

Færgesekretariatet:

Klubben for kommunale redere



Færgesekretariatet skal samle trådene, udnytte synergien, forhandle aftaler og udvikle færge­driften for landets 18 ø-kommuner. Reservefærge, rederansvar, øget turisme, rekruttering og driftsoptimering er nogle af de punkter, der står øverst på sekretariatets to do list.



Færgesekretariatet har til huse i Ærøfærgernes kontor i Ærøskøbing. Ved skrivebordet sidder sekretariatets leder og foreløbigt eneste fuldtidsansatte, Jan Fritz Hansen, – som en del vil kende som tidligere vicedirektør i Danmarks Rederiforening. Han er glad for det maritime nabo­skab men understreger, at selv om Ærø Kommune er vært, skal sekretariatet naturligvis arbejde for alle de 18 kommuner, der driver øfærger.

Kortene er spillet sådan ud, at Færgesekretariatet er oprettet på baggrund af "Tilskudsordningen vedr. kom­muner med mindre øer" på en aftale, der foreløbig giver driftsøkonomi til fire år.

Der er afholdt årsmøde, der er nedsat en styregruppe – og nu er kursen udstukket for sekretariatets arbejde. Jan Fritz Hansen er klar til at fortælle, hvad hovedopgaverne kommer til at bestå i for det næste års tid.

- Jeg vil gerne understrege, at Færgesekretariatet *ikke* er et rationaliseringsbureau, men derimod et forsøg på at skabe et velfungerende netværk, der kan optimere driften af øfærgerne ved samarbejde, synergi, erfaringsudveksling og stordriftsfordele – som et værn imod generelle grønthøsterbesparelser, lyder det fra sekretariatslederen, der har brugt de seneste måneder på at tage bestik af situationen. Han har været raden rundt og talt med poli­tikere, Søfartsstyrelsen, rederiforeninger, brancheforenin-

ger – og har også været ude at sejle med 12 af øfærgerne, hvor han har talt med både kommunale chefer, overfarts­ledere, chefskippere og besætningsmedlemmer.

Rederansvar fortøner sig

Meldingen er, at sådan helt grundlæggende fortøner ansvaret for færge­driften – rederansvaret – sig mange steder i det kommunale system, hvor en centerchef, direktør eller sekretariatsleder i teknisk afdeling står som reder. Det er overfartslederen, der klarer den daglige drift – og så længe tingene kører, er færgerne bogstaveligt talt under radarhøjde fra rederkontoret.

- Jeg er i gang med at få oprettet et kursus for rederne; helt konkret har jeg bedt SIMAC og CBS om at komme med et bud. Kurset har flere formål. Dels at klæde de kom­munale chefer på til opgaven som redere.

Dels vil et fælles kursus betyde, at rederne fra de for­skellige ø-kommuner kommer til at lære hinanden at kende. Min tanke er, at vi skal have en slags klub for kom­munale redere; erfaringsudveksling starter med, at man kender hinanden, siger Jan Fritz Hansen. Han tilføjer, at det er lige så vigtigt, at samarbejdet i de enkelte kommu­ner understøttes – op og ned i hierarkiet, mellem reder, overfartsleder og besætninger.



Færgesekretariatet har kontorfællesskab med Det Ærøske Færgeselskab. Arbejdet som sekretariatsleder giver mange rejsedage, og Jan Fritz Hansen har god hjælp fra færgeselskabets sekretær, Lotte Clausen Rhodes, der som deltidsansat i sekretariatet "rydder de værste bunker", når han er væk.

Rekruttering

Rekruttering er et generelt problem for øfærgerne, der ligger helt sidst i fødekæden.

- Den internationale søfart leverer ikke så mange navigatører længere, og de, der kommer hjem, har flere andre muligheder end kommunale øfærger. De private færgefarter kan tilbyde højere lønninger, og vi er også i konkurrence med offshore og offshore vind, hvor der er mange velbetalte stillinger, siger Jan Fritz Hansen. Desuden er navigatørerne ikke så meget for småfærgerne, fordi de mister deres papirer.

Derfor er det en af sekretariatets opgaver at kigge på, om færgenavigatørerne måske skal have deres egen uddannelse, målrettet til indenrigs færgefart – og med papirer begrænset til formålet.

- Tanken er, at vi kan rekruttere fra et andet lidt mere lokalt orienteret segment, der gerne vil sejle, men ikke har ønske om store have og fjerne lande.

Markedsføring og turisme

"Flere passagerer med færgerne" er også et væsentligt punkt på sekretariatets arbejdseddell; en opgave, der skal arbejdes med på flere fronter.



- På det mere overordnede plan er det vigtigt, at bookingsystemerne virker, og at det er nemt at købe en billet. Det fungerer ikke lige godt på alle færger. Vi ser på, om der over tid kan udvikles et fælles bookingsystem, fortæller sekretariatslederen og tilføjer, at det samtidig også er vigtigt, at søfolkene er synlige som en del af den samlede oplevelse af færgeturen:

- Jeg har nogle tanker om en mere holistisk opfattelse af besætningens rolle på færgerne. Det er klart, at færgens drift og sikkerhed har første prioritet. Men her udover kan der være forskellige turistopgaver, der kan være med til at gøre færgeturen til noget særligt. Det kan være styrmanden, der udpeger de forskellige øer og landsdele for en lejrskole eller fortæller et par turister om de bedste spisesteder på øen. Små ting, men en god oplevelse for passagererne.

- På den måde kan vi arbejde på at få mere volumen på færgeturisme, formentlig i samarbejde med turistorganisationerne. Måske skal nogle af besætningsmedlemmerne på et turist-kursus?

