

Virksomhederne på Århus havn er indbyrdes forbundne, fordi de har fælles mål – nemlig at drive en konkurrencedygtig havn, betjene skibsfarten og servicere hinanden. De indbyrdes bindinger gør virksomhederne til en erhvervsklynge, som har mange sammenfaldende interesser og fælles udfordringer. Men naturligvis har forskellige mennesker forskellige syn på egnede løsninger på de største og vigtigste udfordringer. Med en artikelserie, der er båret af en stafet, vil vi prøve at belyse nogle af de synspunkter, der er repræsenteret i erhvervsklyngen på Århus havn anno 2007. Målet er at få ideer til, hvordan man i fællesskab kan møde de udfordringer og finde løsninger, der gavner så bredt som muligt inden for klyngen.

I denne måned er stafetten lagt i hånden på direktør Peter Bohnsen, der netop har solgt rederiet Unifeeder til kapitalfonden Montagu.

Århus har potentiale til større effektivitet

Hvad er de største udfordringer for erhvervsklyngen på Århus havn i nær fremtid?

”De seneste år har Århus havn udviklet sig særdeles positivt med hensyn til omsætning. Jeg mener, det er vigtigt at fortsætte den udvikling i de kommende år, og jeg ser gerne, at farten sættes yderligere op med henblik på, at havnen for alvor manifesterer sig – gerne som fremtidigt hub for Baltikum.

Et af de parametre, der kan bidrage til den fortsatte ekspansion er, at vi netop har fået et helt nyt havneafsnit, og jeg mener, det er en stor udfordring at få det nye område til at virke 100 pct. Jeg erkender samtidig, at når man går fra ét koncept til et andet, så vil det altid tage tid at få det kørt rigtigt ind.

Nu er der investeret store beløb i den nye containerterminal, derfor er det vigtigt, at vi får det optimale ud af den. Noget af det allervigtigste er at få den nye terminal op på mindst samme niveau som det, vi havde

tidligere – men også gerne bedre end før. Og den største udfordring lige nu er vel nok at indse, at vi ikke kan investere os bedre end de andre. Vi skal også være bedre til service.

Skibene skal være sikre på, at når de kommer til Århus, så fungerer tingene 100 pct. Det er ikke bare nok, at rammer er optimale, der skal også være tilstrækkeligt mandskab og vilje til at yde den optimale service. Og hvis vi skal være bedre end vores konkurrenter, så skal det altså være lige så naturligt at ekspedere skibene om natten og i weekenden, som det er at arbejde i dagtimerne.

Mine overvejelser går også i retning af, om vi har krankapacitet nok. Det vil jeg gerne stille spørgsmål ved. Det er nemlig ikke nok at have en lang, flot kaj og terminalplads nok – det er et must til at have krankapacitet til at betjene skibene. Og ikke bare kraner, men også folk til at betjene dem. Fremtidens behov vil på grund af skibenes størrelse og omsætning for det meste kræve minimum to kraner pr. skibsekspedition.

Jeg kunne være bange for, at der ikke er taget beslutning hurtigt nok om at få tilstrækkelig

krankapacitet på de nye terminaler og samtidig sikre, at kranerne kan betjenes af et tilstrækkeligt antal kranførere – hele døgnet, når der er behov for det.

Århus har i mange år ligget i top mht. effektivitet beregnet som det antal containere, der kan betjenes pr. kran pr. time baseret på ældre teknologi. I mellemtiden har vi fået nye terminaler, nye moderne kraner, nye straddle carriers og veludviklet IT-teknologi. Derfor bør vi nu kunne øge effektiviteten betydeligt. Endelig vil jeg gerne fastslå, at den udvikling, vi har været igennem og de fremtidsperspektiver, der tegner sig, betyder, at der hele tiden stilles nye krav og opstår nye behov.

Århus havn er en landsdelshavn. Og derfor må det aldrig blive lettere at køre godset fra f.eks. Silkeborg til Hamborg end fra Silkeborg til Århus. Der er politisk konsensus i forhold til at få så meget gods ud at sejle, så langt som muligt og samtidig køre så kort som muligt. Derfor må alle tilstræbe at afskibe fra nærmeste landsdelshavn – og derfor er tilkørselsforholdene essentielle.”

