

Rederi bag ny AI-løsning: Før røg der 100 e-mails frem og tilbage – nu kan de nøjes med én

Arbejdet med kunstig intelligens i en konservativ branche var så lovende, at rederiet Hafnia, der har danske rødder, endte med at skabe et nyt AI-selskab. Tidsgevinsterne er meget synlige nu - for eksempel på fakturaer, der havner i en forkert afdeling.

[Del artiklen](#)

[Giv artiklen](#)

[Gem på læseliste](#)



Hafnia er verdens største rederi for tankskibe og har dybe danske rødder. Nu har et projekt med kunstig intelligens sat turbo på nogle af de mange, papirtunge processer omkring shipping. Foto: PR



Jesper KildebogaardFINANS

Mens selve opgaven er nem at forstå – at sejle en last fra havn A til havn B – er alt papirarbejdet i den internationale shippingbranche meget tungt og kompliceret.

Det har det danskfødte rederi Hafnia valgt at gøre noget ved og er undervejs endt med at blive halvpart i et AI-selskab, der skal sælge til mange andre brancher også.

»Vi har set i mange år, at der er rigtig mange processer, der bliver gentaget flere gange, både i shipping og i andre brancher. Det er det samme manuelle arbejde dag ud og dag ind. Og det kan automatiseres med kunstig intelligens,« siger Mikael Skov, adm. direktør for Hafnia.

Arbejdet med at få computerhjælp til det komplekse papirarbejde hos Hafnia begyndte for flere år siden i samarbejde med britiske Simbolo, og det endte med at afføde selskabet Complexio med base i Hellerup, som er et joint venture.

»Der går tusindvis af timer i dag med, at mennesker er nødt til at være mellemmand i en række komplekse, tilbagevendende opgaver, hvor data ikke er perfekte. En virksomhed bruger ofte over 60 pct. af al arbejdstid på disse opgaver, og mange af dem kan automatiseres,« siger Matthew Talbot, adm. direktør for Complexio.

Det unge selskab har formelt under et år på bagen, men begyndte som et internt projekt hos Hafnia for næsten tre år siden. Og nu har Complexio projekter hos seks forskellige virksomheder, inklusive moderskabet Hafnia, og kan efterhånden vise nogle ret konkrete eksempler på effektivisering.



Mikael Skov, adm. direktør for Hafnia, har over 200 skibe i 'stald'. Nu har han også en del af et AI-selskab. Foto: PR

Hos Hafnia, der er verdens største tankskibrederi, handler én proces for eksempel om godkendelser for et chartret skib.

Det er en proces, der indtil nu blandt andet krævede mellem 30 og 100 e-mails, med dusinvis af vedhæftede dokumenter og data fra forskellige it-systemer. Samlet er der over 60 forskellige opgaver i processen, når man pinder dem ud én for én.

Nu kan den del af opgaven automatiseres ved hjælp af kunstig intelligens, så outputtet er ét færdigt email-forslag, som bliver godkendt af et menneske, før det sendes afsted.

»Det kan tage mellem en og otte timer at gøre manuelt. Det involverer mange dokumenter fra forskellige dele af organisationen. Men vi kan samle alle disse data internt på et par minutter. Det giver et billede af, hvor stort potentialet er,« siger Matthew Talbot.

Complexio

- Stiftet i december 2023, som et joint venture mellem Hafnia og Simbolo. Siden er andre shippingselskaber kommet med, blandt andet Trans Sea Transport, BW Epic Kosan og Alassia NewShips Management.
- Complexio blev født, da et AI-projekt hos Hafnia i 2022 viste så meget potentiale, at det med tiden blev skilt ud som nyt selskab. Idéen var, at løsningen så også kan sælges i andre brancher.
- Base i Hellerup, med 56 ansatte i alt, fordelt rundt i verden.

Hvis bare 40 pct. af den slags opgaver kan overlades til en computer, som med kunstig intelligens er blevet langt bedre til at navigere i alverdens data og inputs, vil det gøre en enorm forskel for en virksomhed, lyder hans vurdering.

»Der er et signifikant potentiale for højere produktivitet og vækst, hvis du kan automatisere 40 pct. af 60-90 pct. af de manuelle, tilbagevendende opgaver i en virksomhed. Samtidig mindsker du fejl, får højere compliance og forbedrer servicen, når det sker automatisk. Det er uanset hvilken branche,« siger Matthew Talbot.

