

Inga vagnar på villospår med TrailTrac ombord

För det finska företaget Kemira drar Green Cargo runt 99 tankvagnar till kunder i Europa, som väntar på sina beställda kemikalier.

De kan få vänta, Green Cargos logistik är långt ifrån fulländad.

– Vagnar kan stå fyra dagar på en bangård någonstans i landet utan att vi får reda på det, säger Alex Svärd på Kemira Kemi AB i Helsingborg.

Nu har företaget FYM AB hittat lösningen på detta problem, TrailTrac. FYM står för hårdvaran, B&M för mjukvaran till TrailTrac, som Kemira använder på tankvagnar. TrailTrac är världens första ekonomiskt försvarbara spårningssystem för järnvägsvagnar, containrar och trailers utan egen strömförsörjning.



– Problemet var att hitta en lösning just för lastbärare utan egen ström, säger Sven Bergqvist, VD på FYM. Tillsammans med franska SAFT har vi utvecklat ett batteri, som klarar upp till 9 000 positionsangivelser utan omladdning. Det betyder att det med en positionsangivelse per dygn ger 6-8 års ostörd drifttid, vilket är unikt. Angivelserna kan komma mycket tätare, kanske med tio minuters mellanrum, men då måste batteriet bytas oftare.

En robust liten dosa

Hårdvaran från FYM är en robust dosa, som tål kyla och värme och de enorma G-krafter den utsätts för under en järnvägstransport.

Dosan monteras på lastbäraren, med dubbelhäftande tape eller med fyra skruvar. Installationen klaras på några minuter.

– Vi hatar installationer, säger Sven Bergqvist, de tar tid och kostar pengar.



I dosan finns en GPS-mottagare, som håller reda på var järnvägsvagnen befinner sig. Där finns ett GSM-modem, som trådlöst sänder informationen till kontoret. Vidare finns en mekanisk rörelsecensur. När vagnen står stilla sänds inga signaler, så fort den rör sig startar överföringen automatiskt. Det spar batteri och därmed pengar.

En TrailTrac-dosa kostar bara 3 000-4 000 kronor och ett litiumbatteri omkring 1 000. Det är således överkomliga utgifter. Därtill är kommunikationskostnaderna låga genom valet av GSM. Ett alternativ hade varit RFID, men RFID kräver en egen infrastruktur.

Kemira Kemi AB har huvudkontor och produktion i Helsingborg med 500 anställda. Ägare är den finska kemikoncernen Kemira med 7 700 anställda och en omsättning på 20 miljarder kronor. Det svenska dotterbolaget tillverkar produkter för olika industrigrenar som pappers- och massaindustrin, tvättmedelsindustrin och läkemedelsindustrin.

Produkter som tillverkas i Helsingborg och som transporteras i tankvagnar till kunder i hela Sverige och även utomlands, bland annat till Tyskland, är alu-

miniumsulfat, kalciumklorid, natriumperkarbonat, polyaluminiumklorid, saltsyra, svaveldioxid, svavelsyra och väteperoxid .

Kemira har inga egna vagnar utan hyr dem av olika ägare. I Sverige dras vagnarna av Green Cargos lok.

Förseningar kostar

– Det som händer är att vagnarna snurrar runt utan att vi får besked om var de finns, säger Alex Svärd. Att transporten tar några dagar kan vi acceptera, men inte att vagnarna står omkring någonstans utanför



vår kontroll. Det är inte bara pinsamt för oss, när vi ska förklara förseningar för våra kunder, det kostar också, eftersom vi får betala hyra för vagnarna även när de står stilla. Förseningarna är så frekventa att vi måste hyra 20-40 procent fler vagnar än vad som skulle behövas om transportererna gick optimalt. Eftersom det kostar 280 till 350 kronor per dygn att hyra en vagn är det ansevärt belopp som vi ger ut i onödan. De enda som tjänar på detta är vagnsuthyrarna, som inte alls kan påverka transporttiderna.



Alex Svärd sökte länge efter någon som kunde lösa detta problem.

– Till slut hittade jag fram till FYM, ingen annan lyckades klara spårning av vagnar utan egen ström ombord.

– Vi räknar med drifttid för batterierna på 2-3 år, vilket skulle betyda att vi kan byta dem under ordinarie serviceuppehåll för vagnarna. Vi slipper på det viset onödigt stillestånd för batteribyte.

Alex Svärd saknar dock en möjlighet att utnyttja systemet, att inte bara kunna se i realtid var en vagn finns utan också att kunna spåra dess färd tillbaka under hela transporten. Det är faktiskt viktigare att kunna se historiskt på en transport än att i varje stund veta var vagnarna befinner sig. Kunde vi bevisa att en vagn omotiverat stått stilla på en bangård, lastad eller tom, då kan vi också kräva Green Cargo på stilleståndsersättning. Den möjligheten ger oss kontraktet om vi har fakta på hand.

– Vi har snart löst det problemet, försäkrar Per Bergström på B&M. Vi har bytt till en WPS-tjänst, Web Positioning Service, som vi använt tidigare och som skall göra det möjligt att historiskt kartlägga en hel transport. Hittills har TrailTrac bara kunnat registrera när en vagn lämnar en terminal och när den kommer till mottagaren. Vi har kunnat tala om att en transport tagit en viss tid, men inte vad som hänt om den överskridit normal transporttid.

Också i intermodal trafik

Kemira transporterar också produkter i containrar på järnväg eller på landsväg.

- Vi hoppas att TrailTrac också skall kunna användas på containrar i intermodal trafik, säger Alex Svärd.



Per Bergström ser därvidlag inga svårigheter.

– Vår utrustning är väl anpassad för sådan användning.

Sven Bergqvist sammanfattar några av fördelarna med TrailTrac.

- Transportkvaliteten höjs genom att hela kedjan kan verifieras. Detta underlättar i sin tur den logistiska planeringen. Utnyttjandegraden av transportbärarna kan höjas väsentligt. Genom att vagnrörelserna hela tiden dokumenteras försvåras stölder och eventuellt stulet gods kan lättare återfinnas. Den högre säkerheten kan leda till lägre försäkringskostnader, och den överensstämmer väl med FNs krav att alla transporter med farligt gods skall övervakas.

Text: Nils-Erik Lindell

Bild: Marcus Svensson

Global Industry CD



Kontaktinformation

FYM AB

Björnåsvägen 21 113 47 Stockholm Sweden

phone: +46 (0)8 673 46 60

web: www.fym.se e-mail: info@fym.se