

NORDEN BYDER BREDERE IND I KINA

Side 6-7

GODT BLIK FOR MULIGHEDER

Side 4-5

DE KLARER PARAGRAFFERNE

Side 8-9

ET SLAG FOR LANGVARIGT SAMARBEJDE

Bagsiden



Coming up

7. januar 2009

Præsentation ved SEB Enskilda Nordic Seminar, København.

10. marts 2009

Offentliggørelse af årsrapporten for 2008. Informationsmøde kl. 11 og telekonference kl. 16 (CET).

11. marts 2009 og ff.

Road-show med præsentation af 2008-årsrapporten.

23. april 2009

Ordinær generalforsamling, Radisson SAS Falconer Center, Frederiksberg.



GODT – OM END UDFORDRENDE – NYTÅR!

2008 blev en del mere spændende, end nogen af os havde drømt om – endsige ønsket os.

Der går næppe lang tid, før det bliver pensum for studerende på alverdens læreanstalter at forklare, hvordan og hvorfor en på papiret isoleret amerikansk sub-prime krise pludselig udviklede sig til en global finanskriser, som med lynets hast bredte sig til mange industrier – især shipping – for så at udløse en global økonomisk afmatning.

Vel har vi i NORDEN under de senere års tørlast-boom ofte mindet hinanden om, at shipping er en cyklisk branche. Markederne ville vende en dag, sagde vi til hinanden. Men styrken og tempoet i det tilbageslag, vi har oplevet, kom helt bag på os – og på alle andre.

Forretningsmodeller og finansielle beredskaber er blevet stresstestet til det yderste overalt, også i NORDEN. Vi har bestået testen, og jeg er glad for, at vore medarbejdere resolut har tilpasset sig de markant ændrede forhold. Denne forandringsvillighed og Rederiets langsigtede afdækning har æren for, at vi stadig venter, at 2008 resultatmæssigt bliver et særdeles godt år, om end ikke helt på det niveau, vi ventede for nogle måneder siden.

2009 kan nemt blive endnu mere udfordrende for os alle i takt, at de globale økonomier går ind i en egentlig recession. Jeg er ikke det mindste i tvivl om, at NORDEN vil komme styrket ud af bryderierne. Vores navn og solide track record, vores standarder og udstrakte fleksibilitet samt vores bomstærke balance giver NORDEN et meget stærkt afsæt. Men det bliver udfordrende. Vi skal være parate til yderligere at tilpasse os, og det vil kræve en betydelig indsats af os alle.

Jeg vil gerne ønske en rigtig glædelig jul og et godt og lykkebringende nyt år til kunder, forretningspartnere, medarbejdere, aktionærer og alle andre, der følger NORDEN.

CARSTEN MORTENSEN, CEO

Dampskibsselskabet NORDEN A/S

Strandvejen 52
2900 Hellerup
Danmark

Telefon: +45 3315 0451
Telefax: +45 3315 6199
www.ds-norden.com

Ansvarshavende chefredaktør:

Carsten Mortensen

Redaktion: Corporate Communications

Artikler: Bottomline Communications A/S

Layout og grafisk produktion:
meyer & buk Dahl



NORDEN FORTSÆTTER MILJØ- OG KLIMAINDSATS

NORDEN nåede i oktober målet om at reducere CO₂ udslippet fra egne skibe med 2% i 2008. Næste år er målet yderligere 2%, men potentialet i Rederiets miljøtiltag er større

NORDEN fortsætter indsatsen for at reducere CO₂ udslippet fra skibene ved at forbedre motorernes ydelse og mindske fremdrivningsmodstanden.

Omdrejningspunktet i indsatsen vil også i 2009 være den 14-punkts plan, som Rederiet er ved at rulle ud på sine egne skibe. 14-punkts planen gav allerede i oktober de 2% reduktion af CO₂, som var målet for året 2008. Og en fuld implementering af alle 14 tiltag på alle skibe ventes i 2009 at give yderligere 2% reduktion af CO₂ emissionerne.

NORDEN vil også udvide støtten til forskning på området, og bedre ruteplanlægning og slow-steaming vil også få en fremtrædende rolle: "Vi vil i højere grad differentiere vore services, så kunderne kan vælge mellem hurtig transport eller grøn transport. En 10% reduktion af skibenes fart mindsker CO₂ udslippet med op til 23%," siger Senior Vice President Lars Lundegaard, leder af Teknisk Afdeling.

Trimoptimering

En central brik i den kommende miljøindsats kan også blive GreenSteam systemet, der lige nu er installeret som pilotprojekt på produkttankskibet NORD SNOW QUEEN. Fra sensorer og radarer indsamler GreenSteam under sejladsen data for vind og vejr, dybgang, bølgehøjde, skibets hastighed, brændstofforbrug etc. Og med afsæt heri giver systemet online anbefalinger til skibets bro om optimale indstillinger for maskinen og optimal sejlads.

NORDEN har fået de første data fra pilotprojektet, og disse data peger på, at der med 95% sikkerhed er teoretisk mulighed for at reducere forbruget af brændstof – og dermed udledningen af CO₂ – med 4% alene ad den vej.

"Det lyder så lovende, at vi nu afprøver, om det også praktisk er muligt at opnå besparelser i det niveau. Vi installerer derfor yderligere software, som gør det operationelt muligt løbende at tilpasse skibets trim til forskellige vejr- og havforhold ved f.eks. at overføre ballastvand mellem tankene. Det tester vi i nogle måneder, og så har vi grundlag for at se, om indførelse af GreenSteam systemet bredt i flåden kan sikre mærkbare brændstof- og CO₂ reduktioner," forklarer Lars Lundegaard.



