

NORDEN News

Velkommen til NORDENs nye verden

NORDEN har de seneste år udviklet sig til at være et stadigt større og mere internationalt rederi med kontorer i 6 lande. Medarbejderstyrken på land er mere end 4-doblet, og flåden mangedoblet til pt. 122 opererede skibe med 38 flere på vej. Opgaven er nu at sikre en kontrolleret og vedholdende vækst i nogle meget *volatile* (bevægelige) markeder. NORDEN News skal give alle medarbejdere og interesserede en mulighed for at få et mere

samlet overblik over NORDENs forretning, mål, værdier og udfordringer og hastigt ændrede hverdag. NORDEN News vil fremover komme 4 gange om året: Forår, sommer, efterår og vinter. Jeg håber, I vil tage godt mod nyhedsbrevet og bruge det. God læselyst!

CARSTEN MORTENSEN



På vej mod endnu et rekordår



NORDEN hævdede i august forventningerne til hele året og igen 23. sept. efter salget af yderligere 2 skibe. Rederiet venter nu et overskud efter skat i niveauet USD 300 mio. (ca. DKK 1,8 mia.)

Det er ny rekord og en pæn fremgang fra 2004, der bød på en indtjening på USD 264 mio. (ca. DKK 1,6 mia.).

25. november fremlægger NORDEN sit regnskab for årets første 3 kvartaler, og vanen tro er det via hjemmesiden www.ds-norden.com muligt at følge med, når adm. direktør Carsten Mortensen og direktør Jens Fehrn-Christensen præsenterer tallene og besvarer spørgsmål fra analytikere, presse og investorer. Mere information om den direkte telekonference vil blive lagt på hjemmesiden, når dagen nærmer sig, og regnskab og præsentation vil også kunne ses på hjemmesiden på dagen.

NORDENs halvårsrapport 2005 kan også ses på hjemmesiden.

Inde i bladet

- 2 I orkanens kølvand
- 4 Hvorfor svinger fragtraterne?
- 7 Norient er klar til vækst
- 8 Kaptajn på land
- 9 Barsk hverdag i Indien
- 12 NORDEN går til filmen

I orkanens kølvand



LYSTBÅDEHAVN LANGS MISSISSIPPI EFTER ORKANEN "KATRINA"

Da en af historiens kraftigste orkaner, "Katrina", 29. august 2005 ramte kystområderne ud til den Mexicanske Golf i USAs sydøstlige stater, befandt 2 af NORDENs skibe sig midt på Mississippi-floden

Tæt på orkanens øje

36 timer før orkanen lå det NORDEN chartrede Panamax skib AN HO i Davant 58 sømil syd for New Orleans og lastede kul til Frankrig. Kaptajnen blev af den amerikanske havnetjeneste instrueret om at forlade lastekajen og ankre op på floden. AN HO stoppede straks lastningen og ankrede op ved Cedar Grove Anchorage. Da "Katrina" passerede, lå AN HO kun 28 sømil fra orkanens øje og var ude i vindstyrker på op til 126 knob (64m /sek.). AN HO drev mere end 2000 meter for anker, hvilket er meget usædvanligt. Men godt, at det forlod kajområdet, hvor der kom voldsomme skader på anlæg og fartøjer.

Ankerkæder krydsede

Også Norients produkttanker BALTIC COMMANDER lå på Mississippi, da "Katrina" ramte. Det lå for anker ved Garyville med en last raffineret gasolie ombord. Stedet var i samråd med US Coast Guard (USCG) blev vurderet som det mest hensigtsmæssige at ligge under orkanen. Og USCG synes at have valgt rigtigt. Bortset fra, at BALTIC COMMANDER blev skubbet voldsomt rundt og ankerkæderne krydsede, klarede skibet sig uden større problemer. Og det kunne få dage senere aflevere lasten, der gik til en af de få uberørte terminaler.

I alt havde NORDEN 8 skibe, der blev direkte berørt af orkanen. 4 blev efter aftale med kunderne omdirigeret til andre havne, 2 laster blev flyttet nogle dage og 2 blev udskudt til senere.

Al sejlads indstillet

NORDBRIGHT befandt sig i Stillehavet 2 dage fra Panama-kanalen, da orkanen hærgede. Det var undervejs fra Sydkorea til New Orleans med en last cement – med forventet ankomst 6. september. Al sejlads på Mississippi blev de første dage efter orkanen indstillet, indtil farbarheden på floden var blevet undersøgt af de lokale søfartsmyndigheder (US Coast Guard).

3. september blev floden genåbnet for skibe med dybgang op til 35 ft. (10,65 m), dog kun for sejlads i dagtimerne, da omkring 70% af lysafmærkningsbøjterne langs floden enten var forsvundet eller ude af drift. 5. september blev tilladelsen udvidet til skibe på op til 39 ft. (11,90 m).

