

Vi skal fortsat udvikle os

2005 gav det hidtil bedste resultat i NORDENs historie. Det har vi opnået gennem en solid vækst på tankmarkedet, via en høj afdækning af vores tørlastskibe i et vigende marked, via salg af skibe på attraktive tidspunkter og - ikke mindst - via en stor, engageret og kompetent indsats fra alle NORDENs medarbejdere til lands og til vands over hele verden. En stor tak til jer alle.

2006 bliver et anderledes år, hvor markedet vil normaliseres efter et par års supercyklus. Efter spørgslen forventes fortsat at udvikle sig med pæne vækstrater, men samtidig vil der komme flere nybygningsleverancer inden for både tank og tørlast,

og det forventes at føre til, at raterne vil ligge under niveauet for 2005. Vi skal derfor fortsat udvikle os, tilpasse os de ændrede vilkår og være tæt på kunderne og fokusere på deres behov.

I dette nummer af NORDEN News kan du bl.a. læse om NORDENs strategi for fortsat vækst de kommende år og se eksempler på, hvordan NORDEN både i den daglige drift og i udviklingen af forretningen tager afsæt i et tæt og indgående kendskab til processer, kundebehov og markeder. Det skal vi blive ved med at udvikle yderligere. Stilstand er lig tilbagegang. God læselyst.

CARSTEN MORTENSEN



Gennem isen

At sejle gennem 60 cm tyk is i 20 graders frost er en oplevelse ud over det sædvanlige. Læs beretningen fra istankeren m.t. Baltic Wind gennem den tilfrosne Finske Golf til St. Petersburg side 6-7



Inde i bladet

- 2 Bedste resultat i 135 år
- 3 Kursen er sat mod fortsat vækst
- 4 Klar til afgang
- 5 Norient Product Pool satser på istankere
- 9 Jorden rundt på fire minutter
- 10 Samba, spisepinde og spareribs
- 12 Et travlt år på broen

Bedste resultat i 135 år

2005 blev det bedste år i NORDENs historie med et overskud efter skat på USD 336 mio. (ca. DKK 2,0 mia.). Det er en stigning ifht. 2004 på 27 procent

Hovedlinjer

Omsætningen steg 11 % ifht. 2004 til USD 1.296 mio. Væksten skyldtes især flere skibsdage og højere dagsindsejling for produkttankskibene. *Tør-lastafdelingens* resultat før afskrivninger blev USD 165 mio. – et fald på 17 % ifht. året før, men langsigtet beskæftigelse gjorde tørlastskibenes indtjening solid i et faldende marked. *Tankafdelingens* resultat steg 37 % til USD 57 mio. som følge af højere aktivitet og et stærkt spotmarked. *Avancer* fra salg af skibe var USD 128 mio.

Udbygning af flåden

Udvidelsen af NORDENs flåde fortsatte, men med større fokus på egne skibe. Den samlede bruttoinvestering i skibe og nybygninger var USD 336 mio. mod USD 64 mio. året før. Samtidig udnyttede

NORDEN den stærke efterspørgsel på moderne tonnage til at tage gevinster hjem ved skibssalg. Flåden af egne skibe voksede fra 7 til 10, og den samlede aktive flåde – egne skibe samt indbefragtede skibe - udgjorde 124 skibe ved årets afslutning. I de kommende år får Rederiet leveret yderligere 45 skibe til kerneflåden. Rederiet har købsoptioner på 56 skibe, hvoraf 20 allerede opereres af NORDEN.

Større organisation

I januar blev det 5. oversøiske kontor åbnet i Indien. Udekontorerne genererer en stadigt stigende del af indtægterne. Bemanningen på kontorer og skibe blev øget, og NORDEN havde ultimo året 384 medarbejdere.

Alle tallene kan ses mere udførligt i NORDENs årsberetning 2005, der kan downloades fra NORDENs hjemmeside www.ds-norden.com. Her kan man også se præsentationen af NORDENs årsregnskab og hente en kort version af NORDENs årsberetning med hovedlinjerne fra 2005.



Værdiproces i NORDEN

Hvad vil det sige at være *pålidelig*, når man er befragter eller indkøber, *fleksibel*, når man er controller eller kaptajn og *empatisk*, når man er port captain eller lokalt ansat?

Alle NORDENs medarbejdere skal i den kommende tid arbejde med NORDENs kerneværdier og sætte værdierne i forhold til deres opgaver og hverdag, for det er vigtigt, at værdierne får liv og løbende prioriteres.