Lars Lundegaard

På lidt længere sigt overvejer NORDEN også at investere i nye variable geometriske turboladere, som giver en bedre brændstofføkonomi, også ved lavere belastninger af motorerne. Det kan også blive aktuelt at indføre CO₂ målesystemer på skibene. Systemerne giver viden om det faktiske CO₂ niveau på det enkelte skib og de enkelte skibstyper, og de informationer vil give grundlag for løbende forsøg med optimering.

Åben kommunikation

NORDEN deltog i 2008 i Carbon Disclosure Project (CDP), som er den mest omfattende globale kortlægning af store virksomheders indsats for at reducere CO₂. 110 selskaber i Danmark, Sverige, Norge, Finland og Island var med i undersøgelsen, heraf blot tre rederier. NORDEN har besluttet at deltage igen i 2009.

"Vi er med, fordi vi gerne vil fortælle vores interessenter om, hvad vi gør, og fordi det hjælper os med at fokusere indsatsen. At tænke i bedre klima og miljø er også en god forretning. Det giver os mulighed for at differentiere vores tilbud, styrke vores tekniske know-how og kompetencer samt tiltrække medarbejdere. Endelig kan vi og vores kunder – og det er bestemt ikke uvæsentligt – spare penge på brændstof," siger Lars Lundegaard.

PORTRÆT AF: CFO MICHAEL TØNNES JØRGENSEN

GODT BLIK FOR MULIGHEDER

Til lands, til vands og i luften. NORDENs nye CFO, Michael Tønnes Jørgensen, har prøvet lidt af hvert. Han har arbejdet med logistik i hele transportkæden, køb og sammenlægning af store containerrederier og trimning og salg af et flyselskab. Fælles for opgaverne har været, at der ikke har været nogen manualer, og at han har måttet finde nye veje

"Flere af mine venner har sagt, at jeg da ikke kunne ikke finde et dårligere tidspunkt at skifte job på med international finanskrise og hele shippingsektoren under stort pres. Jeg synes selv, at jeg ikke kunne have fundet et bedre tidspunkt," siger Michael Tønnes Jørgensen, 42, der 1. januar 2009 træder til som ny CFO og Executive Vice President og medlem af direktionen.

Analyse af drivers

"Jeg er typen, der *både* ser muligheder og trusler, hvor andre måske især ser trusler. Shippingmarkedet har de seneste 3-5 år været gearet til økonomisk vækst med stigende lastemængder, stigende fragtrater og store investeringer i ny tonnage. På få måneder har vi oplevet et radikalt brud med den udvikling. En række lande har stærkt reduceret, hvis ikke ligefrem negativ økonomisk vækst. De hidtidige vækstlokomotiver på de såkaldte *emerging markets* har sat tempoet ned, og fragtraterne og efterspørgslen er sat tilbage."

"Vi har også set de første skrotninger af tonnage og aflysninger af nybygningsordrer som følge af den nye situation. I en sådan nedadgående spiral er det vigtigt, at vi analyserer markederne og deres efterspørgselsdrivers godt og er klar til at gribe de nye muligheder, der opstår," siger Michael Tønnes Jørgensen.

Godt udgangspunkt

"Efter nogle gode år med masser af medvind på cykelstien er der nu modvind i mange retninger. Det har NORDEN med sin lange historie og sin robuste forretningsmodel oplevet før. NORDEN har, som jeg ser det, et godt udgangspunkt for at komme styrket ud af den nuværende situation med et solidt økonomisk fundament, en meget fleksibel flåde med få egne skibe og mange indbefragtede skibe, en høj løbende afdækning af flåden, foruden betydelig fokus på risk management og en stor loyal kundebase," siger Michael Tønnes Jørgensen.

Det eneste rigtige er at få problemerne på bordet så hurtigt som muligt, så tingene kan tages i opløbet. Det forudsætter en åben dialog, klar tale og respekt og tillid begge veje, og det gør jeg alt, hvad jeg kan, for selv at leve op til, siger NORDENs nye CFO

Korte beslutningsveje

Opgaven i NORDEN er – set med en finansmands briller – løbende at analysere situationen, lave *intelligente* tiltag i alle led og fuldt udnytte Rederiets fleksibilitet, som det f.eks. er sket under tilpasningen af den korttidsindbefragtede flåde.

”NORDEN prioriterer finansiel styring og planlægning, risikostyring og håndtering af kreditrisici, og der er – og skal være – ekstra fokus på de områder under en finansiel krise. Derfor glæder jeg mig ekstra til at komme i gang og til at arbejde i en organisation med korte beslutningsveje. Der er ikke så mange led, og man kan hurtigt se resultatet af sine handlinger og beslutninger, og det er en stor styrke, særligt i den nuværende situation,” siger han.

Friluftsmenneske

Som leder har han et mantra, der hedder *problem solving*: ”Det handler kort og godt om, at det eneste rigtige er at få problemerne på bordet så hurtigt som muligt, så tingene kan tages i opløbet. Det forudsætter en åben dialog, klar tale og respekt og tillid begge veje, og det gør jeg alt, hvad jeg kan, for selv at leve op til,” siger Michael Tønnes Jørgensen.

