REPORTAGEN OF AARHUS

MARTS 2020

Aarhus Havn runder 175 år

Bud på bæredygtighed

Ny terminaldirektør satser på vækst og bæredygtighed

Mangroveskov gør vandflyveren grøn

Kun få kvinder i det Blå Danmark

Fart og form på færgeterminal

Digital transformation

FM holder havnen ved lige

AARHUS HAVN
PORT OF AARHUS

Foto: Aage Fredslund Andersen, Aarhus Arkivet

Aarhus Havn runder 175 år

...Handelsstanden og skipperne pressede på for at få gennemført en udvidelse af havnen. Nøjagtig som tilfældet er i dag, hvor en lang række virksomheder netop har afgivet høringssvar og bakket op om Aarhus Havns ønske om at udvide havnen.

Om et par måneder har Aarhus Havn 175-års fødselsdag. Den nøjagtige dato er 10. maj, og dagen efter vil der være åbent Havnecenter fra kl. 7-9, hvor kunder, samarbejdspartnere og andre interessenter er velkomne til morgenkaffe og fødselsdagskage.

Senere på året vil alle byens borgere blive indbudt til fødselsdag, og dermed fejring af byens havn, der samtidig er hele Danmarks havn – blandt andet i kraft af markante markedsandele på både container og bulk. Siden virksomheden Aarhus Havn blev etableret i 1845 har både havnen og byen undergået en massiv udvikling og vækst. Fra en lille halvcirkelformet havn, Mindehavnen, og en by med knap 8000 indbyggere i den lille købstad, der dog var landets tredjestørste efter Helsingør og Odense. Til i dag landets største erhvervshavn med rutenet til det meste af verden og én af to danske EU-core-ports – og et indbyggertal i Aarhus på knap 350.000.

Så selv om meget var anderledes dengang er der ligheder fra dengang til i dag. Det var nemlig gode tider forud for 1845 der havde medført større besejling på havnen, og gjort den eksisterende havn for lille. Handelsstanden og skipperne pressede på for at få gennemført en udvidelse af havnen. Nøjagtig som tilfældet er i dag, hvor en lang række virksomheder netop har afgivet høringssvar og bakket op om Aarhus Havns ønske om at udvide havnen.

Men noget er også anderledes. Dengang kostede en havneudvidelse 45.000 rigsdalere (godt 90.000 kroner), men Aarhus Havn havde kun 1/3 af midlerne selv. Derfor indkaldte Magistraten til en rådstuesamling for at få borgernes accept af, at byen skulle udstede en garantierklæring på restsummen. I dag er udvidelsen alene en investering, der foretages af Aarhus Havn, og hverken kommunen eller staten skal på nogen måde bidrage.

Bud på bæredygtighed

Af Henrik Munch Jensen

Skibsfarten transporterer 80 pct. af verdenshandelen, men står globalt kun for 2-3 procent af verdens samlede CO_2-udledninger. Selv om det ikke lyder af meget er det en fælles erkendelse i den maritime sektor, at der skal gøres en indsats for at nedbringe skibsfartens klimaaftryk.

Hos Aarhus Havn har vi en bæredygtighedsstrategi, der sigter mod at vi som virksomhed skal være CO_2-netural i 2030, og at vi skal være den mest bæredygtige havn i Østersøområdet. Men udover at arbejde for at nedbringe vores eget klimaaftryk, er vi også kommet med en række bud på hvad den maritime sektor bør arbejde for i fællesskab.
Overskriften for vores første bud er fremtidig energiinfrastruktur på danske erhvervshavne. Aktuelt har næsten hver dag sin historie om et rederi, der enten overvejer at eksperimentere med et nyt brændstof til skibe eller har planlagt et eksperiment med et konkret brændstof på en udvalgt skibstype. Mange kendte og nogle relativt ukendte brændstoftyper er i spil, og det synes relativt usikkert lige nu, hvilket eller hvilke brændstoffer, der vil blive de gængse i fremtiden.
Men én ting er sikkert, og det er også allerede påpeget af flere rederier, der er behov for at opbygge helt nye energisystemer på land, uanset hvilket eller hvilke brændstoffer, rederierne fremover vælger at anvende for at nedbringe deres klimaaftryk. Der synes at være enighed om at den største innovation ikke skal ske på skibene, men på landjorden. De danske erhvervshavne (herunder Aarhus Havn) er således vigtige aktører i det set-up, fordi det er helt afgørende at sikre den nødvendige energiinfrastruktur på havnene til det eller de brændstoffer, der vil blive anvendt af rederierne i fremtiden.
Vores andet bud handler om den nuværende energiinfrastruktur på de danske erhvervshavne. Selvom der hos mange aktører er stor lyst og vilje til at udvikle nye og mere bæredygtige brændstoffer til skibene, vil der sandsynligvis gå flere årtier inden disse brændstoffer anvendes i den samlede internationale skibsflåde.
I mellemtiden synes det nødvendigt at finde en løsning på den udledning af CO_2 og partikler der finder sted, mens skibene opholder sig i havnene. Mange af de danske erhvervshavne (herunder Aarhus Havn) er relativt bynære og har således naboer, der forventer handling i forhold til at begrænse både påvirkningen af klimaet og deres sundhed.

Derfor vil der i flere årtier fremover være behov for at havnene kan tilbyde den nødvendige energi-infrastruktur for at reducere udledningen af partikler og CO_2, mens skibene opholder sig i havnen. Aktuelt er landstrømsanlæg den mest kendte og anvendte form for energi-infrastruktur på erhvervshavnene, men anden energiinfrastruktur kan blive aktuel i de kommende år.

Endelig har vi påpeget et behov for justering af love og regler. Behovet for at gøre Det Blå Danmark mere bæredygtigt skaber nemlig behov for nye energiløsninger på de danske erhvervshavne (herunder Aarhus Havn), som i stort omfang er reguleret af lovgivning. Det meste af den lovgivning stammer fra en tid, før man var så optaget af bæredygtighed, som tilfældet er nu.
I vores bestræbelser på at finde løsninger har vi desværre konstateret, at den nuværende lovgivning direkte forhindrer de danske erhvervshavne i at etablere og/eller drive energiinfrastruktur, der vil fremme bæredygtigheden.

Vores sidste bud på bæredygtighed er derfor, at erhvervshavnene (herunder Aarhus Havn) ikke kan løse udfordringerne lokalt uden offentlig støtte – eller ændret lovgivning.

Aarhus Havn Reportagen er 57. årgang af bladudgivelsen fra Aarhus Havn. Udgives 4 gange årligt.