”Det siger sig selv, at en controller godt må være fleksibel i forhold til samarbejdet med kolleger og samarbejdspartnere, men skal stå klippefast på NORDENs principper for regnskaber og budgetter, og at NORDENs udstationerede medarbejdere skal respektere de lokale kulturer”, siger HR manager Vibeke Schneidermann. ”Men for en række medarbejdergrupper mellem disse poler, er der ikke så klare skillelinjer. Det er derfor vigtigt, at den enkelte tager ejerskab for værdierne og tager stilling til, hvordan han og hun kan efterleve værdierne i praksis og hele tiden tilpasser sin adfærd til de ændrede krav i jobbet”, siger hun.

Startskuddet til den store værdiproces gik i gang i slutningen af februar på lederniveau, og den vil i løbet af foråret brede sig til hele organisationen.

Kursen er sat mod fortsat vækst

NORDENs langsigtede mål er at skabe stabil, lønsom vækst. Dette skal opnås ved fortsat udvikling af den forretningsmodel, der har sikret Rederiet en førende position på tørlastmarkedet i løbet af de seneste 8 år

De fire ben i NORDENs strategi for de kommende år er: Fortsat kundefokus, Risikostyring, Dygtige medarbejdere og Udbygning af flåden.

I NORDENs årsberetning 2005 beskrives strategien udførligt. Her er en kort introduktion:

Fortsat kundefokus

NORDEN vil fastholde og udbygge sit stærke kundefokus og styrke relationerne til kunderne, bl.a. gennem flere ”risk and reward sharing” forretninger. De eksisterende joint ventures skal udvikles, og arbejdet med at skabe nye attraktive samarbejder fortsættes.

Risikostyring i centrum

En aktiv styring af de primære kommercielle risici, f.eks. udsving i fragtrater, skibspriser og bunkerpriser, er en af grundpillerne i NORDENs strategi om at stabilisere indtjeningen.

For at imødegå udsvingene på spotmarkedet vil NORDEN beskæftige en stor del af flåden på langsigtede lastekontrakter og timecharters til attraktive rater. NORDEN vil følge markederne tæt og løbende tilpasse afdækningen til ændrede markedsforhold og -udsigter.

Udbygning af flåden

NORDEN vil fortsat udbygge tørlastflåden for at bevare sin globale lederstilling i Handymax segmentet og øge markedsandelen i Panamax segmentet. Flåden i det mest volatile (svingende) segment – Capesize – skal fastholdes.

På tankområdet planlægger NORDEN en noget større udbygning. Væksten vil især ske i segmenterne SR (Short Range) og MR (Medium Range), hvor tonnagen er beskæftiget i Norient Product Pool.

Flådekapaciteten skal som hidtil øges på den måde, der sikrer størst mulig fleksibilitet, hvis det kan ske på attraktive vilkår. Da det forventes at blive

vanskeligere at sikre korttidsindbefragtninger på fornuftige vilkår, vil betydningen af egne skibe og langtidsindbefragtede skibe vokse.

En stor del af væksten i NORDENs flåde af egne skibe vil komme fra udnyttelse af købsoptioner. Ultimo 2005 havde NORDEN 56 købsoptioner – og frem til og med 2008 kan NORDEN udnytte 17 af disse. Desuden har Rederiet indgået aftale om levering af 9 nybygninger.

Dygtige medarbejdere

Stærkere organisation

NORDENs organisation på land skal styrkes, så den kan håndtere den fortsatte vækst. Der skal løbende ansættes nye medarbejdere, og åbningen af et eller flere nye kontorer indgår også i planerne.

Kerneverdierne skal styrkes

En stærk kultur er en vigtig del af NORDENs tilbud til nye og eksisterende medarbejdere. Kulturen hviler på tre kerneværdier – *pålidelighed*, *fleksibilitet* og *empati* – og efter en række år med stor tilgang af nye medarbejdere indleder NORDEN en proces for at forankre værdierne stærkere (se s. 2).

Kompetenceudvikling

Ledertalenter i NORDEN skal identificeres tidligt og have mulighed for at udvikle sig personligt og fagligt. Desuden vil NORDEN styrke kompetencerne i bred forstand, bl.a. ved et stærkere samarbejde med IMD og andre skoler om lederuddannelse samt ved et bredere tilbud om efter- og videreuddannelse til alle medarbejdere. Der er tegnet profiler for alle medarbejdere på land og for alle seniorofficerer, som fastlægger, hvad de skal kunne for at understøtte Rederiets strategi.

Nye veje i rekrutteringen

Sammen med flere andre rederier tager NORDEN i 2006 de første elever ind på en ny shippinguddannelse (se s. 12).

I rekrutteringen af mere erfarne kandidater vil NORDEN i højere grad gå uden for rederierhvervet og uden for Danmark.

Klar til afgang



CHRISTIAN SØRENSEN ER 29 ÅR OG HAR ARBEJDET MED SHIPPING I 8 ÅR. CHRISTIAN HÅNDBERER TYPISK LASTER, DER ER SLUTTET PÅ KONTORET I ANNAPOLIS, F.EKS. KORN FRA USA TIL FJERNØSTEN, CEMENT FRA FJERNØSTEN TIL USA ELLER KOKS FRA DEN MEXICANSKE GOLF ELLER DET NORDLIGE SYDAMERIKA TIL MIDDELHAVET.