Løse boreplatforme

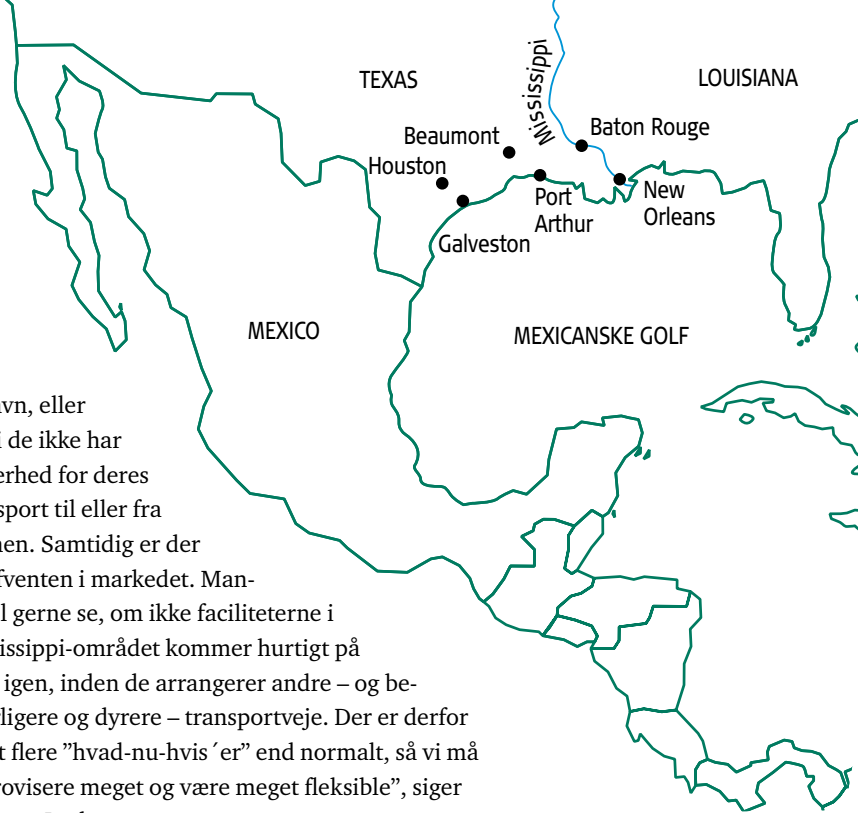
"Katrina" bevirkede desuden, at et stort antal oliebo-replatforme havde revet sig løs og drev ukontrolleret rundt langs kysterne i den Mexicanske Golf. Her udgjorde de en stor fare for skibstrafikken, især om natten, da de ikke var lysafmærkede. Pga. dette blev NORDBRIGHTs ankomst til lodsstationen Southwest Pass tilpasset, så den foregik i dagtimerne.

6. september, dag 8 efter "Katrina", ankom NORDBRIGHT til Southwest Pass og fik mod forventning lods om bord allerede ved ankomst. På dette tidspunkt var Mississippi netop blevet åbnet for skibe med dybgang på op til 41 ft. (12,50 m), ca. 1 m mere end NORDBRIGHTs dybgang på 11,52 m.

Færger på land

Undervejs fra Southwest Pass op mod det endelige bestemmelsessted 185 sømil (22 timers sejlads) fra lodsstationen blev besætningen vidne til nogle af de massive ødelæggelser, som "Katrina" havde frembragt.

Kaptajn Claus B. Jensen fortæller: "Ca. 4 timers sejlads fra Southwest Pass passerede vi Venice, et lille fiskerleje, som var totalt destrueret. Alle huse var jævnet med jorden, og utallige fiskerbåde var kastet



op på land. Mange af de små byer og samfund langs Mississippi breder ligger under vandniveauet på floden og var stadig totalt oversvømmet.

Længere oppe ad Mississippi-floden, ca. 3 timers sejlads før passage af New Orleans, var store dele af flodbredden på begge sider fyldt med strandede pramme. Kort før passage af New Orleans så vi mange strandede færger og slæbebåde.

Vi fik dog ikke noget indtryk af de omfattende oversvømmelser, som bruddet på digerne til Lake Pontchartrain havde udløst. De oversvømmede områder ligger alle bag ved New Orleans' skyline og er derfor ikke synlige fra Mississippi-floden. Fra New Orleans og videre op mod vores bestemmelsessted så vi betydeligt færre ødelæggelser, kun nogle få strandede pramme og enkelte ødelagte lysafmærkningsbøjer".

Store effekter for fragtmarkedene

Orkanens effekter for USAs fragtmarked er enorme. Mississippi er hovedtransportvejen for korn fra USAs kornkamre i Midtvesten (Heartland), og kornsæsonen står for døren. En række kornelevatorer langs Mississippi har været beskadiget eller ude af drift, men 8 af 10 er allerede i drift igen. Pga. forholdene på floden har prammene dog ikke kunne vende, og det har skabt mange ophobede laster og "propper". Tilsvarende har en række kulterminaler været ude af funktion, og mange olieraffinerier har stået under vand og er beskadiget. Det øger den i forvejen stigende efterspørgsel efter raffinerede olieprodukter fra udlandet til USA. Og forsyningen med råolie, der før skete via pipelines fra "flydende stationer" ude i Golfen, er også kraftigt reduceret, da mange pipelines er beskadiget.

"Alternativet er andre transportveje – via vestkysten eller østkysten – men her er faciliteterne i havnene og transportvejene over land langt fra så udbyggede som i Mississippi-området", fortæller Thomas Jarde fra NORDENs amerikanske kontor i Annapolis.

"Vi har mærket effekterne meget direkte. En række af vores laster i den kommende periode har måtte omarrangeres i tæt samarbejde med vores berørte kunder, enten fordi vi ikke kan anløbe den optima-

le havn, eller fordi de ikke har sikkerhed for deres transport til eller fra havnen. Samtidig er der en afventen i markedet. Mange vil gerne se, om ikke faciliteterne i Mississippi-området kommer hurtigt på fode igen, inden de arrangerer andre – og besværligere og dyrere – transportveje. Der er derfor langt flere "hvad-nu-hvis'er" end normalt, så vi må improvisere meget og være meget fleksible", siger Thomas Jarde.

