

Viking satsaa 190 miljoonaa uusiin ja parempiin aluksiin

Viking Line rakentaa nyt Helsingissä ympärivuotiseen Tallinnan-liikenteeseen pika-alusta, nimeltään XPRS. Samaan aikaan varustamo rakentaa Espanjassa alusta, jota kutsutaan nimellä ADCC. Se toimitetaan linjalle Maarianhamina–Kapellskär.

– On yksinkertaisesti välttämätöntä investoida uuteen ja parempaan tonnistoon, sanoo Viking Linen markkinointijohtaja Risto Peltola.



Maaliskuussa 2008 uusi XPRS lähtee Viking Linen pikaliikenteeseen Helsingin ja Tallinnan välille. Aluksella on tilaa 2 500 matkustajalle.

– Lyhyessä ajassa kolme merkittävää suomalaista varustamo on myyty ulkomaille. Italialaiset ostivat Finnlinesin, virolaiset Silja Linen ja islantilaiset Containershipsin. On todella huono asia, että Suomi, joka todellisuudessa on saari, menettää otteensa niinkin tärkeään asiaan kuin merenkulku. Jos minä olisin yksinvaltiainen, sellaista ei olisi tapahtunut, Viking Linen markkinointijohtaja **Risto Peltola** toteaa.

Hän on työskennellyt Viking Linella vuodesta 1970 ja vastaa nykyään varustamossa myynnistä ja markkinoinnista Suomessa ja Baltiassa.

– Kun aloitin, meillä oli pieni konttori Mikonkadulla Helsingissä ja kolme neljä työntekijää. Nyt työntekijöitä on yhteensä noin 150 ja konttorit Helsingissä, Tampereella, Tallinnassa ja Turussa. Suurin osa henkilökunnasta, noin 110, työskentelee Suomessa.

- Tallinnan-konttorimme avattiin 1994, kun kokeilimme kolmen vuoden ajan pikalaivaliikennettä Helsingin ja Tallinnan välillä.
- Mutta volyymit jäivät liian vähäisiksi ollakseen kannattavia. Laivat oli vuokrattu, ja niillä pystyi ajamaan vain avovedessä. Nyt rakennamme Aker Yardsin telakalla Helsingin Hietalahdessa ympärivuotiseen korkeakapasiteettiseen liikenteeseen omaa pika-alusta, jonka nimi on XPRS. Se on liikenteessä maaliskuun alussa, Risto Peltola sanoo.
- XPRS oli uudislaivan työnimi, mutta kun nimi voitti myös yleisökilpailun, se jäi pysyväksi. Lausuttuna ”Express” se kertoo myös mistä tässä on kysymys.
- Helsingin satama satsaa juuri nyt 11 miljoonaa euroa muuttaakseen Katajanokan laiturin ja terminaalin uudislaivalle sopivaksi. Tulkitsemme sen siten, että myös satama haluaa, että me jatkossakin poikkeamme Katajanokalle.
- Teemme parhaamme minimoidaksemme ne haitat, joita liikenne laivalle ja sieltä pois mahdollisesti aiheuttaa. Haluamme pitää hyvät suhteet Katajanokan asukkaisiin. Olemme esimerkiksi laatineet aikataulut niin, etteivät lähdöt ja tulot tapahdu ruuhka-aikaan, Peltola sanoo.
- Joka päivä ensimmäinen lähtö Tallinnasta on klo 8.00. Ylitysaika on 2,5 tuntia, ja lähdemme takaisin Helsingistä jo klo 11.30.
- Maanantaista lauantaihin ajamme seuraavan vuoron Tallinnasta klo 18.00 ja paluuvuoron Helsingistä klo 21.30, Tallinnaan se saapuu keskiyöllä.
- Sunnuntaisin iltavuoro lähtee Tallinnasta klo 16.30, jolloin matkustajilla on mukavasti jatkoyhteys junalla tai bussilla esimerkiksi Tampereelle, Lahteen tai Turkuun. Sen jälkeen lähdemme klo 20.00 takaisin Helsingistä Tallinnaan, jonne saavumme klo 22.30.
- Voimme ottaa alukseen 2 500 matkustajaa, jossa on 238 hyttiä, yhteensä 668 petipaikkaa. XPRS on suunniteltu kokouksia varten, mutta siinä on myös kaksi autokantta 230 henkilöautolle ja lähes 1 000 kaistametriä lastia varten.



