



Deltamarin planerar kryssningsfartyg och andra avancerade fartygskoncept och offshore-lösningar för hela världen. Företagets försäljningschef Nina Savijoki är optimist när det gäller varvsindustrins framtid i Finland.  
FOTO: KARL VILHELMSSON

# Fartyg för hela världen

● I framtiden är fraktrafiken till sjöss obemannad och ljudlös. Kryssningsfartyg drivs med flytande naturgas och batterier.

Alla världens kryssningsfartyg är byggda i Europa. De enda undantagen utgörs egentligen av två kryssningsfartyg som för tillfället byggs i Japan.

– Den europeiska dominansen beror på att kryssningsfartyg är väldigt komplicerade att bygga, säger fartygsingenjören Nina Savijoki på finländska Deltamarin.

Förutom kryssningsfartyg planerar företaget även fraktfartyg och avancerade offshorebyggen som oljeplattformar.

Att hantera bygget av ett stort kryssningsfartyg kräver enligt henne bra kommunikation, koordination och flexibilitet.

Standardfartyg som bulk- och containerfartyg är mindre krävande och byggs därför billigt i Asien. Vi har många fördelar när det gäller att bygga kryssningsfartyg och andra komplexa fartyg eftersom vi har byggt dem tidigare. Vi är också disciplinerade och högt utbildade i Finland.

En annan konkurrensfördel som Finland har är att man här kan fördela ansvaret på bredare front än man gör i Asien, där företagen fort-

## Nina Savijoki

● Skeppingenjör och försäljningschef på Deltamarin. Har tidigare planerat bilfärjor, fraktfartyg och lykkryssare.

● Familj: Man och två barn.

● Bor: I Sjundeå.

● Fritid: Handboll och darters. Hay Day-spel.

farande är hierarkiska och toppstyrda.

– För att ett varv ska kunna bygga en kryssare kan den inte ha bara en eller två knutpunkter som håller i all information. Det måste vara mycket brett styrt eftersom det är så många ansvarsområden som måste funka på samma gång, säger Savijoki.

**ETT STEG** mot att producera också stora kryssningsfartyg i Asien är att europeiska planeringsföretag i likhet med finländska Deltamarin sköter planering och koordination medan bygget sker på ett varv i Kina.

– Vi har många kunder som sonderar terrängen i Asien men slutligen

## Deltamarin

● Ett planeringsbolag som utvecklar fartygskoncept samt offshore-lösningar.

● Omsättning: 34,7 miljoner euro (2014).

● Anställda: 300 varav 240

i Finland.

● Huvudkontor: I Åbo.

ända besätter i Europa. Men vi har också kunder som anlitar oss efter som de vill bygga ett lite mer komplicerat fartyg i Kina. Till exempel Titanic 2 var ett koncept där vi stod för planeringen åt en australiensisk miljöfärd medan fartyget skulle byggas i Kina. Det bygget har dock inte förverkligats ännu.

Savijoki tror att det i framtiden finns plats för varv både i Europa och i Asien.

– För tillfället går många varv i konkurs i Kina medan varven i Europa har orderböckerna fyllda med kryssningsfartyg.

Savijoki är inte oroad över att Deltamarin skulle påverkas negativt av det kinesiska moderbolaget.

– Att vi har ett kinesiskt moderbolag syns inte i vår vardag. De stödjer oss i vissa projekt men lägger sig inte i vårt sätt att arbeta. Det går inte så bara att ta finländsk know-

● Bolaget har också verksamhet i Polen, Kina, Singapore och Kroatien.

● Ägare: Del av den kinesiska företagskoncernen AVIC sedan 2013.

● AVIC är en av världens 500 största koncerner.

how och exportera den till Asien. Dessutom är våra projekt och vår produktutveckling konfidentiella, säger hon.

**FÖR ATT FINLÄNDARNA** ska hålla sina konkurrensfördelar gäller det att vara föregångare. I Norge började världens största batteridrivna bilfärja trafikera Sognefjorden i februari. Också i Finland planeras nu batteridrivna och till och med besättningsfria fartyg.

Savijoki är involverad i flera olika projekt som ska göra sjöfarten trygg och miljövänlig. Genom att ändra och optimera skrovsformerna har hennes bolag lyckats planera bränslesnålare fartyg.

– Genom hybridlösningar med batterier och rätt val av motorer kan man komma ännu längre så att motorerna kör på optimala varvtal och därmed kan optimera bränsle-

förbrukningen. I och med att vi jobbar med alla sorters olika koncept kan vi kombinera idéer från olika projekt. Det har många gånger fört oss vidare.

– Deltamarin planerade först specialkoncept för energisnåla och effektiva passagerar- och bilfärjor, så kallade ropaxfartyg. Därefter använde vi lösningarna i planeringen av fraktfartyg och blev en föregångare. Vi har nu planerat 120 fartyg av samma modell och först i dag har konkurrenterna hunnit i kapp, säger Savijoki.

Nytt är också de fartyg som utnyttjar vindkraft genom stora roterande cylindrar, så kallade rotorsegel, som utnyttjar vinden för att driva fartyget framåt. Att kunna ersätta maskinrummet med batterier är också en lösning som Savijoki talar stolt om.

– Flytande naturgas som bränsle i stället för olja är en annan växande trend inom sjöfarten. Och för att avlasta vägnätet planeras obemannade fartyg som sköter till exempel lasttransporter längs kusterna. Jag kan inte ännu se att det skulle vara övervårdsdshaven men kanske också den dagen kommer.

**Ingrid Svantfeldt/  
Affärsmagasinet Forum**

nyheter@vasabladet.fi  
06-7848299. [www.forum.fi](http://www.forum.fi)

**”Att vi har ett kinesiskt moderbolag syns inte i vår vardag.”**

**NINA SAVIJOKI**, fartygsingenjör

SARA JÄLLIEN/ASA KÖR GÄLLAN/AR BERN 1971