Ny orkan

Ved redaktionens slutning var effekterne af den efterfølgende orkan "Rita" (23-24. september 2005) ikke gjort endeligt op. Den ramte bl.a. det sydlige Louisiana. USAs oliecentrum og fjerdestørste by, Houston, slap meget billigere fra orkanen end forventet. Men mindst 3 store olieraffinerier har fået store stormskader og en stor del af olieudvindingen i den Mexicanske Golf er standset. Det vil sætte ekstra pres på leveringssituationen i den kommende tid og må forventes at drive fragtraterne yderligere op.

I rum sø

NORDEN Tankers and Bulkers (USA) stod 20. september til søs med kunderne. Kontoret i Annapolis var vært for et stort arrangement for kunder, mæglere og samarbejdspartnere ombord på det gode skib "Catherine Marie", der cruisede rundt i Chesapeake Bay området. Undervejs blev der serveret god mad, og behagelig dæmpet musik sørgede for, at det var muligt både at netværke og tale forretning. I alt 60 kunder og samarbejdspartnere var med på vandet.

Bag tallene:

Hvorfor svinger fragtraterne?

Fragtraterne har i årets første 9 måneder været meget svingende. Fra et højt niveau i starten af året over et kraftigt fald i 2. kvartal til nu igen at stige. Hvorfor svinger fragtraterne så meget?

Store prisstigninger på råvarer

På tørlastområdet er fragtraterne afhængige af priserne på udvalgte råvarer, navnlig jernmalm, stål, kul og kobber – og på efterspørgslen på dem.

Priserne på råvarerne reguleres 1 gang årligt pr. 1. april. I år blev der varslet særligt store prisstigninger på en række råvarer, f.eks. jernmalm (72% prisstigning). Mange kunder købte derfor store mængder før 1. april til gammel pris og opbyggede store lagre. Det gav mange transporter i første kvartal til høje fragtpreiser, men et mat 2. kvartal med lave fragtrater. Mange begynder nu at købe igen (til de nye priser), og det driver fragtraten op.

Når prisen på en vigtig råvare – f.eks. jernmalm eller kul – når et vist niveau, kan det pludselig betale sig at udvinde råstoffer af en dårligere kvalitet eller med sværere tilgængelighed i et andet land end før, og det giver samtidig nye transportveje og samhandelspartnere og driver raterne op på nogle ruter og ned på andre. Bl.a. har Kina pga. de høje priser fundet det rentabelt at øge egenproduktionen af jernmalm.

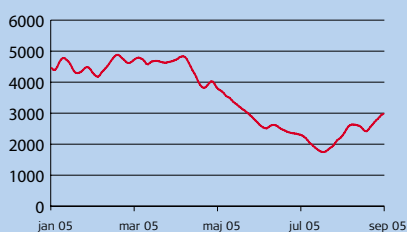
Mangel på raffineret olie

På tankområdet er der tale om 2 vidt forskellige typer laster – råolie fra udvindingskilden til raffinaderiet og raffinerede olieprodukter, f.eks. benzin og fyringsolie, fra raffinaderiet til private forbrugere og virksomheder via distributørerne. Når prisen på olie og benzin har været på himmelflugt i 2. og 3. kvartal af 2005, er det ikke fordi der er mangel på råolie. Det er bl.a. fordi raffinaderikapaciteten på nogle hovedmarkeder – især USA – har haft svært ved at følge med.

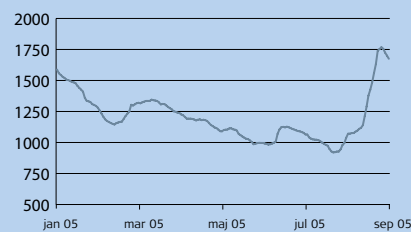
I 2004 gav stor efterspørgsel fra især Kina og USA høje fragtrater for både råolie og raffineret olie.

UDVIKLINGEN I TØRLAST- OG TANKRATERNE

BALTIC DRY INDEX



BALTIC CLEAN TANKER INDEX



Væksten fortsatte ind i 1. kvartal 2005, hvorefter den kinesiske efterspørgsel blev reduceret kraftigt, og det medførte faldende rater. Pga. gode fragtrater gennem hele 2004 havde mange rederier en forventning om fortsat gyldne tider, og de havde derfor ikke ophugget gammel tonnage i samme takt som normalt. Det gav yderligere fald i fragtraterne. I 3. kvartal har en stigende efterspørgsel efter raffinerede olieprodukter i USA betydet, at raffinaderierne i bl.a. Europa ikke kan følge med mere, og at den raffinerede olie nu må komme endnu længere væk fra – f.eks. Kina og Mellemøsten. Det giver længere sejltider og flere skibsdage pr. transport og dermed stigende efterspørgsel. Derfor er fragtraterne på vej op igen.

Samtidig har skaderne efter orkanerne "Katrina" og "Rita" på boreplatformene i den Mexicanske Golf og de store raffinaderier omkring New Orleans, Beaumont og Port Arthur givet yderligere efterspørgsel efter både råolie og raffineret olie udefra til USA, og det har skubbet priserne på fragten opad igen.

Endelig indgås der også *optioner* på fremtidige køb og levering af olie ud fra forventninger om, hvordan man *tror*, markederne vil udvikle sig. Disse handler kan få priserne til at svinge yderligere – både op og ned – uden egentlig direkte "logisk" årsag.