Når aftalen om en skibstransport er sluttet, er det operatørens opgave at sikre, at skibet leverer varen, og at transporten foregår optimalt. Det er en mangesidet opgave

”Hvis man sammenligner en skibstransport med en film, er operatøren på mange måder instruktøren, der skal sørge for, at hovedrolleindehaveren – skibet – yder sit bedste, og at samspillet mellem de mange forskellige dele fungerer optimalt”, siger Christian Sørensen, siden 2004 operations manager på NORDENs kontor i Annapolis i USA.

Optimering af sejladsen

Aftalen om skibstransporten indgås af *befragteren*, der inden aftalen sluttet, har lavet en kalkule for transporten for lastemængde, tidsforbrug, olieforbrug, risikofaktorer mm. Herefter overtager *operatøren* ledelsen af opgaven.

”Udfordringen består i at optimere den *faktiske* sejladse; lastning, losning og rengøring og være på forkant med skibets næste opgave. Her kan der være stor forskel på, om der er tale om en enkelt transport – som ved spotsejladse – eller om flere, gentagne transporter, hvor vi kan lave en ”rammeaftale” med havne og agenter”, forklarer han.

Instruktion af skibet

”Inden rejsen begynder, instruerer vi skibet om rejsen, og hvor de skal påfylde olie (bunkers). Vi aftaler lasteplaner og sejlroute med skibets kaptajn, og vi prøver at maksimere lasteindtaget inden for de givne muligheder”, siger Christian Sørensen.

”Under sejladsen har vi løbende kontakt til skibet og får faste positionsrapporter fra skibet, så vi kan tilpasse aftalerne med anløbshavnen, hvis skibet er foran – eller bagud – ifht. planen, eller hvis der er behov for at ændre sejlrueten. Med de afstande ski-

bene sejler, kan selv små ændringer i vind eller strømforhold betyde mange timer til den ene eller anden side, og vi skal sikre os, at næste led er klar til at håndtere skibet, når det er fremme – uden tab af tid. Sker der uforudsete begivenheder undervejs – storme, maskinskade, strejker i havnene mm. skal vi også være der for skibet”, siger Christian Sørensen.

Effektivt ophold i havnen

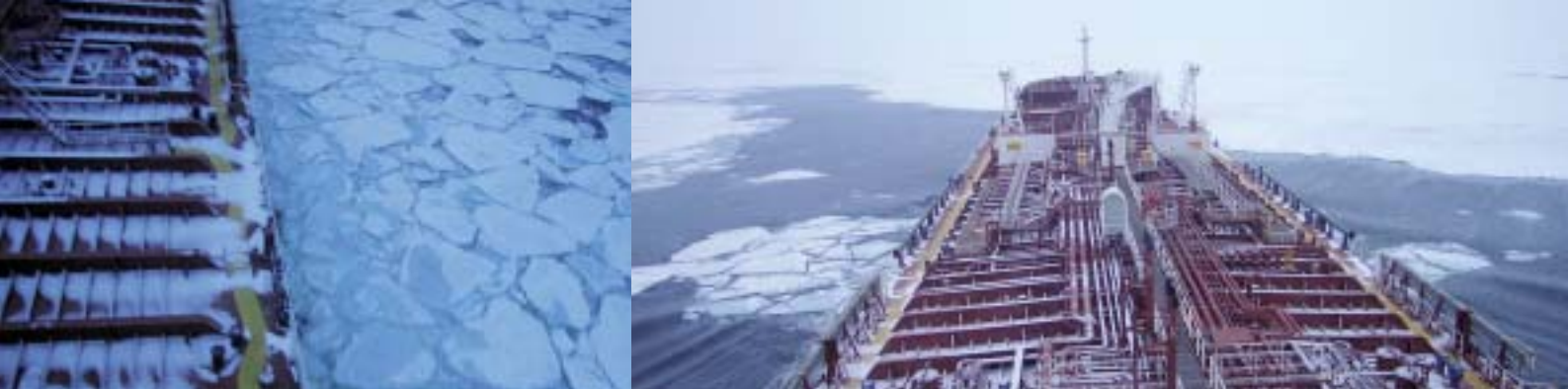
Det er operatørens opgave at indgå aftaler om havneopholdet i samarbejde med den lokale agent – alt fra brug af slæbebåde til lastning, losning og rengøring. Hvis der er særlige forhold, der taler for det, booker operatøren en af NORDENs egne eller tilknyttede port captains til at være til stede under havneopholdet – for at gøre opholdet i havnen så effektivt og kort som muligt.