Redaktion: Souschef og økonomichef Henrik Munch Jensen samt kundechef Nicolai Krøyer.
Koordinator: Helle Vinsten, hv@portofaarhus.dk
Annoncer, lister, adressering m.m: Helle Vinsten, Aarhus Havn, Tlf: 8936 8229, hv@portofaarhus.dk
Layout: Søren Bo Grafisk. Tryk: Scanprint a/s
Forsidefoto: Jan Kejser

AARHUS HAVN
PORT OF AARHUS

Vandvejen 7, DK-8000 Aarhus C
Tel. +45 86 13 32 66
port@portofaarhus.dk
www.aarhushavn.dk

Ny terminaldirektør satser på vækst og bæredygtighed

Vi vil sørge for at leve op til alle miljølovgivninger, og så kigger vi på at opgradere vores udstyr, så det bliver mere og mere miljøvenligt, hver gang vi gør det.

Foto: Jan Kejser/Tekst: Jørgen Høg

Flere containere over kaj. En ny strategi for bæredygtighed og mere digitalisering.
Det er tre af de vigtigste punkter på Dennis Lenthe Olesens aktuelle dagsorden.
Siden nytår har Mærsks havnedivision placeret sine to dominerende containerterminaler i Norden, Aarhus og Gøteborg, under én samlet ledelse.

Dennis Lenthe Olesen er ny ansvarlig chef for APM Terminals Nordics, og han skal fremover fordele sin ledelsestid mellem de to store byer Aarhus og Gøteborg på hver sin side af Kattegat.

Øverst på den ambitiøse chefs dagsorden står vækst.
"Vi har nogle prioriteter, som er ens for Nordic, og den primære prioritet er vækst. Det gælder for både Aarhus og for Gøteborg. Vi vil gerne øge vores samlede volumen i løbet af de næste par år," siger Dennis Lenthe Olesen.

Containerterminalen i Aarhus investerer derfor ca. 20 mio. kr. i en ny automatisk gate inkl. infrastruktur, hardware og software, og hele projektet skal stå klar i december 2020.
Aarhus Havn har oplevet vækst på containerhavnen de senere år med 511.424 containere i 2017. I 2018 blev 540.363 containere løftet over kaj, og væksten fortsatte i 2019 med 574.000 containere.

"I 2019 øgede vi vores kapacitet for fyldte reefere med 20 pct. for at kunne imødegå den øgede danske landbrugseksport. Vi arbejder på en yderligere kapacitetsudvidelse på 17 pct., så vi kan have 1.250 fyldte reefere stående samtidigt på terminalen," siger direktøren.

Dennis Lenthe Olesen er ny adm. direktør for APM Terminals Nordic. Han er ansvarlig for terminalerne i både Aarhus og i Gøteborg

Et af de tiltag, som Dennis Lenthe Olesen vil bære med fra terminalen i Gøteborg, er en ny strategi for bæredygtig godstransport, som ligner Green Gothenburg Gateway.

"Lige nu arbejder vi på en strategi for, hvordan terminalen i Aarhus bliver mere bæredygtig. Det ultimative ville være at få alle vores operationer elektrificeret. Vi vil købe mere grøn energi, og vi skal i det hele taget kigge på den mest miljøvenlige og kosteffektive løsning," siger direktøren.

Aarhus Havns strategiplan, der gælder frem mod 2024, har det overordnede mål at gøre Aarhus Havn til "den ledende bæredygtige havn i Østersø-regionen".

"Vores strategi passer fint ind i det," forklarer direktøren.

Mærsk har en overordnet plan om at være CO_2-neutral i 2050, og i Aarhus vil man sørge for at gøre alle operationer mere effektive, så man f.eks. ikke kører unødige distancer, når man flytter containere på kajen.

"Vi vil sørge for at leve op til alle miljølovgivninger, og så kigger vi på at opgradere vores udstyr, så det bliver mere og mere miljøvenligt, hver gang vi gør det."

I Sverige arbejder man med HVO, miljøvenlig diesel, og man kigger på alternative løsninger i Aarhus, men der er endnu ikke fundet en bærbar løsning, hvor økonomi og miljø hænger sammen.
Man er også allerede i gang med at se på hybridversioner af straddle carriers for at nedsætte energiforbruget.

Vejen mod mere vækst og grøn transport går gennem øget digitalisering. APM Terminals Aarhus har allerede gang i en større digitaliseringsproces, forklarer direktøren. Man arbejder fx med et produkt kaldet API Portal, hvor terminalens systemer kan køre direkte ind i kundernes systemer.

"APM arbejder på et pilotprojekt lige nu, og systemet vil også blive implementeret i Aarhus," siger Dennis Lenthe Olesen.

På sigt vil man udvikle et system til gavn for kunderne, så uanset om man står i Høje Taastrup eller i Taulov eller et andet sted i Danmark, så skal det allerede dér føles, som om man allerede står på Aarhus havn. Man skal kunne følge sit gods, fra hvor man står, til det er ombord på skibet.

Terminalen arbejder i øvrigt på at øge digitaliseringen i alt udstyr, så man kan optimere på driften og nedsætte energiforbruget. Man opgraderer det ti år gamle operationssystem TOS til det moderne N4.

"Med alle de tiltag i ryggen vil vi vækste forretningen i Aarhus, det er godt for havnen, og det er godt for byen. Jeg glæder mig over den høje aktivitet på havnen med masser af fremsynede virksomheder," siger Dennis Lenthe Olesen.

Han har arbejdet for Mærsk siden 1991 og har en omfattende erfaring med drift af containerterminaler. Han har været chef for flere af APM Terminals' havne i bl.a. Belgien og Marokko, og han har desuden haft centrale roller som regional og global driftschef.

Team bæredygtighed

Foto: Jan Kejser

Ikke mere snak. Nu skal der handles. Da først Aarhus Havns bæredygtighedsstrategi var nedfældet på papir ultimo 2018, tog teknisk chef Anne Zachariassen strategien i den anden hånd – den handlende hånd.

Parallelt med at hun selv gik i gang med at knytte kontakter, researche på muligheder og tale med kunder, fik hun annonceret efter først en bæredygtighedsingeniør og derefter en projektmedarbejder. Der var afsat midler i strategien til begge medarbejdere, og det kunne kun gå for langsomt.

