

Viking Lines färjetrafik mellan Sverige och Finland (2022)

För att transporterna ska vara så effektiva som möjligt har Viking Lines fraktchef Harri Tamminen hela tiden kontroll på fartygens fyllnadsgrad. En hög fyllnadsgrad är grunden till nödvändiga intäkter, det leder också till ett energieffektivare sätt att frakta godset över Östersjön.

Bakgrund

Färjetrafik mellan länder och regioner förekommer i varierande utsträckning runt om i världen. Färjor är vanliga på världens innanhav, större sjöar och i mer skyddade farvatten. I Östersjön är denna fartygstafik väl utvecklad. Den bedrivs med renodlade fraktfärjor (RoRo) och med färjor som lastar gods men även för passagerare (RoPax¹). Trafiken utgör en form av sjöburen förlängd infrastruktur där vägar och järnvägar inte är möjliga förbindelselänkar.



Ålandspilen i Viking Lines trafik 1964 till 1967 Foto: © Viking Line

Sjökapten Gunnar Eklund från Åland initierade 1959 ny trafikering med bilfärjan S/S Viking mellan Sverige (Gräddö), Åland (Mariehamn) och Finland (Korpo) i det nybildade bolaget Vikinglinjen AB. Senare skulle verksamheten inkludera tre rederier som genom marknadsföringsbolaget Oy Viking Line Ab bedrev trafiken mellan Sverige, Åland och Finland. Sedan två av de tre ägarrederierna upphörde med sin rederiverksamhet drivs trafiken numera under bolagsnamnet Viking Line Abp. Verksamheten inkluderar kryssnings- och passagerartrafik i samverkan med godstrafik som bygger på RoPax-fartyg.

Sedan starten har Viking Lines trafik bedrivits med totalt drygt femtio fartyg. Inledningsvis var fartygen begagnade och med anspråkslös inredning. Idag är de specialbyggda och specifikt anpassade för sina ändamål; kryssning, frakttrafik samt passagerarresor med och utan bil.

Av affärsidén tydliggörs verksamheten:

Våra tre grundtjänster är kryssningar, person- och frakttransporter. Vår unika kompetens att kombinera dessa tjänster skapar kund- och affärsnytta.

¹ Färjor med Roll on/Roll off däck samt även utrustade med passagerardäck



M/S Boge var i trafik för Viking Line mellan 1961 och 1963 Foto: © Viking Line

Affärsidéns målsättning nås med en verksamhet som främst bedrivs med RoPax-fartyg. Affärsmodellen bygger på att bedriva en resurseffektiv trafik med fartyg där passagerare och gods samåker och delar tillgänglig transportkapacitet. Målsättningen är att hinna med ett helt omlopp på ett dygn med tillräckliga hamntider i förhållande till krav från passagerare och godskunder. Dessa krav utgör grunden för fartygens tidtabeller. Baserat på denna tidtabell optimeras därefter fartygen för en bränsleeffektiv framdrivning och energieffektiv försörjning av passagerarutrymmen.

Under högsäsong kan det bli ont om utrymme på bildäck när ett större antal lastbilar, personbilar, husvagnar och bussar än vanligt ska få plats. Vid bokning av plats på bildäck reserveras detta för angiven avgång vilket gör kapacitet och tidtabell förutsägbar. Att attrahera speditörer och transportörer till färjan handlar i stor utsträckning om tillförlitlighet avseende ledtider, kapacitet och pris. I undantagsfall förekommer det att lastbilar anländer till avgående hamn utan en bokad plats. Om det finns ledigt utrymme kan de bidra till en viss ökning av bildäckens beläggning. Vid utrymmesbrist hamnar lastbilarna på en väntelista. Med dagens mycket välplanerade varuförsörjning utgör oanmälda lastbilar emellertid ett ovanligt undantag.

För att kunna hantera säsongsvariationer har fartygen genom åren optimerats på olika sätt. Genom att på huvuddäck ha s.k. hängande däck kan dessa vid behov sänkas ned och möjliggöra två nivåer av personbilar på samma yta. Det förekommer även kombidäck som vid behov kan lasta personbilar genom en annan påfartsramp på fartygets sida.

En väsentlig del i affärsupplägget är taxfreeförsäljning. Sättet att förmå fler resenärer att resa med färjorna är att utveckla med erbjudanden som konferenser, temaresor etc.

Under pandemin med avsevärt färre resenärer har bildäck nästan uteslutande kunnat användas för godstrafik, vilket visserligen gynnat fraktavdelningen, men verksamheten som helhet har drabbats hårt ekonomiskt.



Viking Grace är Viking Lines modernaste fartyg och som med s.k. "dual fuel" motorer drivs den med flytande naturgas (LNG). I början av 2022 kommer Viking Lines nya tillskott Viking Glory som också kommer att drivas med LNG. Med denna framdrivning kan även biogas användas som skulle sänka utsläppen av växthusgaser väsentligt. Motorerna kan även drivas med diesel om detta skulle behövas. Till höger bunkring av Viking Grace med LNG från en bunkerbåt i Stockholm. Foto: © Viking Line

Viking Lines affärsmodell handlar i korthet om att driva fartygens framdrivning resurseffektivt. På basis av en resurseffektiv verksamhet är målsättningen att färjans alla kapacitetmöjligheter nyttjas för att maximera intäkter och därmed verksamhetens lönsamhet.

Godstransporterna

Basen för godstrafiken är en regelbunden och tillförlitlig trafik enligt tidtabell.