Stor rekruttering vækker opsigt

NORDEN fordobler sin egenflåde og skal derfor bruge mange nye seniorofficerer ombord på NORDENs skibe. Med nogle nye og meget anderledes jobannoncer for de mange nye stillinger har NORDEN skabt berettiget opsigt i skibsfartskredse

”Det er helt usædvanligt at oprette så mange nye stillinger af den type på én gang. Faktisk er det den største enkeltstående rekruttering af seniorofficerer til et dansk rederi nogensinde”, fortæller senior vice president Lars Lundegaard fra Teknisk Afdeling, der har ansvaret for rekruttering af personale til NORDENs egne skibe.

Vægt på værdier

Samtidig har jobannoncerne brudt med den traditionelle annoncestil i skibsfartsbranchen ved at lægge vægten på NORDENs værdier og på at beskrive NORDEN som arbejdsplads. Og resultatet er ikke udeblevet. Over 90 velkvalificerede kandidater har der været til de nye stillinger, og der er siden kommet adskillige ansøgninger til.

”6 af de nye seniorofficerer begyndte før sommerferien, og i løbet af de næste måneder vil der starte 9 mere. Hen over årsskiftet vil tilgangen af nye skibe medføre ansættelse af yderligere 9-10 seniorofficerer”, siger Lars Lundegaard.

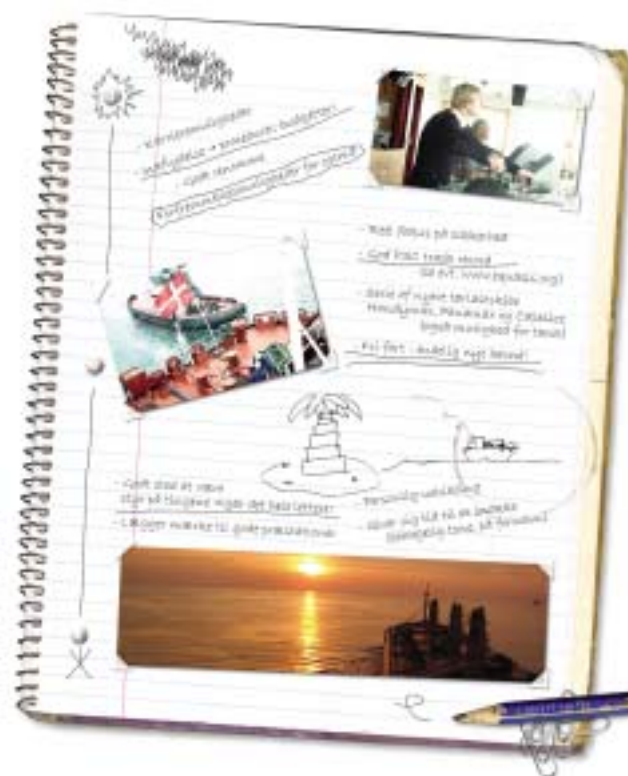
Den store rekruttering har foreløbig medført mere end 45 jobsamtaler, og det har været et stort pus-

lespil at få til at gå op. Opgaven med at introducere de mange nye kolleger til NORDENs arbejdsprocesser om bord bliver også omfattende. For 3 måneder siden havde NORDEN 9 egne skibe med i alt 107 officerer ombord og en samlet besætning på 219. I starten af 2006 vil NORDEN have 17 egne skibe med 187 officerer ombord og en samlet besætning på over 330. Det er en vækst på 75% i antallet af officerer og en udvidelse af den samlede besætning med 50% – på blot 9 måneder.

Målrettet introduktion

”Teknisk Afdeling står over for en meget stor udfordring med at indkøre de mange nye skibe – både teknisk, bemandsmæssigt og ledelsesmæssigt. For at være klar til denne store udvidelse har vi udviklet en helt ny omfattende Standard Operating Procedure (SOP) og et målrettet introduktions- og instruktionsprogram for de nye officerer”, fortæller Lars Lundegaard. Se de mange nye kolleger på s. 11.

DE NYE JOBANNONCER
(HER VIST I UDSNIT)
LÆGGER VÆGT PÅ NORDEN
SOM ARBEJDSPLADS



Strategiproces i gang

NORDENs årlige strategiproces er godt i gang. Sidst i august var der Global Meeting i Tørlastafdelingen, hvor lederne fra Handymax, Panamax, Operation og kontrolafdelingerne samt kontorerne i Singapore, Shanghai, Mumbai, Annapolis og Rio de Janeiro var samlet til en første drøftelse af bl.a. produkter, ruter og laster i årene 2006-08. Et tilsvarende strategimøde holdes i Tankafdelingen. I Teknisk Afdeling holdes et seminar for skibsofficerer i midten af oktober. Her vil de bl.a.

drøfte vigtige Key Performance Indicators (KPI'er) for skibene, herunder hvordan driften af skibene kan effektiviseres og kvalitetssikres bedst muligt. Strategiprocesen er omfattende og betyder, at mange medarbejdere vil blive inddraget i det videre arbejde.

Strategiplanerne vil blive præsenteret for NORDENs bestyrelse den 6. december.

Overblik:

Bevægelser i NORDENs flåde

TØRLAST

Køb af skibe

M.v. NORD-KRAFT (bygget 2000; 171.199 dwt på 17,6m; 289,9m LOA; 45m beam) blev leveret til NORDEN den 11. august 2005. Skibet har været på langtidscerteparti hos NORDEN siden 2000 og er både det største tørlastskib, ejet af NORDEN nogensinde, og den største bulkcarrier sejlen under dansk flag.

