



Efter godt halvandet års ombygning er den tidligere tekniske højborg hos A.P. Møller - Mærsk - Teknisk Organisation - klar til at byde indenfor i nye omgivelser. Ikke længere som en ren intern afdeling, men som et nyt udadvendt teknologisk center, der hviler på fire søjler - og nu med fokus på at servicere både de blå flåder og eksterne kunder.

Af Erik Brandt-Jensen  
erik@soefart.dk

Og nej. Der er ikke tale om, at man i rederiet vil sælge ud af sit innovative hjerteblod som sådan. Derimod vil man på lige fod med andre skibstekniske eksperter tilbyde sin assistance til eksterne kunder - på en række områder. Og hvis en Mærsk-innovation kan komme andre til gavn, så er det nu helt "legalt", at man udnytter potentialet kommercielt.

Og det er en nyhed, der ikke var mange, der så komme for fem år siden.

Da var Teknisk Organisation hos A.P. Møller - Mærsk i det store hele et rent internt aktiv, der alene tjente rederiets egne interesser.

#### Nye visioner

Men nu er den gamle Teknisk Organisation ikke mere, og visionerne har ændret sig på Esplanaden. Også for så vidt angår det potentiale, der ligger i de tekniske afdelinger.

Nu ligger ansvaret hos Maersk Maritime Technology (MMT), der fungerer som en selvstændig enhed. Der opereres desuden med en afdeling af MMT i Singapore.

#### Kompetencecenter

-Vores mål er, at man (også) skal se på Maersk Maritime Technology som et kommercielt kompetencecenter - på lige fod med andre afdelinger inden for gruppen, pointerer chefen for afdelingen, Vice President Bo Cerup-Simonsen.

-Og det gælder både i relation til de operative enheder som Maersk Tankers, Maersk Line og Maersk Supply Service inden for A.P. Møller - Mærsk Group, som det gælder over for tredjepart, der ønsker at benytte os til at optimere deres egen drift.

#### De fire søjler

Selve opbygningen af MMT er nu sådan, at man har oprettet en særlig afdeling for Innovation, en for Performance, en for Regulatory Affairs og endelig en for Ship Engineering, der dækker over en række tekniske ansvarsområder.

-Men i det væsentlige er der sket det, at vi har samlet kræfterne sådan, at vi fungerer som et kompetencecenter, hvor vi i stedet for adskilte afdelinger fungerer som ét kompetencecenter, hvor vi kan trække på de rette ressourcer og den rette know-how afhængigt af opgaven og projektet, pointerer Bo Cerup Simonsen.

#### Formidlingsopgaven

-Vores primære opgave er jo stadig, at vi skal bruge vores viden bedst muligt med henblik på at optimere flåden og bringe de rette nye projekter frem, fortsætter han.

Det er imidlertid også væsentligt, at man får formidlet sine kompetencer korrekt ud hos Maersk Maritime Technology. Både i forhold til "hovedkunden" (A.P. Møller - Mærsk) men i særdeleshed i forhold til

de eksterne samarbejdspartnere, der måtte dukke op.

-Vi har megen viden og mange værdifulde tjenester i dag og forventer, at arbejdet med eksterne kunder først og fremmest vil yderligere forbedre vore tekniske tjenester samt vore arbejdsprocesser og dermed effektiviteten.

Med tilgang til det eksterne marked følger en række positive udviklingsmuligheder, men selvfølgelig må vi aldrig miste fokus på vore nuværende kunder; de interne APM-enheder, pointerer Bo Cerup Simonsen.

På den interne bane er det også et væsentligt mål for MMT, at man over for organisationen som helhed leverer konkurrencedygtige services. Specielt i en tid, hvor udgifter er meget i fokus hos beslutningstagerne. Uanset hvilket foretagende det drejer sig om, er det vigtigt, at man får præsenteret sine præstationer, så de også slår igennem på bundlinjen.

#### Et godt eksempel

Et godt eksempel - ud af mange - på den filosofi er de besparelser, A.P. Møller - Mærsk har hentet hjem gennem optimeringer af fuelforbruget. Som helhed bruger man i A.P. Møller - Mærsk ca. 12 mio. ton fuel om året - svarende til ca. seks mia. USD. Så når man via indsatsen i skibsdriften sammen med MMT's involvering har opnået en generel fuelpåbesparelse i størrelsesordenen 10 pct., kan det direkte aflæses som 600 mio. USD på bundlinjen. Tal der er til at forstå.