Afløserfærge

Stabil færgedrift uden forsinkelser og aflysninger er med Jan Fritz Hansens ord "liv og død" på øerne – der er meget på spil, når færgen ikke sejler.

Afløserfærger står derfor højt på ønskelisten, specielt i de sydfynske og sjællandske ø-kommuner. Limfjorden har egen ekstra kapacitet.

Hvis alle færger kunne passe ind i hinandens lejer, ville det give stor fleksibilitet i forhold til afløsning. Men øfærger bygges og drives af de enkelte kommuner, og ofte tages det sikre valg: en færge, der ligner den gamle. Faktisk har der i årenes løb været mange tiltag til en fælles læst for landets mange øfærger – blandt andet fra Småøernes Færgeselskabers side. Anstrengelserne har aldrig udmøntet sig i ens færger.

- Jeg er ved at se på, om vi kan finde en økonomisk overkommelig model til at bygge en fælles afløserfærge til de 5-7 sjællandske og fynske ø-kommuner. Tanken er, at kommunerne kan booke den, når deres færger skal





på værft eller er ude af drift. En ide i den forbindelse er, at færgen har sit eget ponton-færgeleje, der kan flyttes sammen med færgen.

- Derudover arbejder vi på at give færgen en ekstra – indtægtsgivende – funktion, fortæller Jan Fritz Hansen, der arbejder med to forskellige finansieringsmuligheder. En ide er, at færgen kan være en del af det danske miljøberedskab udstyret med flydespærringer, så den kan sættes ind ved større olieforureninger – her skulle Staten være med i finansieringen.

Den anden ide er, at færgen kan bygges som innovativ testfærge, fx hybrid og bygget af komposit, så den kan benyttes til forskning:

- Her kunne vi søge forskningsmidler; og færgen kunne evt. – her taler vi på meget langt sigt – blive læst for fremtidige færger, når vi kender den og har testet den. Grundtanken er, at vi skal have flere med ombord til at finansiere færgebyggeriet, bemærker sekretariatslederen.

Retrofit og rammevilkår

Nu er det som bekendt dyrt at bygge nyt – men det kan også være dyrt både i brændstof og miljøbelastning at beholde en gammel færge. Derfor er det tanken, at Færgesekretariatet skal kunne anvise en mellemvej, hvor der er gevinst både for miljøet og kommunekassen.

Planen er at tilbyde kommunerne, at der kommer et gæng af eksperter ombord. De skal se på det hele – fra alle de tekniske detaljer som bundmaling, skruestigning, temperatur i maskinrummet til muligheden for at skifte hovedmotoren eller forlænge skroget. Kort sagt, optimere den eksisterende færge til bedst mulige drift – ved retrofit. Det kan også være, at der kan ændres på en af havne-manøvrieme, så man sparer et par minutter; det giver så mulighed for, at farten kan reduceres en lille smule, og der spares brændstof.

- En slags Færgesekretariatets Svanemærke, kalder Jan Fritz Hansen det gennemgribende tjeik og tilføjer, at både værfter og udstyrsproducenter er interesserede:

”Det Blå Danmark er med.”

I direkte forlængelse heraf ligger spørgsmålet om gode rammevilkår for øfærgerne.

- Når vi kan demonstrere, at øfærgerne drives som kvalitetssøfart, er godt vedligeholdt og er enten nye eller retrofittede til bedst mulige niveau, har vi et godt

grundlag for at forhandle rammevilkår for færgedriften, påpeger Jan Fritz Hansen, der som en del af sin stillingsbeskrivelse har til opgave at ”udfordre Søfartsstyrelsen”:

- Rammevilkår er naturligvis noget, jeg kommer til at arbejde med på langt sigt og på mange områder af færgedriften. Et lille eksempel er i den forbindelse passagerantallet, der for mange af færgerne er forskelligt fra sommer til vinter – således, at soldækket skal være lukket for passagerer om vinteren.

- Vi vil arbejde på, at reglerne blødes lidt op, så det er muligt at søge dispensation for passagerer på soldækket på en dag med god vejrudsigt fx i påsken, hvor rigtig mange – både sommerhusgæster og øboer – erfaringsmæssigt vil med færgen.

- Her er det naturligvis også forpligtende for færgerne at overholde vilkårene for dispensationen.

Billetpriser er også en del af rammevilkårene, og Færgesekretariatet har i den aktuelle debat om statstilskud til billetter intensivt arbejdet for at fremme ”landevejsprincippet”, altså princippet om, at transport med færgen ikke skal være dyrere end at transportere sig ad landevejen.

Synergi og stordrift

Endelig er der naturligvis en række områder, hvor samarbejdet mellem 18 kommuner med 25 færger kan give synergi og stordriftsfordele. Indkøb af bunker og reservedele, forhandling om værftsophold, bookingsystemer, teknisk rådgivning som eksempel.

På personaleledelsen er det tanken at benchmarke personalegruppernes overenskomster med de aktuelle fagforeninger og se på, hvad der fungerer bedst både for kommunerne og for de ansatte.

- Vi vil bede både FOA, Søfartens Ledere, Metal Søfart og Maskinmesterforeningen om at byde ind, måske kan vi finde frem til nogle justeringer, der får tingene til at glide bedre, lyder det fra Jan Fritz Hansen.

Herudover skal der igangsættes et arbejde med at indhente fakta om færgerne.

Lakmusprøve

Der er nu nedsat en række arbejdsgrupper og projektgrupper med folk fra kommunerne, og som Jan Fritz Hansen siger: ”Det er nu, det skal vise sig, om kommunerne rent faktisk vil bruge tid og kræfter på at gå ind i udviklingsarbejdet. Der skal være interesse for arbejdet med færgerne, hvis det skal blive til noget.” ■



