

Integrerade logistikkoncept med fokus på pråmtransporter

Logistikkoncept som inkluderar ett modernt pråmfartyg är något helt nytt i Sverige, men sedan årtionden väl inarbetat inom region- och citylogistiken i många länder i Europa. Pråmtrafik är säkert, tillförlitligt och oöverträffat miljö- och energimässigt.

Sverige har många logistikaktörer, men bara en som fokuserar på denna typ av framtidsinriktade logistikupplägg. Det finns också många rederiföretag men bara en aktör som är inriktad på operation och ägande av EU-klassade inlandspråmar. **Avatar Logistics AB – logistikaktör och inlandssjöfartsrederi** – är pionjär och "early mover". Företaget har funnits sedan halvårsskiftet 2015 och arbetar med att utveckla svensk inlandssjöfart och integrerade logistikkoncept där pråmtrafik utgör den bärande delen.



Komplexare, men enkelt och mer kostnads- och miljöeffektivt

De stora vinsterna med inlandssjöfart syns hos transportköparna och hos samhället i stort. Logistikkoncept med modern pråmtrafik ger tydliga miljöfördelar, är kostnadseffektiva och bidrar till ett totalt sett mer robust svenskt transportsystem. Det är nya koncept för transportköpare som vågar tänka nytt, är beredda att rucka på befintliga logistiksystem och vill bidra till både egen och samhällets vinning.

Pråmkoncept är enkla, men samtidigt mer komplexa eftersom flera aktörer ofta behöver samverka. Avatar Logistics koordinerar utifrån ett helhetsperspektiv aktörer som hamnföretag, varuägare/transportköpare, rederier, agenter och andra trafikslag. De integrerade logistiklösningarna involverar terminalhantering, omlastningar, lagring samt för- och eftertransporter.

Ett genomsnittligt pråmfartyg kan lasta lika mycket gods som 200 lastbilar tillsammans, men till en tredjedel av energimängden. Ibland avgör infrastrukturförhållandena pråmfartygets storlek, som t ex Trollhätte kanal för transporter mellan Göteborg och Vänern. Där behövs pråmfartyg som lastar max ca 50 containrar. Pråmarna samlar upp och transporterar godset mellan den mindre hamnen/logistikplatsen nära mottagaren/varuägaren och den större hamnen där omlastning sker till det större fartyget i internationell trafik. Genom att kombinera import- och exportgodsvolymer från flera industrier inom ett närområde kan tillförlitliga tidtabellsbundna och billiga transporter säkerställas. När en lastbilstransport krävs för den sista sträckan blir denna avsevärt mycket kortare än om lastbilstransporten går hela vägen från den större hamnen.



Ett logistikupplägg som inkluderar inlandssjöfart är ett nytt sätt att bygga godstransportflöden regionalt och lokalt. Stora mängder gods kan flyttas från starkt trafikerade väg- eller järnvägsnät i tätbebyggda områden till den betydligt säkrare vattenvägen. Pråmtrafik ökar på det sättet trafiksäkerheten och bidrar till att minska transportsektorns totala miljöbelastning. Dessutom minskar trängseln, liksom slitage- och underhållskostnader på väg- och järnvägsnätet. För människor blir buller och annan påverkan från godstransporterna påtagligt mindre och den viktiga vardagsmiljön förbättras och säkras. En annan fördel är att de grundgående och lättmanövrerade pråmfartygen inte kräver en stor hamnanläggning utan kan lägga till vid enklare och tillfälliga kajplatser, något som skapar stor flexibilitet.

Konceptutvecklare

Avatar Logistics AB fokuserar idag på bulk- och containertransporter samt på flytande bränsle och återvinningsmaterial. Företaget arbetar med att utveckla transportkoncept för distribution inom städer och regioner av t ex byggmaterial, massor och återvinning. Avatar Logistics ägs gemensamt av de svenska rederierna Erik Thun AB och Ahlmarks Lines samt holländska pråmrederiet VT Group. Både Ahlmarks och Thunbolaget har sina huvudkontor i Väneren och en omfattande trafik upp genom Göta älv. Företagen har under många år varit starkt engagerade i att öka transportsystemets effektivitet och i möjligheterna med den EU-klassade inlandssjöfarten. Rotterdam-baserade VT Group har en hundraårig och framgångsrik historia inom tankpråmsegmentet i Europas flodsystem.



Foton: Anna Risfelt Hammargren

Inlandssjöfart – det femte trafikslaget

Inlandssjöfart och pråmtrafik är väl inarbetat inom Europa och EU har ett eget regelverk (implementerat i svensk lag 2014) som reglerar de tekniska förutsättningarna. Inlandssjöfarten räknas som ett landbaserat trafikslag – det femte trafikslaget – och skiljer sig därmed från den internationella sjöfarten.

I många länder inom EU kompletteras pråmfartyg i transportsystemet på floder, sjöar och kanaler. Pråmtrafik är många gånger en förutsättning för att tätbebyggda områden ska fungera och för att t ex stora hamnar ska kunna utvecklas parallellt med de städer där de ligger. I de största europeiska kusthamnarna transporteras upp till 40 procent av godset till och från hamnen med pråmfartyg. Då belastas inte vägnätet med den tunga trafiken och olycksriskerna, trängseln och miljöbelastningen minskar. Inom EU transporteras sex procent av godset med inlandssjöfart, men för tätbebyggda områden som t ex Rotterdam – Paris är siffran 30 procent. Pråmtrafiken utvecklar även inlandshamnar. Inlandshamnen Duisburgs i Tyskland hanterade t ex 3,7 miljoner TEU år 2016. Trafiken och godstransportflödena inom EU styrs av ett River Information System.

I Sverige är Väneren, Göta älv och Göteborgs hamn klassade för inlandssjöfart. På Sveriges östsidan är Södertälje hamn, kanal och Mälaren samt vattenvägen därifrån till Stockholm klassade som inre vattenvägar. De svenska inre vattenvägarna delas in i fyra zoner och kan max ha 2 m våghöjd över tid. Fler inre vattenvägar finns, t ex längs kusten, men dessa är ännu inte klassade som sådana av Transportstyrelsen.

*Det finns specialbyggda containerpråmar, bulkpråmar, bränslepråmar t ex bilpråmar. Det finns också självlastande pråmar med egen kran ombord och sk pushers som kan transportera flera sammankopplade pråmar utan egen framdrift. För passagerartransporter finns inlandsfartyg inom kollektivtrafiken och kryssningspråmar. De EU-klassade inlandspråmarna lyder under EUs bränsledirektiv och använder samma bränsle som lastbilar. Inom EU finns också LNG-pråmar som drivs på gas och batteridrift är ett växande segment. **Den moderna inlandspråmen konsumerar 60 – 80 procent mindre bränsle, 60 – 80 procent mindre CO2 och 50 – 75 procent mindre buller än motsvarande vägtransporter.** EU har drygt 40 000 km inre vattenvägar.*