



Papirarbejde i førerhuset er snart en saga blot. Digital flådestyring med gps, tidsregistrering og ruteoptimering er på vej ud på de danske veje. Arkivfoto: Stine Bidstrup

Digitalt værktøj kan optimere ruter og brændstofforbrug. Rivende udvikling gør det til usikker investering

Flådestyring gør det muligt for transportvirksomheder at forbinde firmabilene og dermed optimere køreturen. Men teknologiens sammenkobling af vores biler gør dem også mere sårbare over for hackerangreb og nedbrud.

LASSE SKYTT
karriere@jp.dk

Teknologien har taget kvantespring i de seneste årtier. Det gælder også i transportsektoren, hvor alverdens bilparker i disse år er i gang med at blive *connected*.

Den såkaldte flådestyring er blevet et konkurrenceparameter for bilproducenterne, og der er nærmest ikke andet at gøre end at forsøge at følge med udviklingen. Sådan siger Lars Dich-Johansen, driftsdirektør hos DSV Transport.

»Flådestyring er en digital platform, hvor man eksempelvis kan se bilernes eller enhedernes placering. Teknologien kan bruges til at opsætte stop- og leverancepunkter, ligesom man kan opkoble opgaver og foretage kommunikation mellem speditør og chauffør,« forklarer han.

I dag har en lang række transportvirksomheder investeret i flådestyringssystemer, tilføjer driftsdirektøren.

»Det er typisk systemer, som har base i tidligere transportsystemer med udgangspunkt i udvidede GPS-løsninger. I dag er teknologien kraftigt forbedret, og der er hastig udvikling i systemernes performance. Det giver muligheder for at forbedre og optimere ruter og planlægning,« skitserer Lars Dich-Johansen.

Højere effektivitet

Hos DSV Transport ser man mange fordele ved flådestyring. Først og fremmest er det en gevinst, at man hurtigere kan fordele de op-

gaver, der skal løses, mener Lars Dich-Johansen.

»Der findes systemer, som kontinuerligt bliver ved med at optimere de stop, der skal udføres i forhold til eksempelvis produkt eller nye opgaver. Det vil nedbringe antallet af disponenter, som fokuserer på ruteoptimering og derved frigøre tid til mere kundefokuserede opgaver,« opridser han.

Ifølge Lars Dich-Johansen medvirker flådestyring også til at skabe en grønnere profil, da CO₂-påvirkningen mindskes ved denne form for optimering.

Han nævner også, at det kan skabe en hurtigere og mere retvisende fakturering.

»Faktureringsikkerhed og dokumentation for levering er også en fordel med den nye teknologi,« siger driftsdirektøren.

Brændstoffbesparelser

Et af de firmaer, der bidrager til udviklingen med flådestyring og elektroniske kørebøger, er softwarevirksomheden Carlog System.

”

I dag er teknologien kraftigt forbedret, og der er hastig udvikling i systemernes performance. Det giver muligheder for at forbedre og optimere ruter og planlægning.

LARS DICH-JOHANSEN,
DRIFTS DIREKTØR
HOS DSV TRANSPORT





Vareudbringning er ét af de områder, hvor flådestyring kan gavne og både effektivisere dagen og spare klimaet for unødigt CO2-udledning. Arkivfoto: Christian Lykking



Fortsat fra side 36

Ifølge direktør Tom Hansen handler flådestyring hovedsagelig om, at man ved hjælp af computerteknologi installeret i en bil - samt ved hjælp af satellitjenester og GPS-tracking - kan spore sin flåde af eksempelvis firmabiler.

»Sporingen kan foregå på alle tider af døgnet, så man hele tiden har et klart overblik over bilernes positioner. Ved at installere flådestyring kan man skabe sig et bedre og visuelt overblik over, hvor virksomhedens køretøjer befinder sig henne,« forklarer han.

Tom Hansen uddyber, at når man investerer i flådestyring, så vil der ofte være tale om en langsigtet investering.

»Investering i flådestyring vil dog hurtigt tjene sig ind i form af besparelser, når flådestyringssystemet er sat i værk og bliver anvendt til at regulere flådens brug,« siger han og nævner, at nogle af Carlogs kunder har fået nedsat forsikringspræmien på firmaets biler med op til 21.000 kr. om året på en flåde med 40 firmabiler.