I slutningen september 2005 overtages 2 skibe:

M.v. NORDKAP (bygget 2002; 77.229 dwt på 14,3m; 225m LOA; 32,3m beam) og m.v. NORD PHOENIX (bygget 2000; 50.244 dwt på 11,9m; 189,8m LOA; 32,3m beam), der har været på langtidscerteparti hos NORDEN siden hhv. 2002 og 2000.

NORDEN har erklæret købsoptioner på yderligere 2 skibe til levering i 4. kvartal 2005. M.v. NORDFLEX (bygget 2002; 52.344 dwt på 12m; 190m LOA; 32,3m beam) forventes leveret i oktober måned, og m.v. NORDVIND (bygget 2002; 53.553 dwt på 12,3m; 189,9m LOA; 55,3m beam) forventes leveret i slutningen af året. Begge har været på langtidscerteparti hos NORDEN siden 2002.

Salg af skibe

M.v. NORDBRIGHT (bygget 2001; 52.827 dwt på 12m; 190m LOA; 32,3m beam) og m.v. NORDSUND (bygget 2001; 50.296 dwt på 11,9m; 189,8m LOA; 32,3m beam) er blevet solgt til amerikanske interesser med forventet levering i december 2005. Begge skibe er taget tilbage på 2-årige certepartier.

TANK

Salg af skibe

M.t. NORDAFRIKA (bygget 2003; 37.463 dwt på 10m; 180m LOA; 32m beam) er leveret til nye vietnamesiske ejere den 5. september 2005. Skibet har været i NORDENs flåde siden juni 2003.

M.t. NORDPACIFIC (bygget 2003; 105.344 dwt på 14,9m; 239m LOA; 42m beam) forventes leveret til de nye ejere i løbet af oktober 2005. Skibet har været i NORDENs flåde siden 2001.



M.V. NORD-KRAFT

Flåde status

Ultimo september 2005 består NORDENs flåde af følgende skibe:

	Tørlast	Tank	Total
Aktiv flåde			
- Egen flåde	7*	4	11
- Certepartier med købsoption	18	3	21
- Andre Certepartier	83	7	90
Totalt antal skibe	108	14	122

Til levering

- Til egen flåde	3	4	7
- Certepartier med købsoption	26	3	29
- Andre Certepartier	0	2	2
Totalt antal til levering	29	9	38

* INKL. NORDSUND OG NORDBRIGHT

Norient er klar til vækst

”Organisationen i NORDENs og Interorient Navigation Company (INC)s nye tanker-pool, Norient Product Pool A/S (NPP), er på plads, og poolen er nu klar til et stort *inflow* af ny tonnage”, fortæller Søren Huscher, der er adm. dir. for Norient Product Pool

I løbet af september 2005 kommer 3 nye skibe, der oprindeligt først var planlagt til levering i november/december. Herefter kommer der de næste 18 måneder et nyt skib pr. måned, så Norient i 2007 når op på en flåde på tæt ved 40 produkttankere med en gennemsnitsalder på under 2 år. Målet er at blive blandt verdens 3 største produkt tanker-pools.

Norient rådede fra starten over i alt 18 Handysize og MR produkttankere, heraf 12 fra NORDEN. Begge rederier vil løbende indskyde flere skibe i poolen i takt med, at de frigøres fra andre kontrakter eller leveres fra værft. På sigt vil alle NORDENs Handysize og MR produkttankere indgå i samarbejdet.

Fleksibel flåde

”NORDEN har traditionelt haft sine væsentligste aktiviteter i Østen, mens INC har haft størstedelen af sine aktiviteter i Vesten. Ved at samle de to rederiers skibe i en pool har vi øget den geografiske dækning, og den større flåde gør os mere fleksible. En kunde behøver kun at spørge et sted for at få en sikker og pålidelig transport med moderne dobbeltskrogede tankere, og vil altid kunne tilbydes et skib af rette størrelse og på rette sted”, siger Søren Huscher.

NPP har nu været i drift i godt 9 måneder. Den daglige ledelse har været en udfordring for de fleste involverede, dog mest regnskabsafdelingen. Ny og uprøvet regnskabssoftware, som samtidig også bruges til pool distributionssystemet, har krævet megen tid. Samtidig har organisationen skullet på plads, og de rette profiler rekrutteres. NPP har nu 15 medarbejdere, alle danske, med en solid shippingfaring.

Langtidscharter til NORDATLANTIC

NORDENs Aframax crude oil tanker NORDATLANTIC vil – når den nuværende time charter for Total udløber – fra januar 2007 og 5 år frem være beskæftiget på time charter hos det italienske oliefirma ENI, en af verdens største energiproducenter og Italiens største.

NORDATLANTIC skal forsyne ENIs raffinaderier i Italien med crude oil (råolie) og navnlig sejle mellem Nordafrika, Syrien og Sortehavet og italienske havne. Indgåelsen af langtids charteraftaler er en del af NORDENs strategi om at have langtidsbeskæftigelse til Rederiets Aframax crude oil tankskibe.