NORDENs nye CFO har et højt energiniveau. Det giver sig også udslag i fritiden, som han i høj grad tilbringer i fri luft, hvor han nyder naturoplevelser og søger fysiske udfordringer. Michael Tønnes Jørgensen og hans kone er aktive i Spejderbevægelsen, og hvert år tager han på fjeldskitur til Norge, hvor deltagerne bl.a. sover i snehuler, som de selv bygger. Om sommeren tilbringes fritiden i familiens sommerhus i Rørvig med en stor naturgrund, og om vinteren går Michael Tønnes Jørgensen i skoven og fælder træer og hugger brænde til pejsten. Han har også planer om at træne sig op til et maratonløb.

Han er gift med Rikke, der er agronom. Sammen har de tre børn: En datter på 13, en søn på 11 og en søn på 8. De bor i Køge, 40 kilometer syd for København.

Blå bog: Bred ballast

Michael Tønnes Jørgensen har som ballast mere end 22 års erfaring med økonomi, finansiering og strategi i A.P. Møller-Maersk som Senior Director, Finance i Maersk Line og som CFO i henholdsvis Maersk Air, Maersk Container Business, Maersk Line og Maersk Logistics/Damco.

Selvom stillingerne har været i forskellige hjørner af samme virksomhed, har de hver gang været udtryk for store skift i fokus, udfordringer, kultur og dagligdag, og mange af opgaverne har haft en pioneragtig karakter. I Maersk Line arbejdede Michael Tønnes Jørgensen bl.a. med at etablere business control processer på kontorer over hele verden. Siden arbejdede han i Rusland med at opbygge Maersk Lines kontor dér. Som CFO i Maersk Air stod der finansiel turnaround samt finansiering, salg og leasing af fly på agendaen. Herefter havde han i Maersk Line bl.a. ansvaret for den finansielle integration af Maersk Line og Sealand, og senere fulgte købet af og den finansielle integration af P&O Nedlloyd. Senest har han i Maersk Logistics haft ansvaret for ledelse af regnskab og finansiering samt udskillelsen af Maersk Logistics i en selvstændig juridisk struktur.

”Jeg kan godt lide udfordringer og projekter, der er lidt ud over det sædvanlige. Som ung ville jeg egentlig være ingeniør, men så kom muligheden for at blive økonomitrainee hos A. P. Møller-Maersk og få hele verden som arbejdsplads. På mange måder har jeg haft muligheden for at holde fast i det ingeniørmæssige og kombinere det med det finansielle ved hele tiden at skulle analysere problemer og behov, udvikle løsninger og systemer og løbende *finetune* løsningerne til nye vilkår,” siger Michael Tønnes Jørgensen.

Han er shippinguddannet, HD i regnskab og økonomistyring samt Cand. Merc. Aud. (revision), suppleret med intern ledelsesuddannelse hos APMM og på INSEAD. Aktuelt er han i gang med en Executive MBA på IMD i Schweiz. Den færdiggøres i 2010.

SAMARBEJDE MED VIND I SEJLENE

Medarbejdere fra NORDENs Tankafdeling, Norient Product Pool (NPP) og Tankafdelingens største timecharter leverandør, det tyrkiske rederi Geden Lines, holdt i november en to-dages fælles workshop i Bryghuset i Hellerup. Her blev det hidtidige samarbejde evalueret, og linjerne for det fremtidige samarbejde blev tegnet op.

NORDEN har langtidschartret syv moderne produkttankskibe fra Geden Lines, og disse skibe opereres sammen med NORDENs egne Handysize tankskibe via Norient Product Pool. Poolen opererer 60 skibe fra NORDEN og Interorient Navigation Company Ltd. og vil i løbet af 2009 runde 70 skibe.

Undervejs i workshoppen var der deltagelse fra Astra Oil Trading, der bl.a. briefede parterne om den seneste udvikling

i de store olie-traderes krav til rederierne, industristandarder inden for oliehandel og det samspil, der kræves mellem olie-traderne og rederierne for at kunne begå sig i branchen. Efterfølgende orienterede repræsentanter fra de to rederiers P&I klubber (North of England, West of England og The Swedish Club) om de legale aspekter ved certepartierne mellem olie-traderne og rederierne, herunder også en sondering mellem legal og kommerciel risiko.

Efter den mere formelle del deltog alle i en Matchrace sejlads på Øresund i vindstyrke 5. Her blev deltagerne inddelt i 4 hold med hver 5-6 deltagere, sammensat på tværs af rederierne, så samarbejdet kunne videreføres og udvikles med god vind i sejlene. Undervejs blev der kæmpet bravt med både ror, sejl og beregning af vinden, og værdien af præcis kommunikation og klar opgavefordeling i alle faser blev meget tydelig for alle.



Senior Chartering Manager Laser Huang og kollegerne på NORDENs kontor i Shanghai mærker lidt mere forsigtighed fra kundeside



NORDEN BYDER BREDERE IND I KINA

Større synlighed i markedet og flere aftaler i et bredere felt af lastetyper. Det er Rederiets svar på den øjeblikkelige afmatning i Kinas efterspørgsel på tørlasttransporter

"I hverdagen mærker vi lidt mere forsigtighed fra kundernes side og større interesse for at indgå mindre og kortere aftaler end hidtil. Vores "recept" består i at være endnu mere synlige i markedet. Vi byder ind på langt flere og mindre aftaler i et bredere felt af lastetyper, og det har vi god succes med. Vi opbygger mange nye, tætte kontakter i et bredt udsnit af brancher, og det kan vise sig at være en stor fordel på sigt, når situationen forhåbentlig retter sig, og vi så kan følge med kunderne opad igen," siger Senior Chartering Manager Laser Huang fra NORDENs kontor i Shanghai.