I dag er de tre. Bæredygtighedsingeniør Mads Søgaard, projektmedarbejder Hanne Bohnstedt og teknisk chef Anne Zachariassen. De har en plan. De vil gøre Aarhus Havn CO_2-neutral senest i 2030, og de vil gøre Aarhus Havn til den mest bæredygtige havn i Østersøområdet. Men de vil også stille sig til rådighed for de 150 virksomheder på hele Aarhus havn, og understøtte virksomhederne arbejde med bæredygtighed. De tre ikke bare vil, men er også ansat til at gøre det, da ordlyden i Aarhus Havns bæredygtighedsstrategi meget tydeligt dikterer disse mål.

Anne Zachariassen arbejder primært med strategien og forsøger at skaffe partnerskaber til nogle af de store og udfordrende projekter. Hun henter ideerne ude i verden – og i Danmark – og bringer dem ind i virksomheden.

Mads Søgaard arbejder med at sikre at de projekteringsværktøjer, der fremover vi blive anvendt i virksomheden, også tager højde for bæredygtighed. Desuden har han til opgave at udvikle bæredygtighedsværktøjer der kan anvendes, når der skal tages beslutninger med sigte på både den grønne, den sociale og den økonomiske bundlinje.

For Hanne Bohnstedt handler det om at få skabt netværk med virksomhederne på haven, og undervejs er opgaven at motivere dem til grøn omstilling og facilitere de projekter, der opstår. Det handler om at få virksomhederne til at videndele, indgå i fælles projekter og i mere formelle partnerskaber. Parallelt med at de har hver deres ansvarsområde, har de i de seneste måneder arbejdet intenst sammen for at kortlægge Aarhus Havns såkaldte baseline. Eller på mere almindeligt dansk – Aarhus Havns CO_2-bidrag. Resultatet af det arbejde bliver offentliggjort, når Aarhus Havn i april udkommer med sin årsrapport for 2019.

Da Anne Zachariassen blev ansat som teknisk chef hos Aarhus Havn for to år siden, stod det ikke skrevet nogen steder – heller ikke i jobannoncen - at en stor del af hendes tid skulle gå med bæredygtighed.

"Der er sket rigtig meget i både samfundet og på det personlige plan i løbet af de to år. Jeg har flyttet mig selv fra at være en ganske almindelig bevidst forbruger til i dag at overveje bæredygtigheden i alt hvad jeg gør og køber. Og det tror jeg at rigtig mange andre kan genkende," siger Anne Zachariassen.

Hun oplever at det efterhånden er lykkedes at få Aarhus Havn sat på bæredygtighedsdagsordenen -både i Aarhus, men også i resten af landet.

"I dag bliver vi kontaktet af mange forskellige institutioner og virksomheder, som gerne vil arbejde sammen med os. Og i forhold til mange af de konkrete projekter, vi er i gang med, er vi da også en del af en større helhed. Om vi rykker hurtigt nok? Det kan altid diskuteres, men det vil jeg lade andre bedømme. Aktuelt er jeg faktisk fortrøstningsfuld, i forhold til de mål vi har sat," siger Anne Zachariassen.

Mads Søgaard, bæredygtighedsingeniør:
"Det er virkelig spændende at arbejde i en branche, som er ved at finde sit ben at stå på inden for den grønne omstilling. Samtidig er Aahus Havn en virksomhed, der virkelig vil den grønne omstilling og også vil være førende på området. Det giver en masse muligheder for udvikling og højt til loftet, når det kommer til ideer som kan gøre en forskel. Lige fra at tænke bæredygtigt i store infrastrukturløsninger til at forsøge at forbedre livet under vandet med fiskeyngelpladser."

Hanne Bohnstedt, projektmedarbejder:
"Aarhus Havn er et fantastisk laboratorium for bæredygtig udvikling, fordi ledelsen har taget en strategisk beslutning om at blive førende på området. Det er en både modig og klog beslutning. Branchen har et stort potentiale for at opnå relativt store resultater på kort tid, men er samtidig afhængig af effektive partnerskaber for at nå målene. Det er et fantastisk felt at arbejde i med min baggrund som cand.scient.pol."

VEJNING, KONTROL OG INSPEKTION

- ✔ Akkrediteret brovejning og vægtattest
- ✔ Dokumentation af VGM vægten af containere
- ✔ Inspektion og prøvetagning
- ✔ Skadesinspektion af vare ved ankomst
- ✔ On-/off-hire inspektion af skibe
- ✔ Inspektion af surring af vare i forbindelse med afskibning
- ✔ Bunker survey, draft survey, marine survey
- ✔ Tank opmåling / ullage af flydende vare
- ✔ Tally kontrol

Akkrediteret, landsdækkende og 100% uafhængig

Kontakt os og hør mere
Multivej 12
8000 Aarhus C
Logistikparken 19
8220 Brabrand
Tlf: 86 13 37 66
info@vejebro.dk
www.vejebro.dk

VEJEBRO AARHUS

Mangroveskov gør vandflyveren grøn

Af Lars Mandal/Foto: Jan Kejser og Nordic Seaplanes

Transportbranchen er kendt som en af de mest komplekse brancher - i relation til kampen mod CO_2-udledning. Nu går Nordic Seaplanes helt nye veje for en samlet grøn flyrejse mellem Aarhus og København. "Inspireret af DAT, Danish Air Transport, og deres såkaldte IFLYGREEN-projekt har vi indledt et samarbejde med Thor Heyerdahl Climate Parks og Bio8 AS. Projektet og parken omfatter et område på 2.146 hektar nyplantet mangroveskov i Myanmar, og vores investering på cirka 100.000 kr. i dette projekt betyder at CO_2-udslippet fra vores flyvninger neutraliseres med 100 pct.," fortæller direktør Lasse Rungholm, Nordic Seaplanes.

Mangrovetræer er nærmest i stand til at støvsuge CO_2 til sig. Der findes ingen mirakelkur, der kan gøre luftfart til en bæredygtig transportform, men mangrovetræerne hjælper godt på vej. 50 pct. af træets biomasse er CO_2, og træet optager op til fire-fem gange så meget CO_2 som træer i almindelighed. Mangrovetræet er ikke bare ét træ, men en hel familie af træer og buske med flere slægter og varianter. Fagfolk anser mangroverne for at være et supereffektivt økosystem, der er i stand til at tage CO_2 i store mængder ud af atmosfæren og gemme det i jorden.

Mangrovetræet er på den måde en gave fra naturen, fordi det er med til at reducere effekten af den globale opvarmning, og samtidig beskytte liv.

"Der er allerede plantet millioner af mangrovetræer i Myanmar, og der kommer flere til hver eneste dag. Spinkle træer - og lidt sjove at se på - men supereffektive til at optage CO_2," fortæller Lasse Rungholm.