”Når skibet er i havn, følger vi fremdriften i opgaverne via agenten, skibets kaptajn og evt. vores port captain, og vi ser om der er behov for initiativer fra vores side. Imens holder vi løbende kontakt til agenten og befragterne om, hvornår skibet forventes klar til afgang til næste opgave”, fortæller han.

Sikring af kvaliteten

Efter sejladsen er der hele den økonomiske side og kvalitetsopfølgningen. Operatøren hjælper med til, at NORDENs controlafdeling får alle de nødvendige informationer til fakturering af opgaven og til at lave beregninger for faktisk laste- og lossetid.

”På den måde sikrer vi os også, at vi løbende kan forbedre vores kalkuler ved indgåelse af aftalerne. Kvalitet er at levere det lovede til kunden – og gerne lidt til – og at vores produktionskæde er effektiv og sikker. Det er succeskriterierne for mine opgaver”, siger Christian Sørensen.



Norient Product Pool satser på istankere

For at styrke sin position i Handy/MR (Medium Range) tanksegmentet yderligere, har Norient Product Pool (NPP) besluttet at udvide indsatsen på istankemarkedet

Baggrunden er forventninger til store stigninger i eksporten af både råolie og raffinerede olieprodukter i Hvidehavet, det Baltiske Hav og den østlige del af Rusland i de kommende år. NORDENs partner i NPP, Interorient Navigation, har planlagt efter denne udvikling gennem et stykke tid, og derfor er deres nybygningsprogram domineret af isklassetankere.

Særlige krav

At eje og operere en moderne flåde af isklassetankere adskiller sig fra almindelig tanksejls på en række områder. Istankere skal bl.a. have forstærket skrog og øget motorkraft, og mandskabet skal have særlige kundskaber i sejls og procedurer ombord under de ekstreme vejrforhold.

Istankerne inddeles i fire skibsklasser, efter hvor tyk is, de må sejle i: *1A Super*: 1,0 m is, *1A*: 0,8 m, *1B*: 0,6 m og *1C*: 0,4 m. NPP råder i dag over to klasse 1A og otte klasse 1B istankere, og yderligere fem klasse 1A og fire klasse 1B istankere er under nybygning.

Ekstra sikring

For at sikre transport af høj kvalitet og sikkerhed har Interorient Navigation valgt en række ekstra faciliteter, som ligger *udover* kravene til almindelige isklassetankere. Interorientens klasse 1A istankere har bl.a. rustfri stålpropeller, overisningssikring (deck winterization) af manifolder, forhalingspil (mooring winches) og luftventilering af ballasttanke for at undgå at ballastvandet fryser til.

Træning i issejls

Interorient har samtidig investeret i et nyt is-simulator træningscenter i Riga i Estland, som forventes at blive klart i løbet af sommeren 2006, til træning af mandskabet i issejls. Simulatoren bygges som en tro kopi af broen på deres isklasse-skibe.

For at sikre stor viden om denne særlige type transport og de problemstillinger, skibene står overfor, skal alle medarbejdere (operatører og befragtere) til lands i Norient Product Pool på en medsejls. Thomas Hechmann var – som den første – med isklasse 1B tankeren m.t. Baltic Wind gennem isen til St. Petersburg (se hans beretning på næste side).

Vinderen er fundet

NORDEN News udskrev i efteråret konkurrencen "Vis os dit NORDEN", hvor det handlede om i ord eller billeder at fortælle om hverdagen og de mange forskellige opgaver i NORDEN – til lands og til vands. Thomas Hechmann fra Norient Product Pool er med rejseberetningen og de mange gode fotos fra m.t. Baltic Winds rejse gennem tyk is til St. Petersburg på s. 5-7 og forsiden vinder af konkurrencen. Tillykke til Thomas, der snarest modtager en god flaske champagne, og tak for de øvrige bidrag til konkurrencen.





"Kaptajnen fortalte, at små skibe ofte kunne sidde fat i isen i 4-5 dage, mens de ventede på en isbryder eller et skib, der passerede tæt nok forbi til at hjælpe dem fri".

HELT TÆT IS. MAN KUNNE DÅRLIGT FORSTÅ MAN VAR PÅ HAVET.

Med tankskib gennem tyk is

At sejle gennem 60 cm tyk is i 20 graders frost er en oplevelse ud over det sædvanlige. Thomas Hechmann var ombord på istankeren m.t. Baltic Wind gennem den tilfrosne Finske Golf til St. Petersborg. Her er hans beretning

Thomas blev taget ombord ud for København. Efter 1½ dags sejlads mødte skibet den første is ved indgangen til den Finske Golf:

"Man ved aldrig helt, hvornår man møder isens kant, da vindforholdene spiller en vigtig rolle i dannelsen af den "nye is", som er det første tegn på isdannelse. Vandet får en olieagtig konsistens, og man kan se iskrystaller blive dannet i vandet. Efter kort tid var mellem 70 og 80 % af havet dækket af is.