Viking Lines trafik i Norra Östersjön. Illustration: © Viking Line

Dagligen drivs trafik mellan:

- 4 avgångar på ruten Åbo–Mariehamn/Långnäs–Stockholm
- 2 avgångar på ruten Helsingfors–Mariehamn–Stockholm
- 4 avgångar på ruten Helsingfors–Tallinn
- flera avgångar på rutterna Mariehamn–Kapellskär och Mariehamn–Stockholm

Godstransporter var redan från rederiets start en väsentlig del av verksamhetens intäkter. Idag transporteras ungefär 130 000 fraktenheter per år vilket är något högre än innan Coronapandemin trots färre avgångar. Ökningen har främst skett mellan Finland och Estland. En underliggande orsak till ökade fraktvolymen kan utgöras av en ökad global e-handel enligt rederiets fraktchef Harri Tamminen.



*Fraktchef Harri Tamminen ombord
på ett av Viking Lines fartyg.
Foto: © Viking Line*

Fraktenheterna består av lastbilar med släp² samt semitrailers³ som lastas och lossas med hamntruckar. Antalet fraktenheter som kan lastas begränsas av antalet "lane meters" som innebär bildäckens samlade sträcka av tillgängliga vägfiler. Begränsningar av antalet lastenheter kan även utgöras av den samlade vikten som inte får överstiga fartygets totala viktskapacitet. I Åbo och i Stockholm mäts och vägs alla fraktenheter innan de lastas ombord.

Väsentligt för fyllnadsgrad, fakturering, säkerhet och myndighetsavgifter är att kunderna anger exakta uppgifter om lasten och dess vikt. Varje lastenhet måste vid inklarering kunna presentera kompletta frakthandlingar.

En del i godstransporternas mervärde är att chaufförer under en sjöresa ges möjlighet till vilotid (lagkrav) eller att de inte alls behöver följa med lastenheten till nästa hamn. För att ytterligare öka smidigheten för godstransporter assisterar Viking Line vid klarering i hamnarna.

Även intermodala transportkedjor ingår i Viking Lines erbjudande. Detta är relevant för främst fraktenheter utan chaufförer som kan komma till avgående hamn med sjö-, järnvägs- eller vägtransport och där lastas på fartygen för att i mottagande hamn lastas av och fortsätta färden med valt trafikslag. Genom samverkan med relevanta aktörer kan den intermodala tjänsten erbjudas mellan ett flertal destinationer i Norden, Tyskland och Storbritannien. För transporter till och från Åland erbjuds även tullklareringstjänster.

I den dagliga driften som i princip bedrivs året runt under alla dygnets timmar optimeras fartygens drift och underhåll. Fartygen är anpassade efter rutterns specifika förutsättningar och fungerar i ett väl etablerat samspel. Fartygen skrov och motorer genomgår regelbundna besiktningar och ett löpande underhåll utförs för att erhålla erforderliga trafikillstånd samt att säkerställa en tillförlitlig verksamhet med minimalt antal driftstopp. Det förekommer även oväntade händelser som fordrar anpassningar av fartygens tidtabeller.

Målsättningen för fraktavdelningen är att bildäcken ska vara fulla i alla riktningar. Här gäller det även att balansera med gods som begränsas av hög vikt och lättare gods som begränsas av sin volym i lastenheten för att inte hamna i målkonflikter med dessa två begränsade kapaciteter på fartygen.

² Huvudsakligen mellan Finland och Sverige

³ Huvudsakligen mellan Finland och Estland

Planeringen av kapacitetsutnyttjande bygger på fraktavtal med kunder som vanligen löper över ett kalenderår. Sedan gäller det att ha tillräcklig mängd last i hamnen för nästa avgång. Idealt skulle det finnas något fler lastenheter i hamn än vad som kan lastas att spela med, men dagens transportsystem med leveranser i tid (Just-in-time) tillåter inte sådan resursoptimering (fyllnadsgrad).

Harri Tamminen pekar på att verkligheten är annorlunda idag då samhället inte tillåter väntetider på samma sätt. Att försöka styra detta med pris fungerar inget vidare då chaufförernas löner och arbetstider är mer styrande och att godset förväntas vara framme en viss tid. I dagens varuförsörjning innebär en utebliven leverans omgående brister som leder till kostnader i form av driftstopp i produktionsenheter eller utebliven försäljning i butiker.

Samlastningen på bildäck innebär att personbilar, bussar, lastbilar och trailers ska samsas om utrymmet.



De övre bilderna visar hur trailers lastas ombord med hamntruck (Tug master) för att få in maximalt antal. Den nedre bilden visar hur lastbilar lämnar Viking Grace genom porten i aktern. På däckets ovan lastbilarna syns fartygets bränsletankar för LNG. Foto: © Viking Line

För att upprätthålla en hög transporteffektivitet har Viking Lines fraktchef Harri Tamminen hela tiden kontroll på fartygens fyllnadsgrad. En hög fyllnadsgrad är grunden till nödvändiga intäkter, men innebär också att klimateffektiviteten för godset över Östersjön kan hållas hög. Det råder viss oklarhet kring hur klimatutsläppen ska mätas då fördelning av utsläpp till last respektive passagerare kan ske på tre olika sätt som alla tillåts enligt internationell standard. Denna s.k. allokering kan baseras på vikt, yta eller en kombination av dessa enheter. För att förbättra trovärdigheten i klimatrapporeringen till fraktkunder håller Viking Line på att koppla samman fartygets bunkerförbrukning med tillhörande utsläpp och aktuellt antal trailers ombord för respektive avgång och resa. Fortsatt råder dock oklarheter kring hur utsläppen ska fördelas mellan gods och passagerare.

På frågan om vilken fyllnadsgrad fartygen har svarar Tamminen med ett leende att detta har han mycket god kontroll över men att detta är företagets yttersta hemlighet, inte minst för att taktiskt och strategiskt kunna säkra upp volymer från existerande och tänkbara framtida kunder.