

Slutrapport för projektet "Mer trailer med järnväg i Trelleborgs Hamn – Steg 1
Projektnummer: 35394-1

Företag

Kockums Industrier AB; Stora Varvsgatan 14, 211 19 Malmö

Organisationsnummer: SE-556277-1674

Proj. nr	35394-1
STATENS ENERGIMYNDIGHET	
Ank.	2013 -11- 04
D/Dnr	11-4281

Projektet

Mer trailer med järnväg i Trelleborgs Hamn – Steg 1

Målvisionen är att år 2020 uppnå en 30 %-ig andel av trailervolymer i Trelleborgs Hamn på järnväg.

Av dagens 650 000 trailers/år i Trelleborgs hamn går endast 10 % med tåg med stor påverkan på vägslitage, miljö och trafik som följd. Den låga andelen på järnväg beror på fysisk beskaffenhet på många trailers, fysisk beskaffenhet på terminalytor samt en konservativ anda hos logistikaktörerna.

Det finns nu en teknisk lösning på detta i form av Megaswing järnvägsvagn som medger lastning av samtliga typer av trailers på järnväg och med obetydligt investeringskrav i infrastruktur. Målet med detta projekt är att på en operativ nivå visa att denna lösning fungerar samt utvärdera de miljö- och marknadsmässiga värdena för att visa för logistikaktörerna att lösningen är konkurrenskraftig.

Mål enligt ansökan

Projektets genomförande är ett första steg mot målvisionen om 30 %-ig andel trailer på järnväg i Trelleborgs Hamn och har följande mål:

1. Ge marknaden en tydlig bild av ett transportupplägg med Megaswing och visa på en operativ nivå att det fungerar.
2. Grundläggande utvärdera marknadsmässiga värden genom visa att lösningen är kommersiellt konkurrenskraftig.
3. Med resultat från projektmaterial kunna utgöra grund för nya etableringar av liknande upplägg med utgångspunkten att genomföra en grön växling av transportslag till järnväg.
4. Visa på kraftigt positiva miljöeffekter med transportupplägget. Målet är att påvisa en minskad bränsleförbrukning och minskade koldioxidutsläpp på 1,1 miljoner liter diesel respektive 3 200 ton koldioxid årligen.

De kritiska framgångsfaktorerna för måluppfyllelse bedöms vara följande:

- Hanterbarhet på terminal – lastning och lossning
- Godtagbara ledtider
- Konkurrenskraftig prisbild
- Kvalitet
- Miljövinst

Slutrapport

MegaSwing vagnen har gått i service mellan Malmö och Eskilstuna sedan januari 2011 med mycket bra resultat. Under denna tid har vi bevisat för marknaden att konceptet fungerar under mycket svåra vinterförhållanden (-30 grader och full snöstorm) samt rent logistiskt vid lastning och lossning. Detta har varit mycket viktigt vid diskussioner med de olika kunderna och framtida försäljning.

Marknaden för godsvagnar i Europa är fortfarande inne i en lågkonjunktur. Efter 2008 har inköpsförändret ändrats drastiskt. Tidigare har man lagt order på spekulation och banker och finansärer har litat på att marknaden finns där. Nu har de blivit väldigt restriktiva med att godkänna projekt eftersom i princip alla operatörer visar röda siffror och känner sig mer osäkra på hur framtiden ser ut.

Marknaden för MegaSwing har förändrats väldigt mycket under de senaste 1 till 2 åren i positiv riktning, trots lågkonjunkturen inom järnvägsbranschen. Kunderna har visat större intresse och kommer med konkreta projekt. Två projekt är väldigt konkreta som högst troligt kommer att resultera i en order inom snar framtid.

Van Dieren: Vi fortsätter med konkreta förhandlingar om ett projekt på 70 MegaSwing DUO vagnar.

FGC i Katalonien: Jobbar med ett projekt för transport mellan Barcelona och Paris. Vi räknar med att detta skall utmynna i en order i slutet av detta år eller i början av nästa. Första ordern som vi diskuterar är minst 30 vagnar.

Måluppfyllan

- 1) Ge marknaden en tydlig bild av ett transportupplägg med Megaswing och visa på en operativ nivå att det fungerar.

