

# WFS: Klar til mere pharma-forretning

Nye kølefaciliteter og CEIV-certificering skal ruste WFS til en luftfragt-fremtid med øgede pharma-volumener.

Af Anders Per Gajhede

Hos Worldwide Flight Services i Københavns Lufthavn lyder mantraet, at hvis ikke man er på forkant med branchens tendenser, må man se sig overhalet af konkurrenterne.

I krystalkuglen for den globale luftfragt antydes stigende mængder temperaturfølsomt gods, mens den hastigt voksende e-handel heller ikke ser ud til at have tænkt sig at fjerne foden fra speederpedalen foreløbig.

Det er spådomme, der tages alvorligt hos handlingselskabets nye Skandinavien-direktør, der i Kastrup netop har taget hul på splinternye kølefaciliteter til pharma-gods og glæder sig til WFS-stationens kommende CEIV-certificering, der fremover vil kunne tilbyde kunderne en CEIV-certificeret transport på handling-siden.

## CEIV-proces igangsat

Med 194 stationer i 22 lande er handlingselskabet Worldwide Flight Services (WFS) et af verdens absolut førende på verdensplan inden for håndtering af luftfragt. WFS har drevet forretning fra Københavns Lufthavn (CPH) i 11 år, og med på hele den rejse har været Jimi Daniel Hansen, der i sommer blev belønnet for sin flid og loyalitet med stillingen som selskabets direktør for Skandinavien.

I december åbnede WFS i København selskabets nye pharma-faciliteter, der har kapacitet til lagring af 16 cargo-enheder og tilbyder separate kamre på mellem 2 og 8 samt 15 og 25 grader. Hver bane i bygningen er desuden udstyret med et elektronisk rollerbed-system, der gør håndteringen af pharma-godset hurtigere og smidigere.

Etableringen af de nye kølefaciliteter sker på baggrund af kundernes øgede pharma-volumener og WFS' egen proces med at opnå IATA's CEIV-certificering. Det er hovedselskabets mål, at samtlige WFS' cargo-stationer skal være CEIV-certificeret, og i december 2017 blev stationen i Bruxelles den første til at opnå certificeringen.

- Det betyder, at der er nogle erfaringer i Bruxelles, vi kan læne os op ad. På flere områder er det en standard, hvor vi kan bruge det samme materiale, men det er samtidig også en lang proces, fordi vi skal have arbejdet skræddersyet til Københavns Lufthavn, siger Jimi Daniel Hansen.

Han tilføjer, at han i det seneste år har brugt cirka to fuldtidsstil-



Jimi Daniel Hansen, direktør for WFS i Skandinavien, foran selskabets nyetablerede kølefaciliteter i Københavns Lufthavn. (Foto: Anders Per Gajhede)

linger og investeret omkring 5 mio. kr. i hardware for at opnå certificeringen.

- Det er jo en langsigtet investering, og der er også omkostninger ved at drive virksomhed. Man skal lave investeringer for at sikre den fremtidige drift, siger direktøren.

## CEIV-efterspørgsel

Han fortæller, at WFS ønsker at blive CEIV-certificeret, da det er noget, der efterspørges af kunderne.

- Med certificering har vores kunder en garanti for, at den samlede transport fra A til B udføres med CEIV-certificering – også på handling-siden. Hvis vi vil følge markedet, tendenserne og efterspørgslen, så er certificeringen et must, og min opgave er at sikre virksomheden til fremtiden. Vi er ikke pionerer, men når vi nu tager CEIV-skridtet, er vi nogle af dem, der er med fra starten, siger Jimi Daniel Hansen, der dog ikke kan sætte dato på, hvornår certificeringen er i hus.

- Planen er, at det sker i løbet

af 2018, og jeg håber, vi er klar til det i tredje kvartal. Det kan dog være svært at spå om, for der er også nogle formelle procedurer, der først skal på plads, som er ude af vores hænder, siger direktøren, der i Københavns Lufthavn er chef for 162 WFS-medarbejdere.

## Mere belly cargo

En af tendenserne inden for global luftfragt, og desuden andre transportformer, er konsolideringer, der blandt andet har medført, at fragtflyene har ændret flyvemønster. Flere af de store luftfragtselskaber og integratorer vælger således i stigende grad udelukkende at lande deres fragtfly i de største europæiske hubs.

- Da jeg startede for 16 år siden, landede der 19 dedikerede fragtfly om ugen. I dag er vi nede på 5. Derfor ser jeg disse forandringer i godstransporten som en af de udfordringer i luftfragt-branchen, som vi skal have for øje, siger Jimi Daniel Hansen.

Han tilføjer, at luftfragt fra dedikerede fragtfly udgør 30 procent af forretningen hos WFS i Køben-

havn, mens resten består af gods fra passagerfly – belly cargo.

- Selvom tonnagen fra dedikerede fragtfly er gået ned, så holdt vi næsten samme niveau i 2017 som 2016. Og det skyldes øget kapacitet på passagerflyene – især på de interkontinentale ruter. Derfor er vi også glade for at høre udmeldingerne fra CPH om et kommende øget antal af interkontinentale ruter, for det er disse ruter, der er med til at opretholde fragttonnagen, siger han.

## Kapaciteten skal følge med

16 procent af WFS' samlede tonnage i København udgøres af temperaturfølsomt gods. Med udsigten til stigende pharma-forretning, en global verdenshandel i vækst og stigende mængder luftfragt fra en buldrende e-handel, er det vigtigt for WFS og Jimi Daniel Hansen både at kigge kapaciteten og interne processer efter i sømmene, når WFS fremover skal have del i de stigende godsmængder.

- Pharma er et øget fokusområde, og det vil det også være i 2018. Men vi skal også holde

øjnene åbne for den stigende e-handel. Hvis vi ikke er med på trenden, bliver vi overhalet af andre. Derfor skal vi også sørge for, at vi har kapaciteten til stigende fragtmængder. Der ligger allerede udvidelsesplaner klar, og vi er hele tiden klar til at trykke på startknappen, når tiden er inde. Men man bygger ikke en terminal over natten, så det handler også om at kunne spå om fremtiden, siger Jimi Daniel Hansen, der med forretningsfilosofierne Lean og Six Sigma i ryggen desuden har igangsat interne procedurer for at udvikle de interne processer på WFS-stationen i København:

- Vi vil gerne være klogere på alle led i driften, så vi hele tiden kan give kunderne hurtigere behandlingstid, hvilket er et vigtigt konkurrenceparameter. Det vigtigste, vi som medarbejdere kan gøre i den forbindelse, er hele tiden at undre os. "Kan jeg gøre denne ting anderledes?". Vi skal hele tiden forbedre os. Den dag, vi stopper med at udvikle os, er den dag, konkurrenterne overtager vores forretning, lyder det fra direktøren.