#### Spin-offs

Med hensyn til engagementer udadtil er den nye filosofi måske mest karakteristisk at anskue via etableringen af selskaber som Desmi Ocean Guard og Nadiro, hvor A.P. Møller - Mærsk er gået ind som partner omkring et konkret projekt og produkt. Desmi Ocean Guard ud-

vikler, producerer og sælger systemer til behandling af ballastvand (de nye IMO-regulativer), mens Nadiro er baseret på et helt nyt redningsbådskoncept (begge produkter er tidligere ekstsivt beskrevet i Søfart).

Altså to vidt forskellige produkter, men de er begge eksponenter for den tankegang, der gælder hos MMT. Aktuelt er begge produkter spin-offs fra innovationsprojekter, der har kørt i samarbejde med eksterne partnere, og er efter evaluering etc. fundet så interessante, at man besluttede at gå med i en videre udvikling af dem. Både fordi de aktuelt er teknologisk meget innovative og brugbare, men også fordi man ser et kommercielt potentiale i dem.

#### Innovation

Det kræver naturligvis en masse vurderinger og overvejelser, før man går ind i et sådant projekt, men det gør det også for så vidt angår de projekter, man i øvrigt beskæftiger sig med hos Maersk Maritime Technology.

Som nævnt ovenfor har man oprettet en særlig innovationsafdeling, der netop skal vurdere og evaluere de ideer, der præsenteres for. Både dem, der kommer fra interne kilder, og dem, der kommer fra eksterne.

-Innovation kan vi få præsenteret mange steder fra, påpeger lederen af afdelingen, Senior Director Jean Otto de Kat. Foruden os selv gælder det alt fra små Ole Opfinder-typer, der kun har en idé, til store etablerede udstyrsproducenter, der ønsker at samarbejde med os om test af nyt udstyr, som de selv har udviklet.

#### Fra A til "Go"

Som hovedregel har man samlet sin innovations-



Vice President Bo Cerup Simonsen, A.P. Møller - Mærsk har stået i spidsen for om- og opbygningen af Maersk Maritime Technology

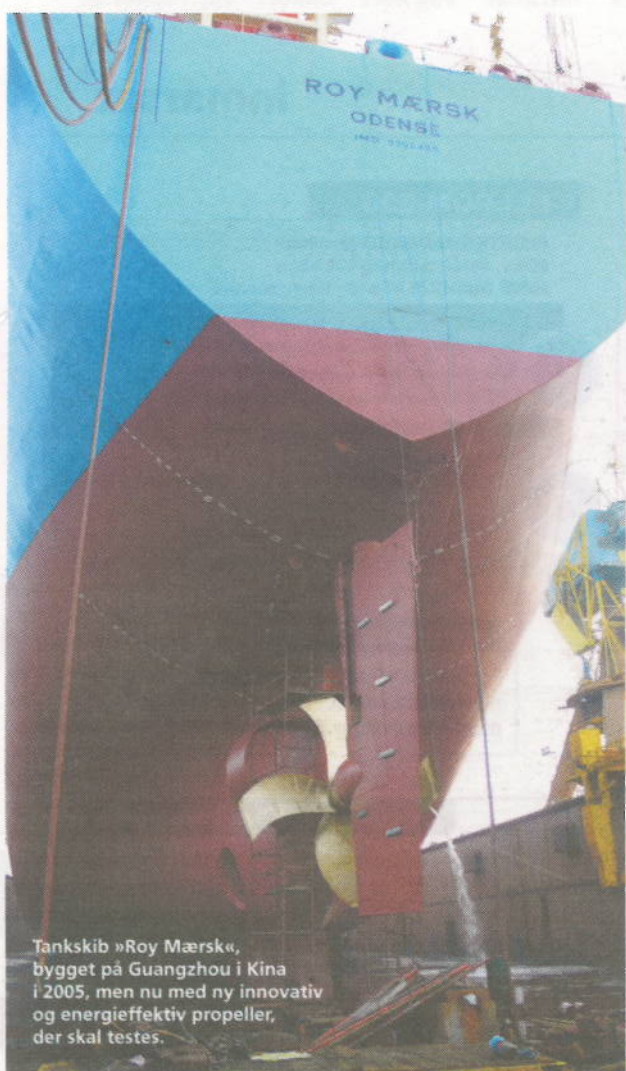
fokus omkring optimering af energiforbrug, miljøteknologi, sikkerhed og operationsperformance. Og bl.a. energi-optimering er så igen delt op i initiativer omkring propellere, motorer, ventilation, pumper, skrog og operation m.v.

