljoonaa euroa velkaa.



Wasa Station on Vaasalta mittava sijoitus tulevaisuuteen. Rahaa palaa ja takuut kasvavat suuriksi, mutta uudet työpaikat ja taloudellinen toimeliaisuus tekevät hankkeesta kannattavan, jos asiakkaita riittää.

Kiinteistöyhtiöihin liittyvät lainat kuuluvat siihen laajenevaan kuntatalouden osaan, jota nimitetään konserniksi. Suomen kunnilla on jo liki puolet lainoistaan liikelaitosten ja tytäryhtiöiden taseissa.

Vaasa paahtaa tulevaa päin yksituumaisena. Konsernipuolelle siirtyvä päätäntävalta tarvitsee lisää demokraattista valvontaa. Vaasassakin se merkitsee siirtymistä pormestarin malliin. Silloin ylin toimija ja

homman pyörittäjä olisi vaaleilla valittu ja vaaleilla syrjäytettävissä oleva henkilö.

Se, että nykyinen kaupunginjohtaja nauttii suurta luottamusta ja tukea, ei poista demokratian syventämisen tarvetta.