Direktør Lasse Rungholm

Nordic Seaplanes har som den eneste transportmulighed mellem København og Aarhus valgt at fokusere på fuld CO_2-neutralitet på deres flyvninger mellem landets to største byer.

"Vi er nu ikke alene langt de hurtigste, men også langt de mest miljøvenlige. Investeringen i de mange mangrovetræer betyder at man flyver helt grønt, når man flyver med vores vandfly."

Lasse Rungholm påpeger at kloden er ligeglad med hvor CO_2-udslippet finder sted - og dermed også hvor det neutraliseres.

"Derfor giver det mening at støtte projektet i Myanmar, selvom vores forretning handler om en rejse mellem København og Aarhus. Gennem samarbejdet med Thor Heyerdahl Climate Parks og Bio8 AS er det dokumenteret, at vi kan neutralisere udslippet minimum 1:1. Det lyder som en solstrålehistorie, og det er det også, for nyplantningen i Myanmar er samtidig med til at støtte lokalbefolkningen i området. Mangrovetræerne beskytter ikke bare kystområderne mod tsunamier og andet ekstremt vejr. Projektet derude er også med til at øge fiskebestanden med op til 50 pct., og det betyder forbedrede levevilkår for lokalbefolkningen."

Udryddelse af regnskov trækker konstant overskrifter, men mangrovetræerne er faktisk forsvundet i endnu større hast. I mange lande er udbredelsen i dag på et kritisk niveau, og det er på den baggrund at Myanmar, med økonomisk støtte, har besluttet at stille et kystnært areal på 500.000 hektar til rådighed for genplantning. Det kan ikke bare hjælpe natur og landsbyer på fode igen, men har også en kapacitet til at optage flere millioner tons CO_2.

Nordic Seaplanes øger til maj sin kapacitet med endnu en vandflyver på ruten mellem havnen i Aarhus og landets hovedstad.
"Vi har købt den nye flyver i Australien, og lige nu er den på vej til Schweiz for at blive malet, og for at få monteret pontoner, så vi kan sætte den ind på ruten 1. maj. Dermed kan endnu flere passagerer, typisk forretningsfolk, der ønsker at brugt mindst mulig tid mellem Aarhus og København, nyde en CO_2-neutral tur med vores fly," pointerer Lasse Rungholm.

Turen med vandlyveren tager som regel 42 minutter, og med en taxatid i Aarhus på cirka fem minutter og andre otte-ti minutter i København, kan den samlede transporttid langt de fleste gange holdes under en time.
Prisen er 1897 kr. hver vej med mulighed for besparelser ved køb af klippekort.

We work together as one around the world and take pride in providing excellent service

> Multimodal container logistics
> Iceland and Faroe service
> Worldwide reefer logistics and international forwarding

SAMSKIP

www.samskip.com

Together we make things happen

Alt til godshåndtering ...

PORT-TRADE
cargo handling systems

Tel.: 7628 0102 www.port-trade.com

Kun få kvinder i det Blå Danmark

Damvad Analytics har udarbejdet en rapport for Danske Maritime og Danske Havne om kvinder i de maritime brancher. Rapporten konkluderer bl.a.:

- Kvinder udgør kun 21% af de ansatte på havnene.
- Tallet er stort set uændret fra 2012.
- Kvinder bestrider kun 7% af de tekniske stillinger – selvom disse udgør 58% af alle stillingerne.
- I samfundet generelt har kvinder 17% af de tekniske stillinger.
- 7 ud af 10 kvinder har stillinger, der forudsætter en høj grad af viden, eller er i kontor- og kundeservicearbejde.
- Kun 17% af lederstillingerne i sektoren er besat af kvinder.

Der peges på barrierer som for hård omgangstone, at kvinder har problemer med at opnå respekt, samt en række fordomme om sektoren.

I dette - og de kommende numre af Reportagen - spørger vi nogle kvinder, der allerede er i branchen: Hvordan er det i dag? Og hvad kan man gøre for at ændre på ovenstående?

Hvad tror du, er årsagen til, at kun

Tekst og foto: Jette Christiansen

Blå bog
Navn: Jane Sams Christensen
Alder: 57
Uddannelse: Lager- og logistikoperatør
Stilling: Teknisk servicemedarbejder
Arbejdsplads: Aarhus Havn

Hvad tror du, er årsagen til, at kun en ud af fem i den maritime branche er kvinder?
Det handler om en gammel tradition, man endnu ikke har brudt i den mandsdominerede branche. Det kan skyldes, at mange af dem, der arbejder på en havn, er ufaglærte og mange kvinder tror, at de ikke kan varetage den type arbejde. Men vi bliver oplært i det, vi skal kunne, undervejs. Det ved kvinderne bare ikke, og derfor går de uden om branchen. Det kan også skyldes, at branchen ikke er på mode. I hvert fald vælger mange yngre kvinder at satse på et modefag.

Hvad er det bedste ved at være kvinde i den maritime branche?
Det er at der ikke tages specielt hensyn til en, fordi man er kvinde. Der kan være tungt fysisk arbejde, men der er hjælpemidler til det meste.
Man skal heller ikke kæmpe for at få den samme løn som sine mandlige kolleger. I andre brancher får kvinder jo mindre i løn, selvom de laver det samme. Vi er omfattet af den samme overenskomst, vi får den samme løn.
Jeg har ellers et dejligt, varieret arbejde, hvor 90 procent foregår udendørs.

Hvad er det værste ved at være kvinde i den maritime branche?
Det værste er, at der alligevel er en grad af forskelsbehandling i det daglige arbejde. Jeg har oplevet diskrimination, hvor det jeg siger, bliver overanalyseret, fordi jeg er

en ud af fem i den maritime branche er kvinder?

kvinde. Det kan give dårligt selvværd, hvis man bliver kritiseret, når man siger noget. Jeg respekterer andre, de bør også respektere mig.

Problematikken bunder nok i den kultur, der kan være i mandsdominerede virksomheder.

Hvad skal branchen gøre for at tiltrække flere kvindelige medarbejdere?
Der bør sættes mere positiv fokus på branchen. Det kan man gøre ved at vise flere, gode Tv-udsendelser om arbejdet i det blå Danmark. Programmerne skal vises på de kanaler, som er mest populære blandt unge kvinder. Og så skal branchen ud på uddannelsesinstitutionerne og fortælle om alt det, den byder på.

Man bør desuden gøre mere opmærksom på, at kvinder har de samme lønforhold som mænd.