Kaptajnen så næsten lige så meget bag skibet som foran. Det gjorde han for at se, hvor hurtigt isen lukkede sig bag skibet, så han kunne få et indtryk af isstrykket. Så længe man har mere end 20-30 m åbent vand bag skibet, er der ikke grund til bekymring for et isklasse 1B skib som Baltic Wind.

Efter mindre end ½ time var havet helt dækket af is, men den var fortsat relativt tynd – mellem 5 og 20 cm. Farten var 11-12 knob.

Hjælp små skibe

Allerede tre timer senere, da skibet passerede Tallinn, var isen oppe på 20-30 cm tykkelse, og vi begyndte at passere mindre skibe, der sad fast i isen. Kaptajnen fortalte, at små skibe ofte kunne sidde fat i isen i 4-5 dage, mens de ventede på en isbryder eller et skib, der passerede tæt nok forbi til at hjælpe dem fri.

Inden for 1 time havde Baltic Wind passeret tre skibe, der alle blev i stand til at komme fri og følge os, og vi dannede nu en mindre konvoj, anført af Baltic Wind. Farten var 8 knob.

Over radioen hørte vi, at en olietanker kaldte assistance fra Admiral Makarov, en af de fem russiske isbrydere, som hjælper skibe, der skal til de russiske havne. Isbryderen ville være fremme inden for 2-3 timer.

Værd at vide om is:

Tykkelse og konsistens

- Ny is:** Vandet får en olieagtig konsistens, og man kan se iskrystaller blive dannet i vandet.
- Nilas is:** Et tyndt elastisk lag af is (op til 10 cm), som let bøjer sig og følger vandets bevægelser.
- Ung is:** 10-30 cm tyk is. Isen kan på dette stadie ofte "stakke" sig ved, at to isflager presses sammen, så den ene glider ind under den anden. Det gør isen dobbelt så tyk.
- Førsteårs is:** Is dannet gennem én vinter med tykkelser på over 30 cm.
- Gammel is:** Is, som har overlevet forrige sommer. Denne is er normalt "blødere" end førsteårs is.



FØRSTEÅRS IS: ISEN ER DANNET GENNEM ÉN VINTER OG ER OVER 30 CM TYK.

Konvoj-sejlads

Kaptajnen besluttede at stoppe Baltic Wind og afvente isbryderen, selvom vi på dette tidspunkt sejlede 6-8 knob. Det var en klog beslutning. I kølvandet på Admiral Makarov var vi i stand til at opretholde 12-13 knob og skånede samtidig skroget mod isen. Et stykke fra St. Petersburg ændrede Makarov kurs imod Primorsk, og vi skulle selv sejle alene igennem 50-60 cm tyk is – noget af en oplevelse.

Efter 3 timer måtte vi overgive os til isen og kunne ikke komme videre ved egen kraft. 4 timer senere kom et andet skib tæt nok forbi til, at vi kunne komme fri og sejle til St. Petersburg Lods Station. Her lå 20 skibe og ventede på lods og isbryderassistance. Efter et par timer ankom en isbryder, og alle skibe dannede en lang konvoj, med Baltic Wind som nr. 9.

Helikopter slæbebåde

Det sidste stykke vej helt til kaj blev skibet hjulpet af to såkaldte ”helikopter slæbebåde”. De hedder sådan, fordi de kan dreje rundt om sig selv i vandet og samtidig bryde isen op, så skibene kan komme helt til kaj. Isen i havnen i St. Petersburg er nemlig noget af det hårdeste i verden, fordi saltindholdet i vandet er meget lavt. Det er derfor, at sejladsen i f.eks. den Finske Golf og den Botniske Bugt er meget vanskelige i sammenligning med f.eks. arktiske områder, trods den større istykkelse dér.

Turen har givet mig et godt indtryk af de særlige vilkår, som istankerne opererer under, og mange erfaringer, jeg vil kunne drage nytte af i mit daglige arbejde.”

Thomas Hechmann, 30, har arbejdet i befragtning i Norient Product Pool, siden poolen blev stiftet i januar 2005.

Koncentration

Isens koncentration gøres op på en skala fra 1-10 efter hvor stor en del af havet, der er dækket af is:

Under 1 (10 %): Åbent vand

2-3: Meget åben drift

4-6: Åben drift

7-8: Lukket pakis

8-9: Meget lukket pakis

9+: Lukket is.

Issejlads

Når man sejler i is, sejler man ”slalom” mellem den tykkere is. Man prøver at finde den tyndest mulige is for at opnå så stor fart som muligt og så få skader på skibet som muligt. Jo mørkere isen er, jo mere flydende vand indeholder den, og jo nemmere er den at sejle gennem.