Viking Linen markkinoitijohtaja Risto Peltola on nähnyt Itämeren-liikenteen kehityksen vuodesta 1970 lähtien.

Uusi Ahvenanmaan vuoroalus työn alla

- Samaan aikaan rakennamme Espanjassa alusta, jota kutsutaan nimellä ADCC. Se luovutetaan keväällä 2009 Maarianhaminan ja Kapellskärin väliselle linjallemme, jossa se korvaa ms *Ålandsfärjanin*. Samat tunnetut Tillberg Design -laiva-arkkitehdit, jotka ovat työskennelleet XPRS:n suunnittelussa, muotoilevat myös ADCC:n, Risto Peltola sanoo.
- ADCC:tä tullaan luultavasti paikallisesti kutsumaan uudeksi *Ålandsfärjaniksi*. Sen nimen ovat jo vuosikymmeniä tunteneet hyvin kaikki ahvenanmaalaiset, jotka kulkevat edestakaisin Ruotsin ja Maarianhaminan välillä. Sen tehtävän myös ADCC täyttää, onhan se “All seasons Day Cruising and Commuting”.
- Ahvenanmaalla vuoroalus Kapellskäriin on yhtä luonnollinen ilmiö kuin Suomenlinnan-lautta tai kolmosen raitiovaunu Helsingissä.

ADCC maksaa noin 60 miljoonaa euroa ja siihen mahtuu ”vain” 1 500 matkustajaa ilman hyttipaikkaa, mutta sitä vastoin 320 henkilöautoa. Näistä kahdesta XPRS on kalliimpi, sen hintalappu on noin 130 miljoonaa euroa.

Oikea aika investoida!

Mutta edellä mainitut hankkeet eivät ole Vikingin ainoat satsaukset tällä hetkellä. Olemassa olevien alusten tasoa kohotetaan 20 miljoonalla eurolla, minkä päälle tulevat lisäksi telakkakustannukset. Laivoihin asennetaan uudet ravintolakonseptit, ja kaikki hytit ehostetaan.

– Kaikki eivät vielä ole oivaltaneet, mitä Baltian itsenäisyys ja Pietarin kehitys merkitsevät. On yksinkertaisesti aivan välttämätöntä investoida uuteen ja parempaan tonnistoon juuri nyt, ja Viking Line teki sen viime hetkellä.

– Olemme tehneet useita vuosia töitä yhtiön pehmeiden arvojen, henkilökunnan kanssa. Unelmani on, että henkilökunnan palveluasenne ja kielitaito ovat parhaat mahdolliset. Meidän tulee olla lähellä asiakkaita, joiden puolestaan tulee voida löytää helposti myymälämme ja laivamme. Palvelua ei voi kauko-ohjata, Risto Peltola sanoo.

Peltola on monella tapaa etevä ja merkittävä, eikä ainoastaan siksi, että hän ehkä paremmin kuin kukaan muu Suomessa on voinut seurata laivaliikenteen kehittymistä. Hän on myös ”emämaan” suurlähettiläs Ahvenanmaalla. Peltola kasvoi Vääksyssä ja suoritti tutkinnon suomenkielisessä kauppakorkeakoulussa Helsingissä.

– Kun aloitin 1970, olin väärä mies väärässä paikassa. Tuskin osasin ruotsia. Ahvenanmaalaiset ovat hyvin dominoivia ja heillä on valtavan hyvä itseluottamus.

– Niinpä päätin opetella kaiken Ruotsin, Ahvenanmaan ja Suomen välisistä kulttuurieroista. Tilasin lehdet *Veckans affärer* ja *Tidningen Åland* parantaakseni ruotsiani. Sitten aloin tehdä tutkimuksia. Kun esitin faktat ja kerroin ahvenanmaalaisille johtajille, miten suomalaiset matkustajat ajattelevat ja mitä mieltä he ovat, ahvenanmaalaiset uskoivat.

– Olen viihtynyt valtavan hyvin ja olen voinut hankkia monenlaista osaamista Viking Linella, Risto Peltola sanoo.

Teksti: Thure Malmberg

Käännös: Liisa Varho

Kuvat: Thure Malmberg ja Viking Line