Innovations-teamet vurderer alle input, og hvert projekt kører derpå gennem et evalueringssystem, hvor fordelene skal udregnes. Til sidst forelægges det et Innovation Board, der har en af partnerne i A.P. Møller - Mærsk (aktuelt er det CEO for Maersk Tankers, Søren Skou) som formand. Her kan der så tages beslutning om at gå videre og hvordan. F.eks. om man skal fortsætte ad egne stier, om man skal stille et skib til rådighed som forsøgskanin for en ekstern samarbejdspartner eller om man skal gå med i spin-offs som Desmi Ocean Guard og Nadiro.

#### Performance

Når innovations-teamet har fat i en sag, sker det i samarbejde med performance-afdelingen, der sideløbende vurderer potentiale etc. Tages der beslutning om at implementere en ny innovation, inddrages så også Ship

Fortsætter side 20



Tankskib »Roy Mærsk«, bygget på Guangzhou i Kina i 2005, men nu med ny innovativ og energieffektiv propeller, der skal testes.



Endiros særdeles innovative redningsbådsdesign.



Maersk Line har opsamlet enorme mængde performance data gennem år og dag. Det er noget der kan – og bliver – udnyttet.

Fortsat fra side 20

Engineering som "hands-on"-afdeling.

Men arbejdet omkring nye initiativer udgør kun en (mindre) del af det, man overvåger hos Vessel Performance.

Der er hos A.P. Møller - Mærsk en meget lang tradition for at optimere via overvågning af skibe og systemer. Og man har siden slutningen af 1960'erne benyttet et decideret Vessel Performance Management System til det formål.

Det nye er dog, at performance-teamet nu er rykket direkte sammen med de øvrige tekniske afdelinger – i stedet for at svæve over vandene som en slags ekstern revisor i forhold til de tekniske præstationer.

kunne – og så hvordan det aktuelt sejler. Bl.a. i forhold til trimmet, dybgangen og hastigheden er det et godt eksempel på, at der kan være et reelt spring mellem teori og praksis.

-Så her er det et af målene med vores arbejde, at man bliver bedre til at designe skibene efter en så korrekt operationel profil som muligt, understreger Jakob Buus Petersen.

Men der er i det hele taget enormt meget at vinde ved at udføre en omfattende og aktiv performance-analysering – og ved at reagere hensigtsmæssigt på resultaterne.

#### Ingen grænser

En ting er således, at man fornemmer, at der forekommer et overforbrug af smørelolie, noget andet er at løse udfordringen med at dokumentere problemet, finde løsningen og initiere den bedst muligt.

Det kræver en stærk organisation og en stærk styring at nå dertil, men når man, som nu, kan konstatere, at skibenes smørelolieforbrug via iværksatte initiativer er reduceret med 10 pct., så er det bestemt en value for money-indsats, der er tale om. Hvilket i klart sprog kan oversættes til, at man sparer mange mio. USD om året.

Teknisk er der i øvrigt nærmest ingen grænse for, hvor man kan opnå fordele via performance-analyser. Og heller ikke operationelt. Men det er som nævnt helt klart et speciale, der kræver en dygtig og kompetent organisation, for at man reelt opnår resultaterne. Ikke mindst når man som hos Maersk Maritime Technology skal overvåge hele den blå flåde og flåden af charterenheder på sidelinjen (sammenligninger med andre er jo altid godt). Men organisationen, erfa-

ringen og teamet (og resultaterne) har man altså hos Maersk Maritime Technology. Og det er ikke mindst disse ressourcer, det er tanken, at andre kan erhverve hjælp til selvhjælp hos. Både i form af eksisterende viden og via aktiv deltagelse i nye analyse-projekter.

#### Ship Engineering

Både innovation og performance er uundværlige støtter, hvis man vil have en aktiv teknisk organisation i eget hus. Men det er den helt praktiske "hands on" side af sagen også.

Den har Maersk Maritime Technology placeret i afdelingen Ship Engineering, der tager sig af alt fra nybygningsprojekter til problemknusning.