"I den nuværende situation er det meget vigtigt at være til stede lokalt og ikke alene forstå kinesiske forhold, men også at kunne tale kinesisk med kunderne, uanset om det handler om at slutte en kontrakt eller at løse problemer i en havn. Mange af de nye aftaler, vi indgår i øjeblikket, indgås med virksomheder, hvor kun få taler engelsk. Her er det en ekstra styrke, at vi har 14 kinesisk talende medarbejdere," påpeger Assistant Documentation Manager Amy Gu.

Byggerier overalt

NORDENs kontor i Shanghai har 16 medarbejdere, som har ansvar for befragtning til og fra Kina, Hong Kong og Taiwan samt operationel support i kinesiske havne.

Kontoret ligger blot et par kilometer fra det område, hvor den nye Shanghai World EXPO by opføres. Byen på 5 kvadratkilometer skal stå klar til verdensudstillingen i maj 2010.

"Vi kan ved selvsyn følge udviklingen dag for dag. Når man bevæger sig rundt i Kina, er det – trods afmatningen – svært ikke at tro på en omfattende langsigtet vækst. Lige nu opføres der overalt mange nye boliger, fabrikker, veje, jernbaner og lufthavne. De mange byggerier må alt andet lige skabe behov for store mængder jernmalm, kul, olie og andre råvarer på både kort og langt sigt," siger General Manager Michael Bonderup.

40.000 km motorvej

Kinas ambitioner for opbygningen af infrastrukturen er store: Der bygges og udbygges aktuelt mere end 60 lufthavne, og mere end 40.000 kilometer nye motorveje vil blive føjet til det nationale vejnet gennem de næste år. Samtidig vil der frem mod 2020 blive anlagt over 70.000 kilometer nye jernbanespor, og Kinas kraftværkskapacitet forventes udvidet med 50% inden for de næste 5 år.

En række rapporter forudser med baggrund heri, at den kinesiske import af jernmalm vil stige fra de nuværende 400 mio. tons om året til 600 mio. tons inden for de næste 5 år. Samtidig vil landets efterspørgsel efter kul ifølge rapporterne stige markant.

KINA SÆNKER FARTEN

Med forventet negativ vækst i USA, Japan og Eurolandene vil Kina stadig være hovedmotoren i udviklingen på tørlastmarkedet

Kina har siden årtusindskiftet haft økonomiske vækstrater på 8-12%, som har gjort landet til tørlastmarkedets *hovedmotor*. Og selv om barometeret lige nu står på lavere vækst, er Kinas faktiske og forventede vækst stadig i en kategori for sig.

Den internationale valutafond, IMF, forventer i sin seneste prognose fra november en økonomisk vækst i Kina på godt 9,7% i 2008 mod 11,9% sidste år. Fremadrettet venter IMF en vækst i Kina på 8,5% i 2009 og 9,8% i 2010. Til sammenligning forventer OECD negativ vækst i USA, Japan og Eurolandene i 2009.

Behov for råvarer

"*Driveren* i den kinesiske økonomi – og i efterspørgslen efter tørlasttransporter – har de senere år især været byggeriet af boliger, fabrikker, havne, veje, lufthavne og anden infrastruktur. Investeringerne på de områder har været meget høje og har været fulgt af en stigende samhandel med udlandet og et voksende behov for centrale råvarer som jernmalm og kul. Det har den internationale skibstrafik og NORDEN nydt godt af," siger Senior Vice President Peter Borup, som er chef for Rederiets aktiviteter i Asien.

Hvor kraftig væksten har været, fremgår af følgende data:

- Importen af jernmalm blev 2001-2007 mere end firedoblet til 384 mio. tons.
- Importen af råolie blev i samme periode næsten tredoblet til 163 mio. tons.
- Eksporten af stålprodukter blev 13-doblet i dette tidsrum til 62,7 mio. tons.
- Kina gik fra at være selvforsynende med kul til i større stil at blive importør. Kulimporten næsten tredobledes i 2004-2007 til 51 mio. tons.

En vis afmatning

Men nu mærker også Kina afmatningen i den internationale økonomi, som landet i kraft af sin store samhandel med udlandet er blevet mere afhængig af. En række indikatorer viser, at selv om det stadig er enorme lastmængder, som sejles til og fra Kina, så har væksten på nogle områder toppet – i hvert fald forbigående.

Jernmalm: Importen satte i de første ni måneder af 2008 nye rekorder med niveauer på 36-43 mio. tons pr. måned, men i oktober faldt importen til 30,6 mio. tons, som er under gennemsnittet både for i år og hele sidste år. Omvendt er det positivt, at kineserne uge for uge nedbringer lagrene af jernmalm i havnene.

Kul: Importen faldt i oktober til 3,49 mio. tons mod 3,7 og 3,79 mio. tons i september og august. Gennem hele 2008 har importen været lavere end i rekordåret 2007.

Stål: Ståleksporten svinger fra måned til måned, men lå i oktober 2008 godt 30% lavere end i september og 40% under juli og

august. Eksporten var i oktober 2008 4,6 mio. tons, og det er 10% lavere end gennemsnittet for 2007.

Olie: Her kan afmatningen endnu ikke mærkes. Importen i oktober var 16 mio. tons mod 13-15 mio. tons i de fire måneder forud og 13,6 mio. tons som gennemsnit for 2007.

"Disse tal er de officielle tal, og tal fra diverse afskibere peger på et større fald inden for bl.a. jernmalm, hvor også *tonnes/miles* faktoren er faldet, da der i øjeblikket ikke importeres jernmalm fra Brasilien. Men det hele er så nyt, at man skal være yderst forsigtig med bare at forlænge den nuværende udvikling med brædder. F.eks. vil statslig stimulering af økonomien kunne ændre billedet," siger Peter Borup.