Projektet: En MegaSwing DUO vagn har gått i service mellan Malmö och Eskilstuna i ett TX Logistik tåg under snart tre år. Detta logistiska upplägg har använt terminalerna i Malmö (Copenhagen Malmö Port) och Logistikterminalen i Eskilstuna (produktionsansvarig M4) för att visa av- och pålastning, se bild 1. Detta har fungerat perfekt med alla typer av trailers (standard och Mega) samt under alla perioder av året, det var speciellt viktigt att visa på funktionen under vintertid med mycket snö och låg temperatur, se bild 2. Ett antal olika förare av Tug masters har skött arbetet vid terminalerna och vi har intervjuat dessa. De är mycket positiva och tycker det är mycket enkelt med av- och pålastning. Tillförlitligheten har varit väldigt hög och vagnen har inte någon gång tagits oplanerat ur service.

Uppmätning av tider vid av- och pålastning har visat mycket positiva resultat och ligger helt i linje med vår uppskattning innan projektet.

Vagnen har även tagits till Tyskland (DB Schenker, Lübeck Hamn och VW) och Polen (DB Schenker) för visa på enkelheten i terminalhanteringen vid olika typer av terminaler med mycket positivt resultat.



Bild 1: Terminal CMP i Malmö

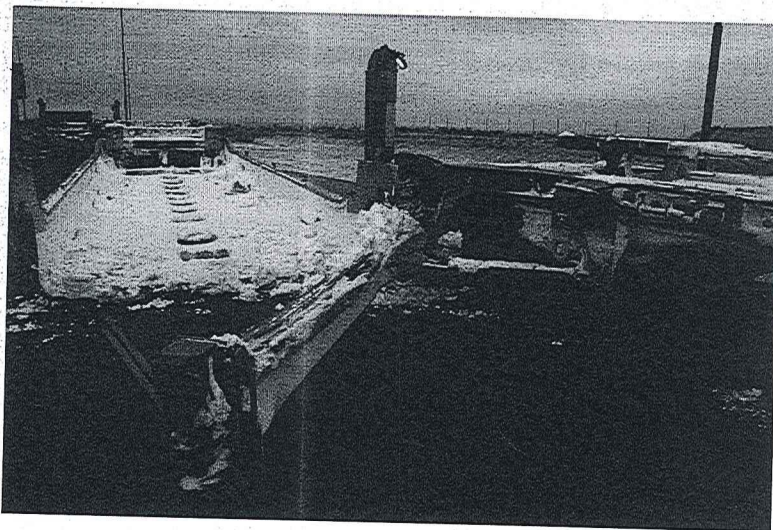


Bild 2: MegaSwing DUO med mycket snö och -25°C

- 2) Grundläggande utvärdera marknadsmässiga värden genom visa att lösningen är kommersiellt konkurrenskraftig.

Projektet: I diskussioner med ett flertal potentiella kunder har de visat att ett transportupplägg med MegaSwing DUO är kommersiellt gångbart och de arbetar vidare på att skaffa finansiering för att starta en service.

- 3) Med resultat från projektmaterial kunna utgöra grund för nya etableringar av liknande upplägg med utgångspunkten att genomföra en grön växling av transportslag till järnväg.

Projektet: Pga att järnvägsmarknaden fortfarande är i lågkonjunktur och våra kunder har problem med att skaffa fram finansiella medel har vi inte lyckats starta det första heltåget

med MegaSwing vagnar. Detta har i sin tur medfört att vi inte har kunnat ta fram projektmaterial mer än för en vagn.

- 4) Visa på kraftigt positiva miljöeffekter med transportupplägget. Målet är att påvisa en minskad bränsleförbrukning och minskade koldioxidutsläpp på 1,1 miljoner liter diesel respektive 3 200 ton koldioxid årligen.

Projektet: Se punkt 3 ovan. I beräkningar har vi dock kunnat påvisa minskningen.

Ekonomisk redovisning

Kostnader	
Lönekostnader	4,9 MSEK
Material	12,1 MSEK
Resor	0,2 MSEK
Konsultkostnader	0 MSEK
Övriga kostnader	20,1 MSEK
Totalt	37,3 MSEK

Finansiering

Företag	
Kockums Industrier AB	28,3 MSEK
Energimyndigheten	9 MSEK
Totalt	37,3 MSEK