Et andet eksempel er en faktura, der er sendt til den forkerte afdeling. En klassisk, irriterende opgave at fikse for et menneske, som havde andet og mere vigtigt at bruge sin tid på.

»Nu er vi i stand til at identificere alle fakturaer, som er sendt forkert. Det er et lille skridt, men der er 24 trin i den opgave. Og normalt ville en medarbejder bruge 2-3 dage om måneden på det,« siger han.

[Læs også](#)

[Har sparet mindst halvanden million: »Kunstig intelligens har øget vores produktivitet helt vildt«](#)



Shippingbranchen er et oplagt sted at tage fat, for der er mange faste, men komplekse processer, data som ikke er struktureret efter en computers ønske, og mange forskellige it-systemer, som ikke taler godt sammen.

Samtidig er der mange aktører i et internationalt miljø, der skal blive enige om nye måder at gøre tingene på.

Tidligere har A.P. Møller-Mærsk for eksempel forsøgt at rulle en løsning ud, baseret på blockchain-teknologi, der skulle gøre alt papirarbejdet omkring shipping af containere meget mere digital. Men projektet, Tradelens, blev aldrig en succes.

Med kunstig intelligens kan man omvendt 'nøjes' med at automatisere alt det, som foregår på indersiden hos et rederi, fordi computersystemerne nu kan forstå input næsten som et menneske.

»Udefra har branchen haft ry for at være lidt konservativ og ikke så forandringsvillig. Men der sker rigtig meget i øjeblikket. Der bliver brugt en masse ny teknologi. Og fordi vi er de største i verden på vores område, føler vi også, at vi har et vist ansvar for at bidrage til udviklingen,« siger Mikael Skov.

Konceptet i AI-løsningen er, at den kunstige intelligens først skal læres op. Det sker ved at sluge data fra de sidste mange år, for eksempel alle de e-mails, der bliver sendt rundt, internt og eksternt.

»Den skal først lære det, men så fungerer det også. Og den bliver dygtigere hele tiden, for den bliver ved med at lære af processerne,« siger Mikael Skov.

AI-værktøjet skal altså kun fyldes med virksomhedens egne data, så den kommer uden forudindtagede holdninger, ligesom data fra virksomheden aldrig kommer ud derfra. Det hele kører i et lukket system.



Matthew Talbot står i spidsen for AI-selskabet Complexio, som kom til verden efter et AI-projekt hos Hafnia. Foto: PR

Første trin for den kunstige intelligens, når den begynder at gumle sig igennem alle de historiske data, er at finde de mange sammenhænge. Hvem skriver hvad til hvem hvornår? Hos Hafnia har systemet for eksempel på to år noteret sig 267 millioner forskellige forbindelser.

Med tiden bliver flere og flere processer så kortlagt grundigt nok til, at computeren kan overtage og køre det helt automatisk. Men ikke helt uden hjælp.

»Den kører processen helt selv, men der bliver ikke sendt noget ud, uden at det er blevet godkendt af en medarbejder,« forklarer Mikael Skov.

Når én proces er blevet gennemskuet af den kunstige intelligens, kan man ofte overføre den læring til andre processer, der foregår på samme måde. Og det gælder som sagt ikke bare i shipping. Complexio er begyndt at gå ud i mange andre brancher, hvor der på samme måde er manuelle opgaver, der i dag kræver mange mandetimer.

»Vi arbejder i dag med finanssektoren og forsikring, og nogle industrielle brancher. Alle brancher mener, at de er meget komplekse, men når man ser nærmere på det, har de alle samme slags processer og workflows,« siger Matthew Talbot.

Når flere og flere opgaver i papirgangen hos Hafnia med tiden går fra menneskehånd til computerstyring, vil det ikke efterlade overflødige medarbejdere, forsikrer Mikael Skov.

»Medarbejderne synes ikke, at det gentagne arbejde er ret sjovt og vil hellere bruge tiden på det, som får virksomheden til at vokse. Vi har været i vækst-mode, så ved at blive mere effektive, kan vi vokse uden at vi bliver flere. Vi har brug for alle de medarbejdere, vi har.«

Artiklen er publiceret i samarbejde med FINANS