Skub i økonomien

Regeringen besluttede i november at sætte ekstra skub i økonomien ved massive investeringer i infrastruktur og boligbyggeri. Regeringens sætter i sin 5-årige investeringspakke USD 585 mia. af til bl.a. boliger, veje, jernbaner, skoler og hospitaler.

"Investeringspakken vil helt sikkert sætte mere gang i hjulene, når projekterne for alvor begynder at blive rullet ud. Men det er vigtigt at huske, at ikke alle penge i pakken er nye. Nogle projekter var allerede med i den seneste femårsplan for 2006-2010," påpeger General Manager Michael Bonderup, chef for kontoret i Shanghai.

"Der kommer snart sagt hver dag nye prognoser for investeringernes effekt på den kinesiske økonomi og for deres påvirkning af den kort- og langsigtede efterspørgsel efter skibstransporter. I NORDEN tager vi ingen af prognoserne eller de forventede effekter for efterspørgslen efter transport for givet, men vi følger udviklingen nøje dag for dag og tager i afsæt i markedet, som det tegner sig lige nu," siger Michael Bonderup.

NORDEN i Kina

Vigtigste losninger

Jernmalm fra Australien, Indien, Venezuela og Brasilien
Kul fra Australien, Indonesien og Canada
Soyabønner fra Brasilien, Argentina og USA
Bauxit fra Indonesien og Indien

Vigtigste lastninger

Stål til USA, Europa, Afrika, Sydøstasien og Indien
Kul til Japan, Indien, Korea, Taiwan og Europa
Koks til Brasilien, Europa og Indien
Cement/cementklinker til USA, Europa (især Spanien), Vestafrika og Arabiske Golf

Hovedhavne

Qinhuangdao: Import af jernmalm, import/eksport af kul
Xingang: Import af jernmalm. Eksport af stål og koks
Qingdao: Import af jernmalm og bauxit
Beilun: Import af jernmalm
Zhanjiang: Import af jernmalm
Rizhao: Import af jernmalm. Eksport af cement/cementklinker

Legal Department løser en bred vifte af opgaver: Intern rådgivning om skibs- og lastekontrakter, undervisning af medarbejdere i sø- og aftaleret, forsikringsforhold, håndtering af claims og assistance ved indkassering af tilgodehavender

DE KLARER PARAGRAFFERNE



"Fællesnævneren for vores opgaver er, at de populært sagt handler om *kontrakter* – de aftaler, vi indgår med kunder og samarbejdspartnere om løsning af opgaver og sikring af vores værdier og ansvar," siger advokat Morten Ligaard, som i februar 2007 blev chef for NORDENs Claims & Insurance, som Legal Department hed dengang.

Legal Department skelner selv mellem hovedsageligt tre forskellige typer opgaver: Traditionelle kontrakter, claims og forsikringer. De har alle det juridiske grundlag som udgangspunkt, og de er indbyrdes forbundne på mange måder.

Deal or no deal?

På kontraktområdet hjælper Legal Department afdelingerne med juridisk rådgivning om *skibskontrakter* for befragtning af skibe, *lastekontrakter* gældende for en periode, et antal laster eller en enkeltrejse samt *øvrige kontrakter*.

"Taler vi alene lastekontrakter, så indgår NORDEN et betydeligt antal kontrakter hvert år. Vi kan naturligvis ikke være inde over alle kontrakter, og mange af dem baserer sig da også på standardkontrakter eller skabeloner for tidligere opgaver," siger Morten Ligaard.

Formelt er lastekontrakterne de kommercielle afdelingers ansvar. Legal Department rådgiver typisk om generelle aftalevilkår, forskelle i søret og vilkår i forskellige lande – og om hvordan man undgår bestemte klausuler og "deal-breakers". Det er typisk forhold, som NORDEN ikke har indflydelse på, f.eks. lokale forsinkelser i havnene.

"Som tommelfingerregel vil vi gerne ind så tidligt som muligt. Jo større og mere omfattende kontrakten er i beløb og tid, jo tidligere og jo mere vil vi gerne ind, så eventuelle skæve forhold kan rettes med det samme," siger Morten Ligaard.

Fair fortolkning

Når kontrakten er indgået, *kan* der opstå tvister mellem parterne om fortolkningen af dens bestemmelser om især ansvar og betaling. Desuden kan der være uenighed om rengøring af lastrum, mangler eller skader på lasten, stevedoreskader ved lastning eller losning, beregning af liggetid eller lignende. De sager går i daglig tale under betegnelsen *claims*.

"Vi skal anlægge en fagligt fair betragtning og samtidig sikre, at vi har god dokumentation vedrørende tvisten: Hvad er der sket i havnene? Hvem har ansvar for manglen eller skaden? Her samarbejder vi med operatørerne om at skabe det nødvendige juridiske grundlag, og vi hjælper med at skitsere en løsning. I de allerfleste sager løses uenigheden her," fremhæver Senior Claims Manager Ole Clausen. Han har en baggrund i Operation i Tørlast, men kom qua sine erfaringer med og interesse for kontrakter og jura gradvist til at arbejde fuldtid med claims og etablerede afdelingen i 2005.

Intern læring

NORDEN underviser løbende befragtere og operatører i bl.a. aftaleret og søret for at sikre, at de kommercielle afdelinger er godt rustede og fagligt opdaterede. Legal Department har ansvaret for undervisningen og trækker på gæstelærere fra blandt andre NORDENs P&I klubber.

