

Fremtiden er førerløs

Dagens fokus på transportkapasitet og miljøhensyn fører til alternative transportformer og førerløse forsendelser.

Tom Amriati-Løvås

redaksjonen@mediaplanet.com

Dette vil bli en vesentlig del av fremtidens transportsystem. Men hvilke utfordringer innebærer dette?

-Utfordringen ligger først og fremst i kontroll og lokalisering av containerne, sier forretningsutvikler i Xepto AS, Wiggo Hellerud. - Det er svært viktig å holde en jevn omløpshastighet på enhetene. **Hver container som blir stående tom, utgjør en utgift for transportøren, enten fordi den leies eller fordi den burde vært i bruk. Et annet resultat av dårlig kontroll kan være opphopning av tomme containere på en destinasjon, noe som fører til knapphet i den andre enden.** Da kommer man fort inn i en ond sirkel, der man må leie containere samtidig som det er vanskelig å få slotplass på et tog til de tomme enhetene, sier han.

- Vi kan bruke Nor-Cargo som eksempel på en aktør med en stor andel førerløse forsendelser, sier Hellerud. - En stor del av forsendelsene deres går via jernbane, og de har et helt klart behov for kontinuerlig overvåkning av enhetene sine. Løsningen for dem er et skreddersydd GSM-system, der hver container blir utstyrt med en sender. Til gitte tidspunkter sender containeren selv ut en melding om hvor den befinner seg. Disse dataene lagres i en database, og samles så til en daglig rapport som fraktplanleggerne i Nor-Cargo bruker som underlag for sine forsendelser. På denne måten unngår man bortkomne enheter, og man behøver ikke å ha en overkapasitet tilgjengelig fordi man alltid vet når ledige containere returnerer. Dette systemet blir en del av den førerløse fremtiden, avslutter han. ○



Flere tenker i grønne baner

- Terminalene må bygges ut, og krysningssporene må bli både lengre og flere. I tillegg til dette må en større del av døgnet benyttes for å oppnå en vesentlig økning av transporten på jernbane i fremtiden, sier Knut Brunstad, markedsdirektør hos CargoNet.

Stadig flere sender gods med jernbanen, fordi det er det grønneste alternativet. Men skal du virkelig tenke miljø, bør du tenke tidspunkt.

Thor Lynneberg

redaksjonen@mediaplanet.com

-Vareprodusenter bruker gjerne dagen til å produsere, og så vil de sende over natten. Dette fører til et veldig høyt forbruk av ressurser på bestemte tider av døgnet, og det går igjen utover kapasiteten på sporene. Hvis vi får vareeierne til å prioritere, og sende annet gods til andre tider når de kan det, vil vi kunne utnytte kapasiteten bedre.

Markedsdirektør Knut Brunstad hos CargoNet forteller at utfordringen for operatørene på jernbanen nå først og fremst er terminalkapasitet og krysningsspor. Terminalene må bygges ut, og krysningssporene

må bli både lengre og flere. I tillegg til dette må en større del av døgnet benyttes for å oppnå en vesentlig økning av transporten på jernbane i fremtiden. I dag transporterer NSB-datteren CargoNet drøyt 500 000 containerenheter per år, og de venter en vekst på 10 til 15 prosent i årene fremover. Det må tenkes nytt hvis varene skal nå frem i tide.

- Dette er en utfordring for hele næringen, for vi som operatør får ikke dette til alene. Våre kunder, og

Stadig flere spør om våre sjåførere har tatt ecodrive-kurs, og hvor effektiv samlasten er.

WIGGOHELLRUD,
FORRETNINGSUTVIKLER I XEPTO AS

våre kunders kunder - vareeierne - må også være med på laget.

Ikke alt haster Brunstad får støtte av kommunikasjonssjef Ole A. Hagen hos Tollpost Globe. Mange kunder venter at de kan bestille til sent på ettermiddag, og få varen frem tidlig dagen etter.

- Næringslivet får stadig bedre tilbud. Det er ikke noe vi bare kan skru av. Men vi tror det både er mulig å få bedre avgangstider og bedre konkurranse på sporet. Andelen stykk gods fra dør til dør kan økes betraktelig.

Nå går Tollpost Globe gjennom bestillingsrutinene med deres kunder.

- Vi spør om det faktisk er slik at alt haster like mye. Kanskje 5 prosent kan tas ut på dagen, og heller leveres på to dager? Vi ønsker i denne sammenheng å få inn miljø som et kriterium. Kan vi vise til miljømessige gevinster ved å gå ned på frekvens eller over til transport på dagen, vil det kunne over-



Knut Brunstad,
markedsdirektør
hos
CargoNet.

bevise flere om at ikke alt haster like mye.

Kundene er uten tvil blitt mer opptatt av miljøet. Det bekrefter både Hagen og Brunstad. Spørsmålet er hvor dypt det stikker når det kommer til leveringstidspunkt. Hagen er optimist.

- Stadig flere spør om våre sjåførere har tatt ecodrive-kurs, og hvor effektiv samlasten er. Og vi ser at det gjerne er de største kundene som har kompetanse og kapasitet til å gå nøyere inn i dette. Eierne stiller stadig større krav til dokumentasjon, og det offentlige krever det samme. ○