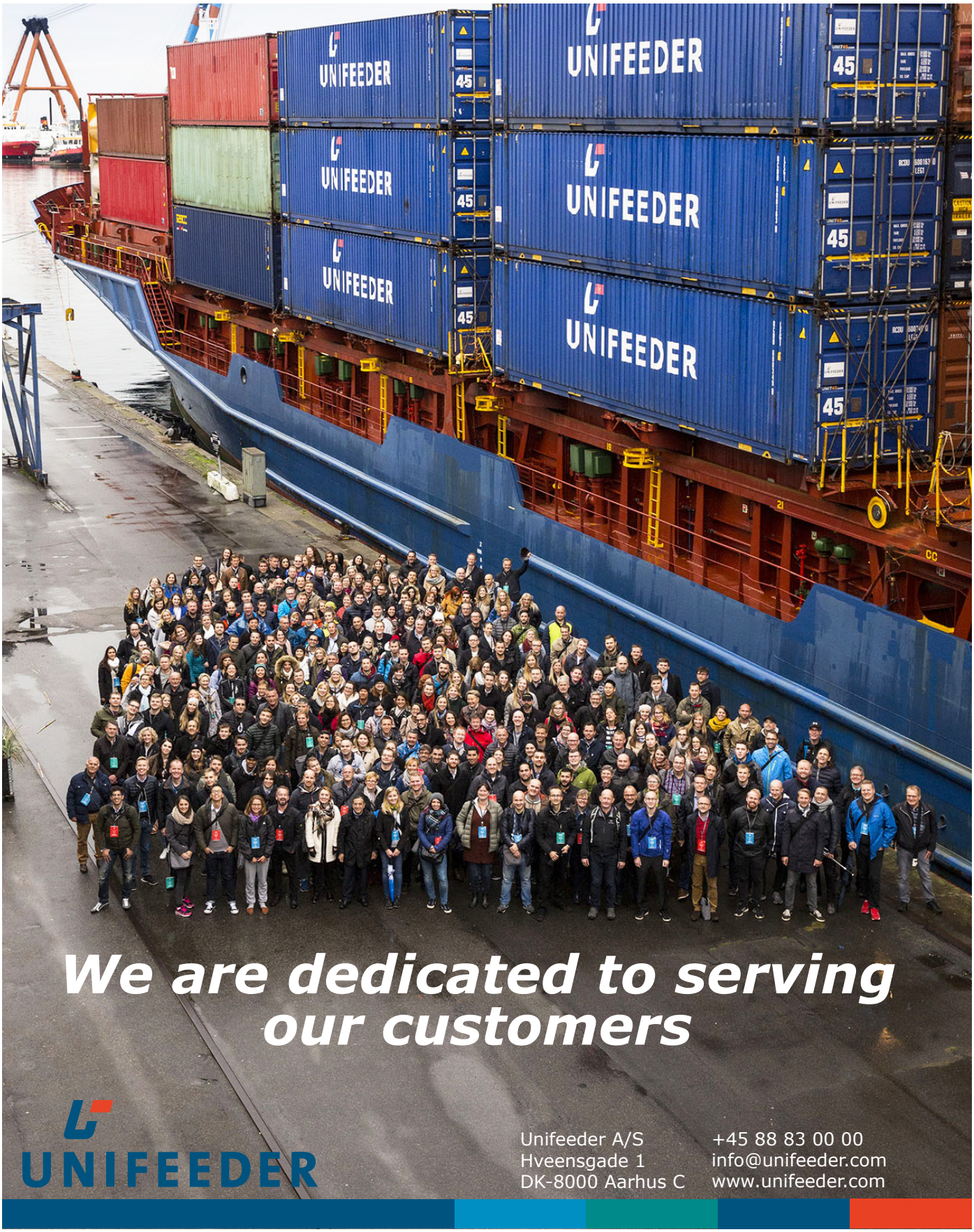
Hvad bør eventuelt ændres, hvis man ønsker flere kvinder i den maritime branche?
Ledere og mellemledere bør måske uddannes bedre i, at vi ikke alle er ens. Man skal også lære at komme diskrimination til livs. Derudover skal klikedannelser nedbrydes, og det kræver en kulturændring. Her er nogle barrierer at rive ned.

Hvordan oplever du at kvinder uden for den maritime branche tænker om dit job?
De synes, at det er sejt. Jeg får ofte meget opmærksomhed, fordi jeg arbejder på havnen i et traditionelt mandejob. Det er virkelig meget positivt.

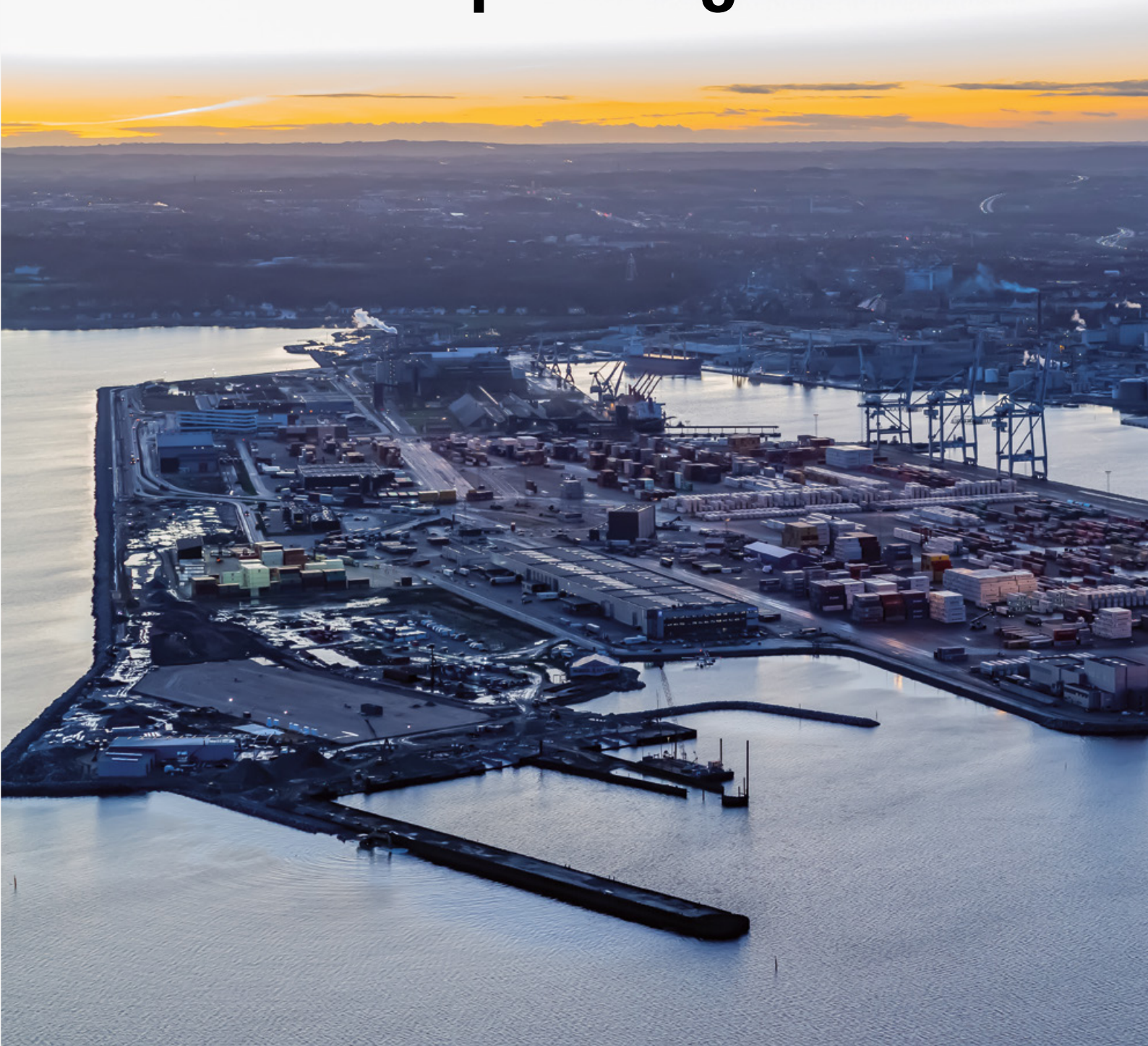
Hvordan er omgangstonen i et miljø med mange mænd og få kvinder?
Den kan være hård og kompromisløs, og der er også en del fnidder-fnadder. Man siger at der er meget af det på arbejdspladser med mange kvinder, men det forekommer altså også i stor stil blandt mænd.
De fleste er heldigvis hurtige til at komme videre.

