

# Raumo-varv: Kvarken-färjan lämpligt projekt

● **Rauma Marine**  
Constructions har bara byggt en enda färja och skulle behöva ett nytt fartygsprojekt.

”Vi har rätt kunnande och storleken skulle passa”, säger vd Jyrki Heinimaa om den nya Kvarkenfärjan.

Bygget av en ny färja för trafiken mellan Vasa och Umeå kommer alltså närmare. I dagarna ska fyra varv in med sina offerter. Ett är finländskt och högst troligt rör det sig om RMC i Raumo. Men vd Jyrki Heinimaa bekräftar det inte.

–Projektet väcker alltid diskussion samtidigt som kunderna är måna om sekretessen. Därför kommenterar vi aldrig detaljer förrän avtal är klara och undertecknade.

Men Heinimaa säger att RMC vore ett lämpligt varv för den nya färjan. –Det är ett stort fartyg som bara några få finländska varv kan bygga. Vi har den kunskap och organisation som krävs för att bygga den här typen av bilfärjor. Den kommer att trafikera i en svår miljö i ett grunt hav med gott om isvallar. Det ställer höga krav på isklassning, och även där har vi gott om erfarenhet.

**VARVET RMC** är bara fyra år gammalt. I somras levererade man sitt första nybygge, en bilfärja till danska Molslinjen.

–Den liknar Kvarkenfärjan i storlek, säger Heinimaa som även refererar till Raumovarvets senaste fartyg för arktiska förhållanden, ett arkarktiskt forskningsfartyg med Kapstadens som hemmahamn.

Agnulhas II stod klart 2012 men byggdes av STX. Raumovarvets tidigare ägare.

–Kvarkenfärjan måste ha god manöverförmåga och högsskerhet. Jag var med även under Agnulhas-projektet och vill påstå att vi har utmärkt kunnande för isbrytande fartyg.



Hammerhus, en 158 meter lång färja med plats för 720 passagerare, börjar inom kort trafikera en linje mellan Danmark och Tyskland. Färjan fotograferad under bygget på varvet i Raumo. FOTO: RAUMA MARINE CONSTRUCTIONS

## Bygger krigsfartyg till Försvarsmakten?

● **Tillsammans med Försvarsmakten planerar RMC bygget av fyra bestyckade korvetter som vardera blir ungefär 105 meter långa. Projektet är värt 1,2 miljarder euro.**

● **De så kallade multifunktionskorvetterna ska ersätta sju av**

Det danska fartyget är alltså redan levererat och snart lämnar man över ett renoverat forskningsfartyg. Arrandå. Varvet har ännu jobb då man är underleverantör åt tyskgigda Meyer. RMC konstruerar stora skrovdelar som byggs ihop till lyxkryssare i Åbo.

–Våra bekräftade ordrar från kollegerna i söder räcker till slutet av det här året. Men i verkligheten behöver man vår hjälp längre än så, säger Jyrki Heinimaa som tillägger att den egna personalen nog är fullt sysselsatt.

–Men för att även sysselsätta våra partner- och nätverksbolag så krävs det att vi har nya fartyg i orderboken. Visst kan man säga att Kvarkenfärjan skulle passa oss bra.

Kvarken Link som ska beställa far-

marinens äldre fartyg.

● **Ifall RMC också får bygga korvetterna pågår arbetet åren 2019–2024.**

● **Rauma Marine Constructions bildades i april 2014 då koreanska STX lämnade Raumo.**

tyget räknar med att förhandla med varvet eller varven under september och ha kontraktet tecknat med vinnaren före årsskiftet. Fartyget ska byggas åren 2019 och 2020 så att det kan levereras den 30 april 2021.

**TIDTABELLEN SKULLE PASSA** RMC som hand i handsk. Man har ett modernt fänk med ett hundratal underleverantörer som sköter huvuddelen av produktionen medan de egna anställda jobbar med projektledning, försäljning och planering. Arbetet med Molslinjens fartyg sysselsatte 350 personer varav bara ett 50-tal personer var från RMC.

–Men vi hade förstås huvudansvaret. Vi har bara bara nitio egna anställda

men planerar att anställa fler i takt med att vi kan berätta om nya projekt, säger Jyrki Heinimaa.

Staten har, genom det finanspolitiska ministerutskottet, lovat stödja Kvarkenprojektet med 25 miljoner euro. Stödet lär kanaliseras mot själva färjebygget och mest sannolikt som innovations- och miljöstöd. Sådana stöd kan knappast gå till något av de tre utländska varv som är med i slutkampen.

–Utgångspunkten är ju att skattepengarna ska stödja arbetstillfällena i Finland och innovationsstöd kan bara gå till finländska varv. Visst kan även konkurrenterna söka stöd från sina respektive länder. Frågan är hur stora och med vilken tidtabell, säger Jyrki Heinimaa som hoppas att projektet ska bli finländskt.

–Det är fint att finska staten är redo att stödja Kvarken Link. Projektet är viktigt, och om det förverkligas i Finland vore det ännu bättre. Här har vi bäst kunnande om de färjor som ska trafikera våra vatten.

**Marcus Lillkvist**

marcus.lillkvist@vasabiadet.fi  
06-7848 292