EN AF NORIENT PRODUCT POOLS MANGE TANKERE – M.T. NORDSCOT



Kaptajn på land



PORT CAPTAIN MORTEN
KJELL LARSEN OG KAPTAJN
MARIO LUIS AEISIA FRA
NORD OCEAN I SIAM
SEAPORT

Når NORDENs skibe anløber Koh Si Chang Anchorage i Thailand, Taipei i Taiwan eller Banjarmasin i Indonesien, står kaptajn Morten Kjell Larsen ofte og tager imod

Morten Kjell Larsen er port captain for NORDEN i Sydøstasien og har til opgave at sikre, at skibenes ophold i havnene bliver så korte og effektive som muligt, og at samspillet med myndigheder og havnepersonalet forløber glat.

Ansigt på kunden

"Med skibe, der er chartret af NORDEN og ikke har dansk personale ombord, kan det ofte være en rigtig god idé at være personligt til stede i havnen, som repræsentant for befragteren og som *ambassadør for kunden*. Det kan give personalet på skibet og i havnen et præcist billede af, hvad vi forventer – og hvornår. De får "sat ansigt" på opdragsgiveren, og de har en at handle direkte med – eller skulle forklare sig til, hvis der opstår problemer undervejs", fortæller Morten Kjell Larsen.

Mange penge på spil

De mest banale ting kan ofte vise sig at være næsten uoverstigelige hindringer, og manglende papirer, strømsvigt, defekt laste- og losse-materiel,

forkert booking i havnene, mangelfuld information og kulturforskelle kan koste dyre dage. Der er rigtig mange penge på spil, for en "skibsdag" koster mellem USD 10.000 og USD 60.000 afhængigt af skibstype.

Kodeordet for Morten Kjell Larsens arbejde er derfor *optimering af alle processer* fra skibet kommer i havn til det drager af sted igen: Losning, rengøring, lastning, myndighedskontakt, papirgange etc. F.eks. er der megen tid og penge at spare ved at hyre ekstra mandskab til at starte rengøringen af lastrummene et efter et, så snart de er tømt, i stedet for at vente til hele lasten er losset. For en fast kontraktsejlad med kul i Thailand sparede det f.eks. 2 skibsdage i havn pr. måned – svarende til en besparelse på over DKK 1 mio. på årsbasis.

Tæt samspil

Morten Kjell Larsen er efterhånden et kendt ansigt i mange af havnene, og det betyder meget med *empati* – et godt kendskab til lokale forhold, gensidig respekt og en god relation.

"Vi gør meget for at indgå i tæt samspil med de lokale, og det er meget vigtigt at kunne kommunikere med alle og kunne motivere. Man vil meget hellere "gå en ekstra mil" for nogle, man kender og føler sig forpligtet overfor", siger Morten Kjell Larsen.

Globalt ansvar

Morten Kjell Larsen har sin faste base i Thailand og havde alene i 1. halvår 2005 mere end 130 rejsedage til havne i Sydøstasien. Antallet af rejsedage bliver ikke mindre fremover, da han har fået det daglige operationelle ansvar for alle NORDENs landbaserede lastegrabber i havnene globalt. Morten Kjell Larsen har været port captain i NORDEN i 3 år og har tidligere sejlet for bl.a. Lauritzen, Norsk Hydro og CatLink, været styrmand på Skoleskibet "Georg Stage" og port captain i Elfensbenkysten.

KONKURRENCE: Vis os "dit NORDEN"

"NORDEN News" vil gerne afspejle alle sider af hverdagen og de mange forskellige opgaver og kompetencer i NORDEN – til lands og til vands, i Danmark og ude i verden. Hjælp os derfor med at vise "dit NORDEN". Send en beskrivelse af din hverdag eller en sjov oplevelse, eller send et foto, der fortæller en god historie. Så deltager du samtidig i konkurrencen om en flaske champagne. Din tekst må maksimalt være på 1 A4 side. Dit foto skal helst være på 4 mio. megapixel eller mere, eller et papirbillede i farver.

Send dit bidrag til: Martin Badsted, Dampskibsselskabet "NORDEN" A/S, Amaliegade 49, DK-1256 København K, Danmark – e-mail: mba@ds-norden.com. Vinderen og de bedste bidrag bliver offentliggjort i NORDEN News i starten af april 2006.



GADELIV I MUMBAI

Barsk hverdag i Indien

NORDEN har gennem en årrække sejlet på Indien. Forretningen er vokset støt, og med en forventet økonomisk vækst i Indien alene i år på 6-7%, en vækst i importen på 35% og i eksporten på 26% forventes landet at blive mere og mere vigtigt for tørlasttransporter

NORDEN oprettede derfor eget kontor i Indien 1. januar 2005 i Mumbai (Bombay), som er den kommercielle hovedstad i Indien. Flere af NORDENS kunder har hovedkvarter her. På kontoret er der 3 medarbejdere – 1 general manager, 1 chartering manager og 1 chartering assistant. Desuden er 1 port captain stationeret i Kolkatta (Calcutta). Han dækker hele Indien med støtte af en lokal fast agent, som kan varetage NORDENS interesser i stort set alle havne.

Kontoret i Mumbai dækker hele det indiske "sub-kontinent" (Indien, Pakistan samt Golfstaterne). Fragterne er typisk jernmalm (af forskellig slags) fra Indien til navnlig Kina, og kul (kul, steam kul og coking kul) fra Sydafrika, Australien, Kina og Indonesien til forskellige havne i Indien.

Tålmodighed og improvisation

Efter 9 måneder er kontoret godt på vej. Teamet løser alle dag-til-dag chartering opgaver, og jagt på nye kunder og muligheder er også en stor opgave. Kontoret, organisationen og netværket er nu

på plads, og en række nye handler er sikret. Men det har krævet vedholdenhed – og stor tålmodighed og improvisation at nå dertil. "Bare det at få fat på en fotokopimaskine eller en printer kan tage uger", fortæller general manager Michael Bonderup, Mumbai.