Hvordan er dine muligheder for videreuddannelse og avancement i forhold til mændene?
De er ikke anderledes. Kvinder har de samme muligheder som mænd.

Hvad vil være dit bedste råd til de kvinder, der overvejer at søge job i den maritime branche?
Det vil være at de skal forberede sig på en mere fri og lidt hårdere omgangstone, men også på et spændende miljø.


UNIFEEDER
45
We are dedicated to serving our customers
UNIFEEDER
Unifeeder A/S
Hveensgade 1
DK-8000 Aarhus C
+45 88 83 00 00
info@unifeeder.com
www.unifeeder.com

Fart og form på færgeterminal



En vigtig ingrediens er 13.000 meter stål- og betonpæle, der skal bære fundamenter for ramper og bygninger.

Foto: Jan Kejser

Lige om lidt – det vil sige om mindre end syv måneder – lægger den første katamaranfærge til ved den nye færgeterminal for enden af Østhavnen.

Derfor er der også lige nu fart på byggeriet af færgeterminalen, som Aarhus Havn bygger til Molslinjen. Den seneste tid har færgeterminalen for alvor taget form, og 1. oktober er den forventede dato for det første anløb.

Når de første bilister kører ombord på en af Molslinjens hurtigfærger, for at lade sig fragte til Sjælland i løbet af 70 minutter (ca. 5 minutter kortere end i dag), er det sandsynligvis de færreste, der vil tænke over det omfattende arbejde, der er gået forud. At omdanne vand til land kræver sin planlægning, sine ingeniører og flere dygtige entreprenører.

Populæropskriften på en færgeterminal kunne lyde sådan: Man tager noget jord (overskud fra byggeprojekter i Aarhus-området) og fylder op, indtil det når op over havoverfladen. Derefter bliver der etableret spuns, så jorden holder sig inde for det ønskede areal, og bag spunsen fyldes der op med sand. En vigtig ingrediens er 13.000 meter stål- og betonpæle, der skal bære fundamenter for ramper og bygninger. Derefter sten til etablering af Vestre Færgemole samt spuns og sand pyntet med lidt beton på toppen til Østre Færgemole.

Beton er også den vigtigste ingrediens til rampefundamenterne, fundamenter til fendere, pullerter og endelig til 750 meter kajkant. Og selve bunden i havnebassinet sikres med 11.000 kvm. betonplader.

Færgeterminalen får to færgelejer med dobbeltramper (nedre og øvre) samt et færgeleje med en enkelt rampe og endelig et overliggerleje, hvor en færge kan ligge natten over.

I det populære brætspil Matador kan man med et snuptag sætte huse på sine grunde, men dog ikke på rederierne. Men det kan man godt i virkelighedens matadorspil, idet Molslinjen allerede har sat huse på sin nye færgeterminal. Molslinjen har dog fået kørt sine huse – dvs. fremtidige administrationsbygninger til terminalen med særgodstransporter, mens service- og driftsterminalen er bygget på stedet.

I virkelighedens matadorspil er det dog ikke nok at placere nogle huse. På den nye færgeterminal er der også etableret bilramper, fodgængerramper, opmarchareal til biler og naturligvis et parkeringsområde. Endelig vil der være både tankanlæg og landstrømsanlæg til færgerne på den nye terminal.

Der er fart på byggeriet af færgeterminalen, der ligger for enden af Østhavnen.

Digital transformation

En container pr. minut, alle dage, uger og måneder. Aarhus Havn er i vækst, og containertrafikken slår alle rekorder med en fremgang på 25 pct. i løbet af de seneste tre år. Den stigende interesse for at benytte Aarhus Havn stiller krav til det digitale set-up. Derfor er digitalisering nu et tema - sammen med bæredygtighed - i havnens femårige strategiplan. Virksomheden NORRIQ er valgt som sparringspartner til en række Customer Relationship Management- processer.

Tekst: Morten Bøcker/Foto: Mogens Holmgaard

fortsat fra forrige side....

Sammen med projektleder Johanna Geber fra Aarhus Havn er vi gået op på øverste etage i det imponerende hovedsæde på den østvendte mole. Fra den ikoniske, hvide bygning er der udsigt til høje stakke med tusindvis af containere, gigantiske kraner, hundrede meter lange pakhuse og lastbiler, der kører i en lind strøm ind og ud af området.

"Vi har en langsigtet udviklingsplan, hvor vi ønsker at udvide havnens areal ude i havet mod øst fra de nuværende cirka 280 hektar med yderligere cirka 100 hektar," fortæller Johanna Geber og giver næring til den tanke, at vi her står i en virksomhed med næsten ufatteligt store udviklingsambitioner.