Meget af tiden og ressourcerne går naturligvis med at styre rederiets enorme nybygningsprogram, og afdelingen er klart den største i Maersk Maritime Technology – og den der svarer til de fleste seriøse rederiers tekniske afdelinger.

Men den er også en del af det overordnede kompetencecenter, og flowet af arbejde er ofte overlappende, som afdelingsleder, Senior Director Palle B. Laursen, pointerer.

#### Erfaringsdeling

Erfaringsdelingen er blevet lettere at have med at gøre, og hvad der opdages



Senior General Manager Troels Posborg og Naval Architect Rens Groot, begge fra Hull Section, Ship Engineering, foran en model af de nye enheder, Maersk Line får bygget i Korea. Det nye skrogdesign forventes – på basis af performancetest etc. – at give en 6 pct. energibesparelse.

af godt – og ondt – kan nemmere overføres fra drift til nybygningsprojekter. Denne organisationsform burde således alt andet lige give nogle bedre skibe, pointerer han.

Udsagnet refererer videre til, at der – når alt kommer til alt – er tale om en helhed. Og både nyskabelser og drift er en lige så integreret del af engineering-begrebet, som det er for en innovator.

#### En spændende tid

-Det er jo en spændende tid, vi bevæger os i, påpeger Palle Laursen – med reference til både den globale shippingkrise og til den nye organisationsstruktur.

-Og det gælder for alle parter i Maersk Maritime Technology, at vi udgør en del af en investering, der skal sælges godt over for investorerne, hvis de skal godkende projekter og tabeauer ud over dem, lovkra-vene forlanger af dem. Det er med andre ord den rigtige pakke, der skal leveres.

-Og den tankegang gælder i øvrigt også ude i skibene og hos de enkelte nybygningsteams, hvor der også er meget af LEAN-tankegangen lagt ind i driftsstyringen og arbejds-gangen.

-Det er derude, ringen sluttet, så alt det, vi arbejder med her, også føres ud i konkrete tiltag, slutter han.

## Skibsteknisk Selskab

Skibsteknisk Selskab (Foreningen til Søfartens Fremme samt Søfartsteknisk Forening) i samarbejde med

## Maritimt Selskab

(Ingeniørforeningen i Danmark)

Bemærk at arrangementet ikke finder sted på IDA denne gang!

Mandag den 8. marts 2010 kl. 18.00 – 20.00

Sted: Diesel House, Elværksvej 50 - 2450 København SV

### Fremtidens fremdrivning

#### - Alternative brændstoffer, røggrensning og atomkraft?

I Diesel House står en af verdens første dieselmotorer, bygget på B&W. Museet har for tiden en særudstilling om M/S "Selandia", verdens første oceangående diesel skib. Så rammerne kan næppe blive mere relevante når Skibsteknisk Selskab inviterer til en aften med fokus på mulige fremtidige løsninger på dagens emissionsproblemer.

#### Aftenens program:

- Kl. 18.00 – 18.30 Alternative brændstoffer, eller hvad gør vi når vi kan se bunden af oliebrønden? by/ Kjeld Aabo MAN Diesel
- Kl. 18.30 – 19.00 Scrubber teknologi og røggasrensning ved Aalborg Industries v/ Olav Knudsen / Technology Manager, Aalborg Industries
- Kl. 19.00 – 19.30 Forfriskning – sandwich og øl og vand
- Kl. 19.30 – 20.00 Atomkraft i skibe v/ Johan Petter Tutturén/ Country Manager, DNV-Japan
- Kl. 20.00 Spørgsmål

Deltagelse er gratis. Tilmelding [www.ida.dk](http://www.ida.dk) eller telefon: 33 18 48 18. Læs mere om dette arrangement på: <http://www.skibstekniskskibsselskab.dk>



EVERY SECOND SHIP YOU SEE IS SERVICED BY US.

The reason isn't just our solutions, excellent though they are. Just as important is the around-the-clock lifecycle care offered by 18,000 of us all across the globe. This is the kind of simple, practical thinking that will give a better return on your investment, whether you need it on land or at sea. Learn more of what we can do for you at [wartsila.com](http://wartsila.com).

WARTSILA.COM

Wärtsilä in Denmark • Jens Munksvej 1 • DK - 9850 Hirtshals  
Tel. +45 99 56 99 56 • Fax. +45 98 94 39 20 • [dkinfo@wartsila.com](mailto:dkinfo@wartsila.com)

WÄRTSILÄ