1 meter regn

"Monsunen gav i år den kraftigste nedbør på en enkelt dag nogensinde – næsten 1 meter på ét døgn – og mange omkom pga. oversvømmelser. Mange el-installationer og generatorer blev lagt under vand, og det gav massive problemer med manglende strøm og begrænset transport. Og når det er varmt, betyder de mange aircondition-anlæg, der kører konstant, at ledningsnettet hele tiden overbelastes, og at strømmen går ustandseligt. Mumbai er ofte uden strøm i 12-14 timer i døgnet".

Overload

"Det mobile telefonnet er også overbelastet. I Indien kommer der 1-1,5 mio. nye mobiltelefonabonnenter hver måned, og netkapaciteten er ikke tilstrækkelig. I myldretiden, hvor alle sidder i bilerne og ringer hjem, er det nærmest umuligt at opretholde en forbindelse. Og det er svært at komme rundt i byen. Antallet af biler voksede med næsten 25% sidste år", fortæller Michael Bonderup.



SINGAPORE – ASIENS SHIPPINGCENTER

NORDEN sponsorerer forskning i Singapore



ADAM NIELSEN OG HENRIK NØRGAARD PÅ KONTORET I SINGAPORE

NORDEN har sponsoreret SGD 50.000, svarende til ca. DKK 175.000, til et nyt center for forskning og analyse af skibstransport

Centret – Singapore Center for Maritime Studies (CMS) – åbnede 1. juli 2005 og har til huse på National University of Singapore. CMS er finansieret i et samarbejde mellem virksomheder og staten, der med forskningscenteret ønsker at udbygge Singapores rolle som regionalt kraftcenter for skibstransporten. NORDENs lokale selskab, Nordhval Pte. Ltd. var en af de første bidragsydere.

Lokalt engagement

”Sponsoratet ligger helt i tråd med NORDENs politik om, at vi engagerer os på alle planer i de lande, vi er repræsenteret i, og at vi viser engagement og empati. Som en af de første bidragsydere har vi haft mulighed for at målrette vores sponsorat til et forskningsprojekt inden for tørlast. Ud over at understøtte vores engagement i det lokale samfund giver sponsoratet også NORDEN direkte kontakt til en række akademikere med speciale inden for ship-

ping, så vi kan også ende op med selv at lære noget nyt”, fortæller managing director Peter Borup, Singapore.

Asiens shippingcenter

Singapore er på mange områder det førende shippingcenter i Asien. Her har de store olieselskaber og råvareleverandører asiatiske hovedkvarter, og bystaten er også center for en række store handels- og transportfirmaer.

NORDEN har haft kontor i Singapore siden 1997. De første år som et rent tankkontor, men fra 2001 også med tørlast. I dag arbejder 1 med tankområdet og 6 med tørlast – 3 befragtere, 2 operation managers og 1 port captain (se artikel s. 8). På kontoret arbejder der også 4 regnskabsmedarbejdere, der løser opgaver for alle NORDENs kontorer og skibe i Asien. NORDEN har også oprettet et lokalt selskab, Nordhval Pte. Ltd., der ejer egne skibe samt et antal strukturerede deals med købsoptioner. I alt er der kommitteret 15 skibe til Nordhval Pte. Ltd.

Medarbejdernyt

NORDEN
kalender



TIL LANDS

Nye medarbejdere

1. juli 2005: *Klaus Stamp*, 45, ansat som bunker trader i Oceanconnect Danmark. Klaus vil håndtere alle vores bunkers og lube oils.

4. juli 2005: *Maj Calmer Kristensen*, 18, ansat som piccoline i det interne serviceteam.

14. juli 2005: *Ole Lykke*, 41, ansat som purchasing manager i Teknisk Afdeling.

1. august 2005: *Christian Hornum*, 22, ansat som trainee. Christian vil tilbringe det første år i Operations i Tankafdelingen/Norient Product Pool A/S.

1. august 2005: *Christian Fossing Hansen*, 22, ansat som trainee. Christian vil tilbringe det første år i Handymax Chartering i Tørlastafdelingen.

1. august 2005: *Nickie Neumann Hansen*, 20, ansat som trainee. Nickie vil tilbringe de første 6 måneder i Operations i Tørlastafdelingen.

1. august 2005: *Rasmus Saltofte Jacobsen*, 20, ansat som trainee. Rasmus vil tilbringe de første 6 måneder i Controlling i Tørlastafdelingen.

1. august 2005: *Jette Colstrup*, 32, ansat som administrative assistant (deltid) i Tørlastafdelingen. Jette vil få ansvar for udarbejdelse og håndtering af skibspapirer i Tørlastafdelingen.

1. august 2005: *Søren Dybdahl*, 48, ansat som senior crew manager i Teknisk Afdeling.

8. august 2005: *Jan Andersen*, 47, ansat som port captain i NORDEN Tankers & Bulkers Inc., USA. Jan vil få den Amerikanske Golf som hovedarbejdsområde, men vil også dække andre havne, hvis der er behov.

1. September 2005: *Thomas Marvig Rasmussen*, 30, ansat som operatør i Norient Product Pool A/S.

1. September 2005: *Susanne Alsing*, 46, ansat som event coordinator/secretary i Tørlastafdelingen.

Stillingsskift og udnævnelser

31. juli 2005: *Michael Wulff* udlært som elev og fremover ansat i Management Support i København.