"Det er jo ikke "bare" et system, vi er i gang med at indføre. Vi kigger på alle vores processer," siger Johanna Geber.

Væksten på en havn skabes sammen med kunderne. Kunderelationer er derfor afgørende for at gribe mulighederne og få det bedste ud af dem. Efter at have implementeret en Business Intelligence løsning indså havnen at der også var brug for en løsning, som kunne samle alle data om kunder, og være udgangspunkt for en mere proaktiv bearbejdelse af markedet.

"Vi er lykkedes med at transformere Aarhus Havn fra at være en myndighed til i dag at være en servicevirksomhed, der hver dag er i tæt dialog med vores kunder. Men den dialog foregår typisk over lang tid og kan ske på forskellige niveauer i organisationen. Derfor er det vigtigt, at vi har et system, hvor vi kan strukturere og underbygge vores arbejde."

Aarhus Havn startede udviklingen af CRM-løsningen for et par år siden, og har valgt at implementeringen sker i etaper, så organisationen kan følge med.

Salgsprocessen på en havn kan sagtens tage flere år, inden en aftale er i hus med en ny kunde, der begynder at anløbe havnen, læsse, oplagre og losse.
Undervejs opsamles en mængde data af alle de forskellige medarbejdere, der har med kunden at gøre. Fra at ligge i Excel ark og forskellige mailbokse samles al denne data nu i CRM-løsningen.

"Målet er at blive mere effektive, og vi kan allerede nu se, at vi opnår en kæmpe rationaliseringsgevinst. Samtidig får vi ensartet vores processer, og det er også meget vigtigt for os," siger Johanna Geber.

En tredje - og også temmelig afgørende gevinst - er at Aarhus Havn kommer tættere på kunderne ved at gøre data tilgængelig for alle, der har kundekontakt.

"Den næste, der taler med kunden, har en viden om det, der er gået forud. Det giver os en 360 graders tilgang til vores kunder og mulighed for at træffe værdifulde beslutninger," siger Johanna Geber.

Hun tilføjer, at organisationen er blevet langt mindre sårbar i forhold til tidligere, hvor viden i højere grad lå hos enkelte medarbejdere.

"Nu er al viden forankret i løsningen," siger Johanna Geber.
CRM-løsningen ligger i skyen og kan tilgås på tablets og telefoner.

"Det gør det nemt for alle at se og registrere data, og vi har fået en mere fleksibel måde at arbejde på og et bedre flow i arbejdsdagen, når vores medarbejdere altid har den info, de skal bruge, lige ved hånden," siger Johanne Geber.

Det er slut med langsommelige processer og tvivlsom datakvalitet!

Når kunden lejer sig ind på havnens arealer, oprettes en kontrakt, og som led i CRM-projektet er det planen, at disse kontrakter ensartes i form af faste skabeloner.

Kontraktstyringen skal lægges ind i CRM-løsningen, og det kan være med til at give mere forretning, fortæller Johanna Geber.

"Ved at have fuldstændig overblik over kontrakterne på ét sted kan vi i højere grad holde fast i en kunde, der ønsker at komme ind på et areal, fordi vi har præcis viden til rådighed om hele udlejningssituationen, og hvornår et passende areal bliver ledigt, " siger Johanna Geber.

Bliv kunde i en bank som kommer rundt om hele din økonomi

Gør det muligt

Aarhus C
Skt. Clemens Torv 2-6
70 33 33 33
nordea.dk

Nordea

Fra venstre: Frank Larsen, Søren Ratne, Rasmus Christensen og Henrik Kløverpris

FM holder havnen ved lige

Tekst og foto: Jette Christiansen/stort foto: Jan Kejser

Hvem ringer lejere og brugere af havnens bygninger til, når noget ikke er som det helst skulle være? Et godt bud er at ringe til Aarhus Havns afdeling for Facility Management (FM), hvor man gør en dyd ud af at være let tilgængelige for lejerne - også uden for normal kontortid.

Medarbejderne i Facility Management er ansvarlige for drift og vedligeholdelse af Aarhus Havns bygninger, belysningsanlæg, vandbrønde, el-skabe og de ydre områder. Det inkluderer hegn, bomme og gates, alt det der holder havnens terrorsikring intakt.

Gruppen har fire medarbejdere, alle med en bred håndsværksmæssig og byggeteknisk erfaring og uddannelse. En af dem er Søren Rotne, der er ansat som byggetekniker og desuden er teamkoordinator.

"Jeg indgår i teamet, mens min opgave som koordinator er at sikre strategisk udvikling af gruppen og at vi får det hele med. Aarhus Havn har ca. 100.000 m2 bygninger, fordelt på Havnecentret, andre kontorer, værksteder og pakhuse," fortæller Søren Rotne.

Han fortæller, at en henvendelse kan dreje sig om alt fra en elpære, som skal udskiftes, til et større ombygningsprojekt, som en lejer ønsker vurderet.

Lejerne betaler ofte ikke for at få udført de små opgaver. For de større opgaver udarbejdes et budget og en plan, hvilket er på lige fod med hvad andre udbydere ville gøre. Størstedelen af virksomhederne på havnen benytter dog Facility Managements tjenester.

"Vi kender vores bygninger. Vi ved hvor installationerne og de bærende vægge m.v. er. Vi kender også historikken og de skader, de måtte have haft," understreger Søren Rotne.

Facility Management står for ledelsen af alle projekter, mens eksterne håndværkere står for selve udførelsen af de større opgaver. Der er simpelthen for mange opgaver til, at afdelingens fire medarbejdere selv ville kunne nå alt. Indimellem får de assistance af kollegerne i Havneservice og Vedligehold.

Derudover arbejder de proaktivt. De er ude i området, taler med lejerne. De inspicerer og diagnosticerer. På den måde bliver skader og mangler opdaget.

"Vi går ikke forbi noget, der ikke fungerer," smiler Søren Rotne.

Det var også årsagen til, at hans kollega Frank Larsen en dag kom i tale med en lejer

Søren Rotne kontrollerer ventilationsanlægget i HC

af et pakhus. Han havde et problem med lastbiler, der skulle sætte containere af, og i den forbindelse kom til at lave skader på pakhuset. Frank Larsen fik malet tydelige striber på pladsen, så chaufførerne kunne se hvor de skulle holde. Siden har der kun været få skader på det pakhus.

"Det var en enkel opgave, som vi kunne løse takket være en dialog, der ikke ville have fundet sted, hvis vi ikke havde været proaktive og ude på området."