Bevægelser i NORDENs flåde

TØRLAST

Køb af skibe

NORDEN har ved erklæring af købsoption overtaget m.v. NORD BULKER (bygget 2003; 52.994 tdw på 12,163 m; 188,5 m LOA; 32,26 m beam) den 13. december 2005.

NORDEN har erklæret købsoption på m.v. NORDPOL (bygget 2002; 77.229 tdw på 14,269 m; 224,99 m LOA; 32,26 m beam), der forventes leveret i maj 2006.

Afleveringer

M.v. NORDSTJERNEN (bygget 2001; 53.533 tdw på 12,3 m; 189,9 m LOA; 32,3 m beam) er blevet leveret til den nye ejer d. 21. februar 2006.

M.v. NORDVIND (bygget 2002; 53.553 tdw på 12,3 m; 189,9 m LOA; 55,3 m beam) er blevet solgt og indbefragtet tilbage i 3 år fra den nye ejer. Skibet blev leveret til den nye ejer d. 16. februar 2006.

TANK

Tilgang af skibe

M.t. NORD PRINCESS (bygget 2006; 38.554 tdw på 11,617 m; 182,086 m LOA; 27,43 m beam) blev leveret til NORDENs flåde d. 9. januar 2006.

Flåde status

Primo marts 2006 består NORDENs flåde af følgende skibe:

	Tørlast	Tank	Total
Aktiv flåde			
- Egen flåde	6	4	10
- Certepartier med købsoption	19	3	22
- Andre certepartier	75	8	83
Total antal skibe	100	15	115
Til levering			
- Til egen flåde	3	5	8
- Certepartier med købsoption	27	10	37
- Andre certepartier	-	2	2
Totalt antal til levering	30	17	47

Tillykke

John Kongsted Pedersen, controller i Tørlastafdelingen, fyldte 40 år den 19. januar 2006. John startede i NORDEN i september 2004 og kom fra en stilling i Malaco som regnskabsassistent. Han er udlært hos Danmarks Statistik og var derefter i J. Lauritzens Tørlastafdeling i 13 år som control-

ler. Dagen blev fejret med frokost i bestyrelsesværelset sammen med Jacob Meldgaard, Peter Norborg og Michael Særmark. Om eftermiddagen gav John lagkage og senere en øl og et glas vin, hvor han samtidig fik overrakt en gave fra kollegerne i Tørlast.

Premiere:

Jorden rundt på fire minutter



Den nye NORDEN præsentationsfilm er nu klar. Den varer lidt over 4 minutter og giver i ord og billeder en kort introduktion til NORDEN som forretning, arbejdsplads og samarbejdspartner

Filmen kommer vidt omkring og byder bl.a. på friske optagelser af tørlastskibet NORD POWER i Danmark, tankskibet NORTH STEALTH i Frankrig og af stabelafløbningen af m.t. NORD MERMAID i Kina.

Den officielle premiere på filmen fandt sted 29. marts i forbindelse med offentliggørelsen af NORDENs årsresultat 2005. NORDEN filmen vil næste gang blive vist på NORDENs generalforsamling 25. april. Kort efter vil det være muligt at se den på NORDENs hjemmeside i seks sprogversioner – engelsk, dansk, kinesisk, japansk, spansk og portugisisk, og den vil blive produceret i en DVD udgave

til brug for medarbejdernes præsentationer hos kunderne.

”For os har det været vigtigt, at filmen er tilgængelig på hovedsprogene på de markeder, vi befinder os, for netop at understrege, at vi er et lokalt forankret, globalt rederi”, fortæller direktionsassistent Martin Badsted, der har været NORDENs ankermand på filmprojektet.

”Det har været en stor opgave at udforme filmen, så speaken på de forskellige sprog, der har meget forskellig længde, passer til de forskellige afsnit og scener i filmen, men med god hjælp fra vores udekontorer og samarbejdspartnere er det lykkedes fint”, siger han.

Målgruppen for filmen er kunder og samarbejdspartnere, journalister, investorer og kommende medarbejdere.

Morten Helers, skibsfører på NORD KRAFT, fyldte 50 år den 29. januar 2006. Morten startede i NORDEN i oktober 2005 og havde forinden sejlet for rederiet Ove Skou og Bech samt i 13 år for rederiet Dannebrog, de seneste 6 år som skibsfører på deres tankskibe.

Carsten Mortensen, adm. direktør, fyldte 40 år den 16. marts 2006 (se omtalen på s. 12).