31. juli 2005: *Steffen Johnstad Møller* udlært som elev og fremover assistant operations manager i Singapore.

31. juli 2005: *Anne Mette Hansen* udlært som elev og fremover assistant chartering manager i Mumbai.

1. oktober 2005: *Allan Wodstrup* overgået fra en stilling som operatør til ny stilling som befragter i Norient Product Pool A/S.

TIL SØS

Nye medarbejdere

15. juli 2005: *Claus B. Jensen*, 44, ansat som skibsfører – tilgår NORDBRIGHT.

15. juli 2005: *Preben Mikkelsen*, 45, ansat som skibsfører – tilgår NORDKAP.

25. juli 2005: *Søren P.S. Larsen*, 46, ansat som skibsfører – tilgår NORD PHOENIX.

1. august 2005: *Christian Elkjær Hedegaard*, 21, ansat som officersaspirant – tilgår NORDATLANTIC.

1. august 2005: *Søren Nicolaj Sørensen*, 23, ansat som officersaspirant – tilgår NORDATLANTIC.

1. august 2005: *Claus Mose Hansen*, 24, ansat som officersaspirant – tilgår NORDATLANTIC.

1. august 2005: *Finn H. Madsen*, 56, ansat som skibsfører – tilgår NORD-KRAFT.

1. september 2005: *Lars W. Hansen*, 52, ansat som skibsfører – tilgår NORDKAP.

1. september 2005: *Preben Hansen*, 53, ansat som skibsfører – tilgår NORDSUND.

1. september 2005: *Kjell Malmberg*, 46, ansat som skibsfører – tilgår NORDSTJERNEN.

Stillingsskift og udnævnelser

1. juli 2005: *Kim Aarup*, 46, overgået fra stilling som overstyrmand til ny stilling som skibsfører på NORD-KRAFT.

Mærkedage

5. december 2005: Maskinchef *Kent Brogaard Christensen* fylder 60 år.

11-12. oktober 2005:
NORDEN Officers Seminar, København, for skibsofficerer på orlov

2. november 2005:
NORDEN Invitational, golfturnering for samarbejdspartnere, Sakaide Country Club, Takamatsu i Japan

25. november 2005:
Offentliggørelse af regnskabsresultat for 3. kvartal

2. december 2005:
Navngivning af Hull Nr. GSI 00012, Guangzhou, Kina ved Hendes Højhed Prinsesse Alexandra

NORDEN går til filmen

Hele september måned har gangene i NORDENs hovedkvarter i Amaliegade lydt som kantine hos et stort filmselskab. Ord som *storyboard*, *special effects* har blandet sig med udtryk fra shipping og søfartens verden

Knap 75 medarbejdere har ved siden af de almindelige opgaver arbejdet ihærdigt med at udarbejde manuskripter og drejebøger til 7 forskellige små film om NORDEN, som skulle vinkles som en udvalgt TV-station ville have gjort det.

Filmoptagelserne fandt sted på NORDENs medarbejderweekend d. 24. september i Snekkersten med hjælp fra professionelle kamera-, lyd- og redigeringsfolk.

Premiererne fandt sted allerede samme aften, og en jury sammensat af de ansattes ægtefæller kårede de bedste film i kategorierne "Bedste historie", "Bedste teknik" og "Største overraskelse".

Allerede dagen efter var grupperne i arbejdstøjet igen. Her skulle de udfra de områder, de havde arbejdet med filmisk, give input til en ny samlet præsentationsfilm af NORDEN, som forventes klar i starten af 2006.

Medarbejdernes 7 film om NORDEN kan ses – eller genses – på intranettet. Herudover vil alle medarbejdere i NORDEN modtage en DVD med de 7 film og billeder fra dagen.



KOMMENDE KAPTAJN I NORDEN?

Kaptajn for en dag

Hvordan ser et dampskib og en tanker ud? Hvor sejler NORDENs skibe? Og hvad laver en kaptajn?

21 børn i alderen 3-13 år deltog i NORDENs store børnedag i august i Amaliegade. Her fik de svar på disse og en lang række andre spørgsmål. Efter en historie om NORDEN og grundlæggeren Mads Holm, fortalt i børnehøjde, kom en kaptajn i fuld uniform og gav børnene en beretning om livet til søs og under fremmede himmelstrøg.

Bagefter var der skattejagt rundt i det store hus med opgaver og ledetråde, der handlede om NORDENs skibe. Det var første gang, NORDEN arrangerer børnedag, men med den store tilslutning og de begejstrede reaktioner bestemt ikke den sidste.

NORDEN

Dampskibsselskabet "NORDEN" A/S
Amaliegade 49
1256 København K
Danmark

Telefon: +45 33 15 04 51
Telefax: +45 33 15 61 99
www.ds-norden.com

Ledelse
Telefon: +45 3315 0451
Telefax: +45 3315 6199
direktion@ds-norden.com

admin@ds-norden.com
it@ds-norden.com
account@ds-norden.com

Tørlastafdeling
Telefon: +45 3315 0451
Telefax: +45 3342 0530
drycargo@ds-norden.com

Tankafdeling
Telefon: +45 3315 0451
Telefax: +45 3393 1599
tankers@ds-norden.com

Teknisk Afdeling
Telefon: +45 3315 0451
Telefax: +45 3393 3733
technical@ds-norden.com

Norient Product Pool A/S
Telefon: +45 3271 2300
Telefax: +45 3271 2349
all@norientpool.com