Facility Management har også ansvar for rengøring, drift af produktionskøkkenet, budgetlægning og økonomiopfølgning mm. Mange opgaver sker naturligvis via serviceaftaler med leverandører og andre udbydere.

"Vi vurderer hele tiden, om vi har den rigtige leverandør og den rigtige pris. Vi holder også øje med den sociale bæredygtighed, sikkerhed og med at personalet har de rigtige arbejdsforhold. Det stiller vi krav til."

Afdelingen har desuden fokus på den miljømæssige bæredygtighed. Energioptimering har længe været i fokus, og fx er Havnecenterets tag belagt med solceller.

For nylig udarbejdede Facility Management et nyt bilag til en lejekontrakt, hvor lejere kan sætte kryds ved de tjenester, der ønskes inkluderet. Det kan være serviceringer af ventilation, VVS-installationer m.v.

"Vi kunne godt tænke os, at flere benyttede sig af det, da vi nemmere kan sikre god vedligeholdelse, men også fordi det for lejeren kan svare sig i det lange løb."

I øjeblikket arbejder Søren Rotne på at implementere CTS (Central Teknisk Styring) på en kontor- og servicebygning, der skal styre ventilationssystemer, køl og frys. Det vil sikre lejerne et godt og stabilt indeklima og kontinuerlig drift af køle- og fryserum. På IT-fronten arbejder man også med overgangen fra Smart til Main Manager.

"Lejerne vil få adgang til en app, hvor de kan indrapportere fejl og mangler. Det bliver virkelig tidsbesparende for alle. Den forventer vi at have klar i løbet af året."

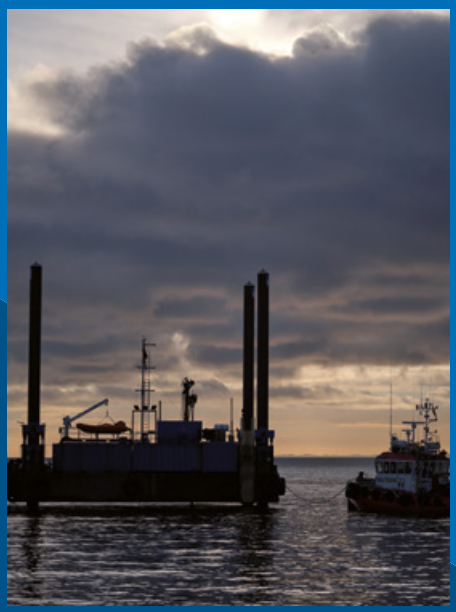
Søren Rotne mener, at afdelingen er af den type, som folk ikke lægger mærke til, når alt fungerer.

"Men vi er her, vi vedligeholder bygningerne og området. Så kan vores lejere i stedet have fokus på det, som er deres virksomhed, og ikke bekymre sig om hvorvidt et pakhus er utæt eller et ventilationssystem ikke fungerer. Det ordner vi," slutter han.

AdobeStock foto

FRANSK HANGARSKIB TIL AARHUS

Det franske hangarskib, Charles de Gaulle, vil for første gang anløbe dansk havn, når det ankommer til Aarhus den 29. marts i år. Hangarskibet, der har plads til 40 fly, er 261,5 meter langt og 64 meter bredt. Skibet ankommer til Aarhus havn sammen med en dansk fregat som led i en trænings- og øvelsesaktivitet, der vil foregå i det nordlige Atlanterhav, herunder Nordsøen, samt øvrige britiske, norske og danske farvande. Øvelsen er en del af det dansk-franske forsvars- og sikkerhedspolitiske samarbejde.



VI BORER EFTER BIOFUEL

Hvis det havde været 1. april, havde vi fortalt historien om vores bestræbelser på at finde biofuel med den borerig-lignende tingest, der opholder sig i havet ved Østhavnen. Men nu er det ikke 1. april, og der er ej heller tale om en molbohistorie, selvom der i godt vejr er smuk udsigt til Mols. Fra den såkaldte jack-up-flåde, som er den korrekte betegnelse - gennemføres der boringer i underbunden ned til ca. 25 meter under vandoverfladen. Der er tale om geotekniske boreundersøgelser, som dels skal bruges af Aarhus Vand og Aarhus Havn.

BÆREDYGTIG BETON

Connovate, der er i gang med at opføre en ca. 1500 kvadratmeter stor fabrik på Aarhus havn, har haft rejsegilde. Fabrikken skal producere et koncentrat til beton, der gør elementerne stærkere og forlænger levetiden betydeligt - op til 265 år. Den lange levetid gør betonen mere bæredygtig, og samtidig skal der kun bruges 50 pct. af den beton, man normalt anvender. Det betyder en kraftig reduktion i CO2-udledningen i forhold til almindelig beton. Connovate har planer om at bygge lignende fabrikker i Asien, USA og Sydamerika. Fabrikken på Aarhus havn forventes at stå færdig 1. marts i år, og den har kostet cirka 50 mio. kr. at bygge.

Aarhus Havn

VIDSTE DU, AT AARHUS HAVN...

- er Danmarks største erhvervshavn
- er Danmarks største containerhavn (markedsandel ca. 65 pct.)
- er en af verdens mest effektive containerhavne
- anløbes af verdens største containerskibe
- er Danmarks største offentlige bulkhavn
- har anlægsaktiver for over 2 mia. kr.
- er færgehavn med 1,3 mio. biler om året
- er under hastig udvikling

Etape 1 forventes færdig 2030
Etape 2 forventes færdig 2050

FRI HØJDE UNDER
PAKHUS NR. 300
HOVEDPORTE
AARHUS HAVN AREAL
HAVNENS KRANER NR. 5 - 54
HAVNEGRÆNSE

0 100 200 300 400 500

Målestok:

Vandvejen 7
DK-8000 Aarhus C
Tel. +45 8613 3266
port@portofaarhus.dk
www.aarhushavn.dk

Udfærdiget marts 2018
Tegning nr.: 17.410
Rev.: juni 2019

Fra Aarhus Havn til alverdens destinationer

Se mere på
www.aarhushavn.dk om:

Faste regelmæssige linjer
fra Aarhus havn

Feeder-forbindelser via Aarhus havn

Havnerelaterede virksomheder
på Aarhus havn

AARHUS HAVN
PORT OF AARHUS

Vandvejen 7, DK-8000 Aarhus C
Tel. +45 86 13 32 66
Fax +45 86 12 76 62
port@portofaarhus.dk
www.aarhushavn.dk