Samba, spisepinde og spareribs



Den sidste fredag i hver måned gennemgår NORDENs kantine i Amaliegade en stor forvandling. Bordene rykkes rundt, højtalerne udsender fremmedartede rytmer, og køkkenet dufter af eksotiske krydderier

Der var premiere den sidste fredag i februar, hvor temaet var Brasilien. Samba i højtalerne, slideshow på væggene med alle de lækre sandstrande, tjenere i hvid smoking, brasilianske snacks, kaktusbrændevin med caiprinha, rørsukker, lime og is og øl af mærket Palma Luoca sørgede for en festlig aften. I marts fulgte så USA, hvor der var country and western tema med masser af amerikanske flag og cowboyhatte, Budweiser, snacks og søde servericer.

Lokalt forankret

”Målet er at bringe verden til NORDEN og NORDEN ud i verden gennem at give medarbejderne et indblik i lokale skikke og specialiteter – på en rar og uhøjtidelig måde. På den måde vil vi understrege, at vi er en global virksomhed, som er lokalt forankret. Målet er samtidig at bringe medarbejderne sammen”, fortæller HR manager Vibeke Schneidermann, der står som arrangør af Café NORDEN, som arrangementet kaldes.

I den kommende tid vil der være temaaftener fra de øvrige steder, hvor NORDEN har kontorer – Kina, Singapore og Indien. Bliver caféaftenerne en succes, vil konceptet blive udviklet yderligere.





TIL LANDS

Nye medarbejdere

2. januar 2006: *Kenni Havsholm, 29*, ansat som assistant operations manager i Tørlastafdelingen.
2. januar 2006: *Irina Mertz, 31*, ansat som financial assistant i Regnskabsafdelingen.
2. januar 2006: *Jeanette Marcenaro, 41*, ansat i barselsvikariat som administrative assistant i Tørlast.
2. januar 2006: *Mette Stenild Grøn, 27*, ansat som assistant operations manager i Tørlast. Mette blev overført fra Singapore til København den 1. april 2006.
16. januar 2006: *Lene G. Madsen, 42*, ansat (deltid) som secretary i Tørlastafdelingen.
16. januar 2006: *Jesper Svenstrup, 30*, ansat som chartering manager i Tørlastafdelingen.
16. januar 2006: *Johan Dal, 21*, ansat i tidsbegrænset stilling som piccolo i Intern Service i København.
1. februar 2006: *Niels Høgholt Gøttge, 37*, ansat som port captain med base i New Orleans i USA. Niels får ansvaret for de skibe, der primært anløber den Amerikanske Golf.
1. februar 2006: *Morten Kjærgaard Jakobsen, 28*, ansat som financial controller.
6. februar 2006: *Ms Echo Zhang, 23*, ansat i operations på kontoret i Shanghai.
1. april 2006: *Morten Grønberg, 35*, ansat som deputy i Tankafdelingen med titel af General Manager. Morten skal i samarbejde med senior vice president Lars Bagge Christensen være en bærende kraft i udførelsen af strategien om øget aktivitet og kapacitet inden for tank i NORDEN.
1. april 2006: *Niels Christian Kjærgaard, 35*, ansat som operations manager i Tørlastafdelingen.
1. april 2006: *Henrik Marloth, 42*, ansat som marine superintendent i Teknisk afdeling.

Udnævnelser

(Alle pr. 1. januar 2006)

Tørlastafdelingen

- Mikkel Borresen Larsen* fra chartering manager til senior chartering manager.
- Thomas Ringberg* fra chartering manager til senior chartering manager, Tonnage Procurement Bulkcarriers.
- Mark Bastian Neumann* fra assistant chartering manager til chartering manager.
- Dorte Nielsen* fra operations manager til senior operations manager.
- Inga Ellekjær* fra operations manager til senior operations manager.
- Jacob Vind* fra assistant operations manager til operations manager.
- Lissi Leonhardt* fra secretary til head of secretariat.

Tankafdelingen

- Steven Sandorff* fra senior chartering manager til general manager (Operations).
- Karina Skydt* fra secretary til webmaster (samtidig med secretary for Tankafdelingen).

Technical Department

- Robert Nielsen* fra assistant ISM-manager til ISM-manager.

Stillingsskift

20. februar 2006: *Adam Nielsen*, assistant chartering manager har skiftet fra NORDENs Singapore kontor til kontoret i Shanghai.
1. april 2006: *Anne Mette Hansen*, assistant chartering manager har skiftet fra NORDENs Mumbai kontor til kontoret i Singapore.
17. april 2006: *Jacob Vind* overgår fra en stilling som operations manager til ny stilling som assistant chartering manager i Handymax i Tørlastafdelingen.

