

# Statsstöd endast om färjan byggs i Finland

● Tre av de fyra varven som vill bygga den nya Kvarkenfärjan är utländska. Det blir svårt med statens stöd på 25 miljoner euro om något av de väljs.

När staten stödde bygget av Viking Grace i Åbo kom pengarna som både miljö- eller innovationsstöd.

Men bara ett av varven som vill bygga nya Kvarkenfärjan är finländskt; och antagligen rör det sig om RMC i Raumo.

Ilona Lundström på Arbets- och näringsministeriet säger att stöd inte kan betalas ut om ett utländskt varv väljs.

– Det handlar ju om skattebetalarnas pengar. Om ett stöd betalas ut ska det hjälpa den finländska ekonomin. **Sidan 8**



Så här kan den nya Kvarkenfärjan komma att se ut, enligt en skiss. FOTO: KUDOS

# Färjan får stöd endast om den byggs i Finland

● Ett finskt varv, antagligen det i Raumo, är med i kampen om att få bygga nya Vasafärjan. Ifall lotten faller på ett av de tre utländska varven blir det svårare med statsstödet.

**VASA.** Kvarkenprojektet står inför en spännande höst.

Om allt går vägen kommer avtalet att vara klart med ett varv redan före årsklivet. I så fall är chanserna goda att färjelinjen mellan Vasa och Umeå får sin splitterna färja levererad och klar för trafik till våren 2021.

Det kan österbotningarna och Vasterbotningarna främst tacka Vasa stad och Umeå kommun för. För det är de två orterna som har drivit frågan. De är redo att gå in i projektet med egna pengar och dessutom som garant för rätt stora lån.

Det återstår att se exakt hur stort ansvar de båda orterna tvingas bära. Det beror på att det slutliga priset klarar först när andubden kommit in, förhandlingarna avslutats och färjetaget är beställt.

Men även en annan sak är oklar; det utlovade stödet från finska staten på 25 miljoner euro.

**DET FASTSTÄLLES** redan på vintern 2016 av regeringens finanspolitiska ministerutskott. Men sedan dess har konkreta besked om pengarna inte getts. Kommunikationsministeriet har hänvisat till olika teknikaliteter



Nya färjans inredning, enligt en skiss. FOTO: KUDOS

kring utbetalningen, och även en risk att andra redier anser att stödet rubbar marknaden.

Umeåbon Bertil Hammarstedt, vd för projektbolaget Kvarken Link, menar att stödet kommer att utbetalas direkt till varvet.

– Då kan det ju sänka sitt pris. Finska regeringen har gjort så även tidigare, alltså gett stöd åt olika varv så att de ska få arbetstillfällen som annars hade gått till utlandet.

**DEN SISTA AUGUSTI** väntar man anbud från fyra varv. Ett är asiatiskt, två är från EU-området och ett är finländskt. Det finns tre färjetysvarv i Finland, men enligt uppgifter till oss handlar det om varvet i Raumo.

Det verkar logiskt eftersom det tysk-trotsiska varvet i Helsingfors inte är specialiserat på bilfärjor utan på isbrytare. Och det tyskägda varvet i Åbo, specialiserat på kryssningsfartyg, har fullt upp.

**”Om varvet som väljs inte är finländskt kan vi inte stöda det. Det handlar ju om skattebetalarnas pengar.”**

**LIONA LUNDSTRÖM**, överdirektör på Arbets- och näringsministeriet

– Jag tror inte heller att de har behov av det här projektet, säger tidigare Åbbon Pär-Henrik Sjöström som är chefredaktör på Sjöfartstidningen i Sverige.

Varvet som återstår är RMC, Rauma Marine Constructions. Det skapades år 2014 då koreanska STX lämnade över området till kommunen och staten gick in som ny delägare.

RMC planerar nu förvarsmaktens nya korvettriar och renovera forskningsfartyget Aranda. Man har byggt flytande öar till Arabemiraten, men passagerar- och bilfärjor är en viktig specialitet. Just nu bygger RMC en 158 meter lång danska färja.

Vi har bett om en intervju med RMC-ledningen, men inte lyckats få någon.

Däremot står det klart att stödprocessen föreklaras ifall det finska varvets anbud är så bra att Kvarken Link väljer just det.

– Om varvet som väljs inte är finländskt kan vi inte stöda det. Det handlar ju om skattebetalarnas pengar. Om ett stöd betalas ut ska det hjälpa den finländska ekonomin, säger liona Lundström, överdirektör på Arbets- och näringsministeriet. Hon säger, stick i stäv med Bertil

## Färjfinansieringen

● Umeå kommun och Vasa stad är redo att vardera stöda fartygsköpet med högst 25 miljoner euro i direkt insats samt upp till 35 miljoner i borgen för ett lån hos EIB, Europeiska investeringsbanken.

● Totalt är de två orterna alltså garanterade för 120 miljoner euro. Färjan beräknas kosta 115 miljoner euro.

● Det statliga stödet vore ändå viktigt eftersom det kan minska lånebördan och orternas egna insatser.

Hammarstedts uppfattning, att varvet inte kan sänka sitt bud genom att baka in stödet i det.

–Däremot kan stödet komma senare

**STÖDET BÖR** motiveras med nya miljövänliga lösningar eller andra innovationer. Till exempel fick gasdrivna Viking Grace 28 miljoner euro i stöd.

Dilemmat är att det inte finns pengar för miljöstöd till fartygsbransken just nu. Däremot är innovationsstödet mycket Maxpeleppet är 10 miljoner euro.

– Men det skulle bara täcka en del av investeringen. Staten är fast beslutad att hjälpa men vi måste hitta smartaste sättet. Det krävs flera former av stöd för att nå upp till 25 miljoner euro, säger Juha Majamaa, budgeråd på Finansministeriet.

Turerna har varit många och delkan redan ha börjat verka på stats vilja, hur kommentarer till vi snart att kunna övertraska alla siffror.

**Marcus Lilikvist**

marcus.lilikvist@vasabladet.fi  
06-7848 292