»Derudover oplever vores kunder også store besparelser på udgifter til brændstof, da firmaets biler ikke længere bliver brugt i privatregi,« pointerer Tom Hansen.

Flere vil udnytte potentialet

Den nordjyske virksomhed Elektriker Nord A/S har samarbejdet med Carlog om at få installeret flådestyring.

Serviceleder Anders Kragh erkender, at flådestyring og sporing er et emne, der kan åbne for hede diskussioner i mange virksomheder.

Ansatte kan betragte det som overvågning, hvilket ikke er en behagelig følelse. Men ofte ligger løsningen i kommunikationen, siger han.

Det handler om at se på fordele som tidsbesparelse og en nemmere løsning af opgaverne.

»Vores ansatte har taget rigtig godt imod brugen af flådestyring og værktøjstracking. De ved, at i 2021 er det sådan, man gør. Det er en kæmpe hjælp og et arbejdsredskab - det er ikke overvågning,« understreger Anders Kragh.

I regeringens finanslovsforslag er der indstillet 60 mio. kr. til offentlige signaturprojekter, der skal afprøve kunstig intelligens. 5,3 mio. kr. tilfalder et flådestyringsprojekt, der har Syddjurs Kommune i spidsen.

Her kører de kommunale medarbejdere omkring 7,5 mio. kilometer i tjenesten hvert år, og over 100 årsværk er bundet op på landevejen.

Projektet skal ved hjælp af kunstig intelligens frigøre ressourcer og bidrage til den grønne omstilling ved at optimere den kommunale kørsel og flådestyring for derigennem at reducere CO2-udledningen.

»Vi er lige nu i gang med et af Danmarks mest ambitiøse kommunale flådestyringsprojekter, hvor vi samler alle kommunens køretøjer i én samlet flåde og i ét samlet IT-system,« udtaler Syddjurs Kommunes chef for Teknik og Miljø, Rune Asmussen til kommunens hjemmeside.

Han fortsætter:



Ved at installere flådestyring kan man skabe sig et bedre og visuelt overblik over, hvor virksomhedens køretøjer befinder sig henne.

TOM HANSEN,
DIREKTØR FOR CARLOG SYSTEM

»Vi er stolte over, at Syddjurs kommer i førertrøjen i forhold til at teste kunstig intelligens til styring af vores samlede bilflåde, og jeg er sikker på, at det nye signaturprojekt vil blive en naturlig overlægning til det igangværende projekt og vores målsætninger om at spare både penge og CO2 på vores kørsel.«

Sårbarhed for hacking

Udviklingen med flådestyring er dog ikke entydigt en solstrålehistorie, mener Lars Dich-Johansen fra DSV Transport. I hvert fald er der

stadig visse udfordringer forbundet med algoritmerne i systemet.

For det meste kan algoritmernes korrekte opsætning godt vendes til en fordel, men bilernes forbundethed giver samtidig en sårbarhed over for hacking og nedbrud, påpeger driftsdirektøren.

»Hvis ikke systemerne fungerer offline og kan koble data op, når der er forbindelse igen, så kan der også opstå problemer,« siger han og tilføjer, at udviklingen kræver hurtige, men velovervejede beslutninger hos transportvirksomhederne.

»Det er meget dyrt at udvikle, og teknologien går stærkt. Det gør det svært at vurdere, om man når at tjene investeringen hjem, inden der skal købes nye systemer,« konstaterer Lars Dich-Johansen.

Han uddyber, at flådestyringssystemet typisk skal kobles sammen med andre systemer, men at det ikke altid er muligt, at al ens data kan kobles sammen.

»Det kræver en gevaldig indsats af virksomhederne, og de mindre transportører kan risikere at tabe kapløbet,« siger han.

På trods af udfordringerne er Lars Dich-Johansen fra DSV Transport overbevist om, at flere og flere vil koble sig på bilproducenternes flådestyringssystemer i de kommende år.

»Det vil være med fokus på at nedbringe omkostninger til almindelig ruteoptimering og for at øge fokus på kundekontakt eller nedbringe omkostninger. Kunstig intelligens bliver en afgørende faktor for videre udvikling, også i transportbranchen,« slutter han.