"Såvel undervisningen som den daglige sagshåndtering giver os en god fornemmelse for, hvilke områder medarbejderne synes er svære eller typisk har tæt og langvarig dialog med deres kunder om – og som vi derfor skal være særligt opmærksomme på i vores fremadrettede rådgivning," siger Morten Ligaard.

Skibe, huse og medarbejdere

Når NORDEN skal forsikre sine værdier, er det afgørende, at forsikringsbetingelserne både er dækkende og i overensstemmelse med



Morten Ligaard, General Manager, og Ole Clausen, Senior Claims Manager

YDERSTE AGTPÅGIVENHED VED GOLFEN

Den tilspidsede situation med de mange piratangreb i Aden bugten ud for Afrikas Horn har fået NORDEN til at skærpe sikkerhedsberedskabet yderligere.

NORDEN vurderer før hver gennemsejls af Aden bugten den konkrete situation: Har skibet den størrelse og hastighed, som erfaringsmæssigt gør det svært for piraterne at boarde skibet? Og er der mulighed for konvojsejls under beskyttelse af krigsskibe – eller for anden beskyttelse fra flådeenheder?

På baggrund af den vurdering træffes beslutningen, om hvorvidt skibet umiddelbart skal sejle igennem Aden bugten, eventuelt afvente konvojsejls, eller om det i stedet skal søge alternativ passage syd om Afrika. Alle NORDENs skibe i området skal benytte MPSA-korridoren, som beskyttes af internationale flåde fartøjer.

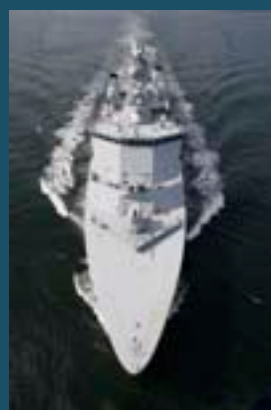
”Vi fokuserer på hver enheds passage og træffer beslutningen i den konkrete situation under hensyntagen til skibets beskaffenhed – størrelse, fribord og fart – mulighed for at deltage i konvojsejls eller sejls under anden beskyttelse af flådeenheder samt vurdering af det aktuelle trusselsbillede. Vi følger Danmarks Rederiforenings politikker,” siger Senior Vice President Lars Lundegaard, leder af Teknisk Afdeling.

NORDEN har også noteret sig de forskellige overvejelser om bevæbnet personale ombord på skibene og anser det for en værdifuld option, hvis det kan ske med reelle soldater fra koalitions skibe eller styrker med et internationalt mandat. NORDEN lægger i den forbindelse navnlig vægt på, at løsningen er således tilpasset, at den bedst muligt undgår at optrappe konflikten, og Rederiet støtter sig her til anbefalinger fra den danske flåde.

EU-styrke med klart mandat

EU har netop sendt krigsskibe og overvågningsfly til farvandet ved Afrikas Horn, og operationen med kodenavnet Atalanta har fået et robust mandat til at gribe præventivt ind over for piraterne. Andre lande har allerede flåde fartøjer i området, og Danmark deltager med støtteskibet Absalon frem til 1. april sammen med flere lande i den multinationale sammenslutning af internationale marineenheder, Combined Task Force 150.

Ingen af NORDENs skibe har været indblandet i hændelser til dato, men medio november observerede besætningen på et langtids-indchartret skib, at bevæbnede mænd i hurtiggående både nærmede sig. Skibet undveg, og piraterne forsvandt, da en helikopter fra koalitionen kom til.



Støtteskibet Absalon, som er Danmarks bidrag til aktionen mod piraterne

Foto: Søværnet

national og international lovgivning. Derfor ligger ansvaret for NORDENs forsikringer naturligt i Legal Department.

Afdelingen står bl.a. for at forsikre Rederiets egne og indbestillede skibe samt alt ansvar i forbindelse med deres drift og sejls. Hertil kommer forsikring af bygninger samt en række forsikringsordninger for medarbejderne – lige fra sundheds-, ulykkes- og rejseforsikringer til forsikringer for udstationerede medarbejdere.

Legal Department har både ansvar for at indgå forsikringsaftaler, foretage anmeldelser og følge op på skadessager og dækning. Arbejdet bringer medarbejderne i tæt, løbende kontakt med stort set alle afdelinger i NORDEN, også udekantorerne.

Pludselig højinteresse

Et punkt, som for nylig er kommet til at fylde meget i afdelingen, er den juridiske sikring af NORDENs tilgodehavender i tilfælde af, at en kunde, reder eller anden samarbejdspartner ikke kan opfylde sine forpligtelser i form af f.eks. betaling, økonomisk garanti eller levering af en last eller et skib.

”I den type sager er det vigtigt at handle hurtigt, at tage de rigtige formelle juridiske skridt med det samme – og i den rigtige rækkefølge – og gøre sine fordringer tydeligt gældende,” forklarer Morten Ligaard.

”Denne opgave har alle dage været vigtig, men er desværre blevet ekstra vigtig som følge af den internationale finanskrisens påvirkning af de mange forskellige led i transport-, forsynings- og leverandørkæden. Det har gjort, at vores arbejde, som mange ellers måske kan synes er lidt tørt og kedeligt, pludselig er blevet højinteresseområde,” siger Ole Clausen med et glimt i øjet.

NORDEN:

BEDSTE 9-MÅNEDERS RESULTAT

NORDEN tjente i årets første tre kvartaler USD 718 mio. efter skat – det bedste 9-måneders resultat i Rederiets historie. For hele året er prognosen et nettoresultat på USD 740-800 mio.