TIL SØS

Nye medarbejdere

1. januar 2006: *Søren Egebæk Hansen, 34*, ansat som officersaspirant – starter på Simac.
1. januar 2006: *Anders K. Frederiksen, 33*, ansat som officersaspirant – starter på Simac.
1. januar 2006: *Jóan Petur Jespersen, 28*, ansat som officersaspirant – starter på Simac.
1. januar 2006: *Jacob Su Bergholz, 23*, ansat som officersaspirant – starter på Simac.
4. marts 2006: *Arant Petersen, 41*, ansat som overstyrmand – tilgår m.t. NORD PRINCESS.
4. marts 2006: *Svend Møller Andersen, 58*, ansat som 1. maskinmester – tilgår m.t. NORD PRINCESS.
13. marts 2006: *John Mogens Jørgensen, 57*, genansat som 1. maskinmester – tilgår m.t. NORDATLANTIC.

Stillingsskift og udnævnelser

4. marts 2006: *Henrik Christensen* overgået fra stilling som 1. maskinmester til ny stilling som maskinchef på m.t. NORD ASIA.
4. marts 2006: *Anders Eske Kallin Jensen* overgået fra stilling som 1. maskinmester til ny stilling som maskinchef på m.t. NORD PRINCESS.

20. april 2006:

Navngivning af GSI Hull nr. 02130013 (Produkttanker, 38.500 tdw), Guangzhou Shipyard International, Kina

25. april 2006:

NORDEN Generalforsamling, Forsikringens Hus, Amaliegade 10, København

29. april 2006:

Dividende udbetales til aktionærer

30. maj 2006:

Offentliggørelse af regnskabsresultat for 1. kvartal 2006

1. juni 2006:

Navngivning af Hull nr. SZ-253 (Handymax 53.000 tdw), Imabari Shipyard, Japan

2. juni 2006:

Navngivning (Panamax 76.200 tdw), Oshima Shipyard, Japan

NORDENs kvinder helt til tops

NORDENs kvindehold gik hele vejen og kom øverst på sejrsskamlen ved den traditionsrige RECHTOCUP fodboldturnering for shippingbranchen, der afholdes en gang om året i Aalborg. Holdet, som bestod af Lise Larsen, Janie Kristensen, Nicki Neumann Hansen og Kirsten Hansen, sluttede forrest blandt de 15 hold i kvindeturneringen, og var i øvrigt det eneste hold, der kun bestod af 4 spillere.



Et travlt år på broen

Op mod 300 forretningsforbindelser, samarbejdspartnere og medarbejdere kom forbi, da Carsten Mortensen – efter et travlt år på broen som administrerende direktør for NORDEN – blev budt velkommen på posten ved en officiel tiltrædelsesreception d. 17. marts. Samtidig var der mulighed for at sige tillykke til Carsten Mortensen med hans 40 års fødselsdag dagen før.

Til receptionen, der blev holdt i Rederiforeningens lokaler i Amaliegade, var der bl.a. fødselsdagslagkage fra Rederiforeningen til Carsten Mortensen og velkomst- og tillykketale, holdt af NORDENs bestyrelsesformand Mogens Hugo Jørgensen.

På 40-årsdagen blev Carsten Mortensen modtaget af alle medarbejdere i porten i Amaliegade

kl. 9. Derefter var der fælles morgenmad i kantine, taler og fødselsdagssang og overrækkelse af medarbejdernes gave – en stærk søkikkert og et par solbriller – til at give et sikkert udsyn mod de fjerne horisonter både på jobbet og ombord på familiens båd, der i år skal sejle i Middelhavet.

”Det har været meget overvældende. Jeg vil gerne sige tak til alle i og uden for huset for den store opmærksomhed”, siger Carsten Mortensen.

Carsten Mortensen blev udnævnt til adm. direktør og CEO i NORDEN i januar 2005. Han har arbejdet med shipping i 20 år, er uddannet hos A. P. Møller-Maersk og blev ansat i NORDEN i 1997 som chef for Tørlastafdelingen. I 1999 blev Carsten Mortensen underdirektør, og i juni 2004 kom han i direktionen som chief operating officer (COO).

NORDEN bag styrket shipping uddannelse

Der er spændende nyt for unge med mod på en fremtid inden for shipping. NORDENs trainee uddannelse styrkes nu med en HD 1. del og mere vægt på en bred, praktisk introduktion til shipping. Trainee uddannelsen er 2-årig og består af en praktisk og teoretisk del. Den praktiske består af et ophold på mellem 6 og 12 måneder i NORDENs to primære afdelinger Tank og Tørlast, 6 uger i Teknisk afdeling og 1-2 medsejladser og/eller rundture med en port captain på forskellige desti-

nationer. Den teoretiske del vil bestå af en HD 1. del, en særlig shippingdel (som foregår i Esbjerg) samt søret og engelsk.

NORDEN samarbejder med en lang række af de større danske rederier (Clipper, Torm og J. Lauritzen) omkring den teoretiske del af uddannelsen. Der vil blive oprettet et eget HD hold på CBS, og de nye trainees vil derfor blive en del af et netværk sammen med de øvrige trainees i branchen.

NORDEN

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

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

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

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

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

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

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

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