Hvordan mener du, at den udfordring skal løses?

”Det er en forudsætning for succes, at man kan se frem i tiden, men det er også vigtigt at få tingene til at virke i nuet. Derfor er det nødvendigt at have fokus på både de aktuelle behov og på de fremtidige behov – på én gang. Løsningen lige nu er at sikre tilstrækkelig krankapacitet og et tilstrækkeligt antal kranførere, der er parate, når skibene har behov for service. Det er uheldigt, hvis man har kranerne, men ikke har folkene til



”Det er en forudsætning for succes, at man kan se frem i tiden, men det er også vigtigt at få tingene til at virke i nuet. Derfor er det nødvendigt at have fokus på både de aktuelle behov og på de fremtidige behov – på én gang,” siger direktør Peter Bohnsen

at betjene dem. Og omvendt er det også uheldigt, hvis man har folkene – men ikke kranerne.

Århus havn er en landsdelshavn, der mindst har potentiale for hele Vestdanmark. Det er Danmarks største containerhavn, og det forpligter i forhold til, at vi skal sørge for at blive så store som muligt. Og løsningen på det er altså at kunne tilbyde noget, der er bedre end det, de andre tilbyder.

Det er helt afgørende, at der skabes lette og uhindrede trafikale adgangsforhold til Århus havn. Det er også en udfordring, og den må ingen glemme, fordi den er en forudsætning for at realisere de fremtidsvisioner, vi har. Derfor må vi hurtigst muligt få gang i byggeriet af en ny Marselistunnel, så linket mellem motorvejsnettet og havnen bliver så optimalt som muligt.”

Hvem er de vigtigste aktører?

"Århus Havn er en vigtig aktør, fordi det er her man tager beslutninger om investeringer i kraner og om ansættelse og uddannelse af kranførere.

Stevedorerne er også vigtige, fordi det er dem, der skal få aktiviteterne til at køre. Men naturligvis også havnearbejderne og deres fleksibilitet er vigtige parametre. Men jeg vil gerne udtrykke det på den måde, at vi alle er i samme båd. Vi har alle en interesse i, at tingene fungerer optimalt. Derfor har alle aktører – her tænker jeg også på toldmyndigheder, speditører, transportkøbere og afskibere – en interesse i at optimere transportkæden.

Når det handler om at få tunnelplanerne realiseret så hurtigt som muligt, er det byens politikere, der er de vigtigste aktører."

Hvilket bidrag kan du eller din virksomhed/organisation levere til løsningen?

"Den globale udvikling har stillet krav til en virksomhed som vores. Det har blandt andet betydet, at vores skibe i de seneste år er blevet større og hurtigere og dermed

bedre at arbejde med. Gennemsnitsalderen på skibene er i dag på ca. fire år – heriblandt mange nybygninger.

Vi har IT-systemer involveret i alle vores arbejdsgange – systemer, der gør det muligt at effektivisere driften og samarbejdet med andre. Med andre ord er skibene og omsætningen på hvert skib blevet større samtidig med, at teknologien har skabt nogle muligheder for at effektivere alle arbejdsgange. Men igen – det kræver, at der f.eks. er kraner nok til at betjene de skibe, der altså bliver større og større. Skibe tjener ikke penge ved at ligge i havn, og hvor det tidligere var nok med én kran til et skib, skal der måske to kraner til et skib i dag, fordi skibet er væsentligt større.

Vores virksomhed kan – ligesom andre rederier – komme med nye, større og bedre både, der er fyldt med den nyeste teknologi. Og vi vil hele tiden være åben for strømninger og tidens udfordringer. På den måde kan vi bidrage til at optimere driften."

Hvem vil du sende stafetten videre til?

Jeg vil gerne give stafetten videre til T. B. Larsen fra Cargo Service.

Rådgivning og revision

– også til transport- og speditørvirksomheder

Værkmestergade 25 - Postboks 330 - 8100 Århus C
Tlf. 86 76 46 00 - Fax 86 19 26 77


www.kpmg.dk