På grund af krisen i tørlastmarkedet var der ekstra fokus på finansiel styrke, da NORDEN fremlagde sit seneste perioderegnskab, og på det felt viste regnskabet, at:

- Egenkapitalen ultimo 3. kvartal var USD 1,7 mia., som svarer til en soliditet på 86%.
- De likvide beholdninger ventes at vokse fra USD 627 mio. ved kvartalets udgang til USD 700-800 mio. i slutningen af året.
- Gælden til bankerne var USD 64 mio., som vedrører fire produkt-tankskibe.
- De udestående forpligtelser til nybygninger på cirka USD 1 mia.

kan dækkes af Rederiets likvider (USD 700-800 mio.) og provenuet fra aftalte skibssalg (USD 212 mio.).

- Net Asset Value – inklusive merværdier af egne skibe og nybygningskontrakter – tidligt i november var USD 1,7-2 mia.

Regnskabet viste et urealiseret tab på værdien af visse sikringsinstrumenter. Regnskabsreglerne kræver, at NORDEN skal vise markedsværdierne af kontrakter til bunker hedging og terminslaste-kontrakter (FFA'er), og på disse sikringsinstrumenter blev en stor "teoretisk profit" på USD 103 mio. i halvårsregnskabet vekslet til et "teoretisk tab" på USD 41 mio., som især skyldes den brat faldende oliepris. Da instrumenterne kun bruges til afdækning af fysiske laster og skibe, bliver tabet opvejet af tilsvarende gevinster på driften senere.

TØRLAST:

HURTIG TILPASNING AF FLÅDEN

Omkostninger og kapacitet tilpasses de nye vilkår i tørlastmarkedet

NORDEN er godt i gang med at reducere omkostningerne i tørlastflåden til blot en tredjedel af, hvad de var i sensommeren 2008. Omkostningerne vil i slutningen af 2009 nærme sig USD 13.000 pr. skibsdag, mens de i juli i år i gennemsnit lå på lige godt USD 40.000 om dagen.

"Fleksibiliteten i vores forretningsmodel viser sin styrke i situationer med hastige forandringer i rater og efterspørgsel, hvor vi hurtigt kan tilpasse omkostninger og kapacitet," siger Senior Vice President Peter Norborg, chef for Tørlastafdelingen.

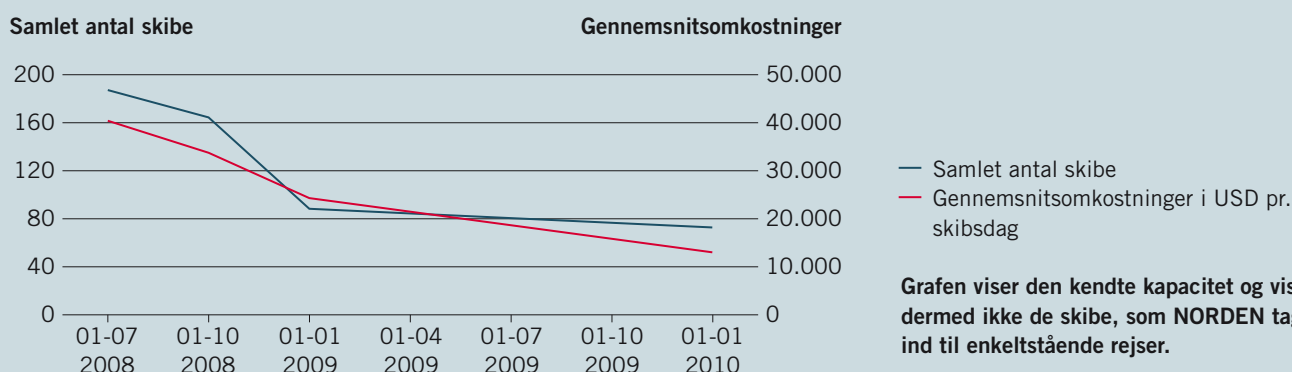
NORDEN har i 4. kvartal afleveret et større antal korttidsindbestilte skibe ved udløb af kontraktperioderne. På den måde er kapaciteten tilpasset den aktuelle efterspørgsel og de nuværende

fragt- og TC rater. Samtidig har NORDEN taget en del skibe ind til enkeltstående rejser.

"Vi har afleveret et større antal skibe, hvoraf mange har haft en gennemsnitsomkostning på omkring USD 50.000 pr. dag, og de skibe kan vi i dagens markeder erstatte med enheder til rater på USD 5.000-15.000, så tilpasningen styrker vores konkurrenceevne," siger Peter Norborg.

For 2009 havde NORDEN medio november en kendt kapacitet på ca. 30.000 skibsdage, som svarer til et gennemsnit for hele året på godt 80 skibe. Hertil kommer de skibe, NORDEN tager ind i årets løb til enkeltstående rejser. Af den kendte kapacitet næste år var 80% dækket medio november.

Tørlastflåden og dens omkostninger



Grafen viser den kendte kapacitet og viser dermed ikke de skibe, som NORDEN tager ind til enkeltstående rejser.

FLERE SKIBE UNDER MANAGEMENT

NORDEN har indgået aftaler om teknisk og kommerciel management af fem tørlastskibe og kommerciel management af yderligere tre tankskibe

På tørlastområdet har NORDEN indgået aftale om teknisk og kommerciel management af tre Panamax og to Handymax bulkcarriers. De to Handymax skibe er isklasse-skibe. De fem skibe var tidligere ejet af en række datterselskaber under det konkursramte Britannia Bulk Plc., og skibene blev medio november solgt til en investorgruppe. Aftalen med NORDEN er formidlet af Nordea Bank Danmark, som også finansierede handelen.

Tillidserklæring

"Vi tager det som en tillidserklæring, at ejerne af disse skibe har valgt vores tekniske og kommercielle kompetencer til at drive skibene i en svær tid på tørlastmarkedet. Vi er ikke ved at oprette et nyt forretningsområde i NORDEN, men som situationen er på tørlastmarkedet, vil en del skibe og skibsejere være på udkig efter en sikker havn. Det er NORDEN, og derfor vil vi overveje lignende aftaler fremadrettet," siger adm. direktør Carsten Mortensen.

Ifølge aftalen står Tørlastafdelingen og kontorerne i Singapore, Shanghai, Mumbai, Annapolis og Rio de Janeiro for befragtning og operation af de fem skibe, mens Teknisk Afdeling står for bemanning, indkøb, eftersyn/reparationer, inspektioner, klassifikations- og myndighedsforhold, miljø og sikkerhed etc. Teknisk Afdeling har i forvejen ansvaret for teknisk management af NORDENs egne tørlast- og produkttankskibe.

Tre tankskibe mere

Det er en del år siden, at NORDEN senest har haft både kommerciel og teknisk management af fremmed tonnage. Derimod har NORDEN kommerciel management af en del skibe, og endnu tre er netop kommet til via en aftale med det Dubai-baserede United Arab Chemical Carriers (UACC).

Ifølge aftalen – som er trådt i kraft – står NORDENs Tankafdeling for kommerciel management af yderligere tre MR produkttankskibe fra

UACC – ud over de to MR produkttankere fra UACC, som NORDEN allerede har i management. NORDENs produkttanksskibe bliver opereret af den 50% ejede Norient Product Pool.

Baggrunden for aftalen er UACCs ønske om, som et relativt nystartet rederi inden for tank- og kemikaliefart, at få sig etableret i markedet og drage fordel af de gode og solide kundeforhold, Norient Product Pool har opbygget.

"For NORDEN og Norient Product Pool betyder aftalen foruden flere opgaver til vores befragtere også, at vi opnår yderligere kritisk masse i MR segmentet, og det løfter samtidig det samlede tilbud til vores kunder på dette område," siger Lars Bagge Christensen, chef for NORDENs Tankafdeling og Søren Huscher, CEO for Norient Product Pool.



Lars Bagge Christensen, chef for NORDENs Tankafdeling og Jens Grønning, CEO for United Arab Chemical Carriers (UACC) underskriver aftalen om de tre produkttankskibe

TANK:

FARVEL – OG PÅ GENSYN – TIL AFRAMAX

NORDEN har valgt at gå ud af rollen som operatør på Aframax råolie tankmarkedet og fokuserer herefter på produkttank. Derfor har NORDEN tilbageleveret de indbefragtede tankskibe i Aframax segmentet.

"Vi har vurderet forholdet mellem TC (time charter) niveauerne og vores forventninger til fragtraterne i fremtiden nøje og mener ikke, at det i den kommende periode vil være kommercielt interessant for

os at være i dette segment. Vi følger udviklingen nøje fremover for at se, om der er udsigt til ændringer heri, og om hvornår det rette tidspunkt for *re-entry* måtte være", siger Lars Bagge Christensen, chef for NORDENs Tankafdeling.

NORDEN NOTER



Premiere på ny film

En ny, opdateret NORDEN film er snart klar til visning. Den godt 5 minutter lange film introducerer i ord og billeder Rederiet som forretning, arbejdsplads og samarbejdspartner. Filmen byder bl.a. på optagelser fra kontorerne i Asien og Hellerup og fra flåden, hvor produkttankeren NORD SNOW QUEEN har en hovedrolle.

Filmen vil fra nytår kunne ses på NORDENs hjemmeside og på storskærme i hovedsædets lobby, ligesom den bl.a. vil blive vist ved generalforsamlingen og ved kunde- og investormøder samt i forbindelse med rekruttering.

Grøn parkering på plads

De månedlange bygge- og anlægsarbejder uden for NORDENs nye hovedsæde, Bryghuset i Hellerup, er ved at være afsluttet.

Der er opført en ny parkeringskælder med plads til 57 biler, og samtidig er der etableret yderligere 22 P-pladser ved hovedindgangen, opført en overdækket cykelparkering og anlagt en trappe fra pladsen foran hovedindgangen op til Strandvejen.

Oven på parkeringskælderen vil der i løbet af foråret 2009 blive etableret et offentligt parkanlæg med græs og træer. Fra parken vil der være direkte adgang til den kanal, der ligger få meter fra Bryghuset og munder ud i Øresund.

Reception i Bryghuset udskudt

Den store housewarming og reception i NORDENs nye hovedsæde, Bryghuset, der var planlagt til 17. december, er udskudt til senere og bedre tider. Baggrunden er det turbulente internationale shippingmarked og hensynet til de mange indbudte gæster fra navnlig udlandet.

Mange indbudte gæster kommer fra dele af verden, hvor den globale finans- og fragtkrise tynger hårdt og kræver ledernes fulde opmærksomhed. Derfor måtte det forudses, at en del inviterede ville være nødt til at melde afbud, mens andre måske ville føle sig forpligtet til at deltage, selvom deres ressourcer og tid ikke var til det. Af respekt for begge grupper blev arrangementet udskudt til bedre tider.

DS Orients Fond køber Amaliegade 49

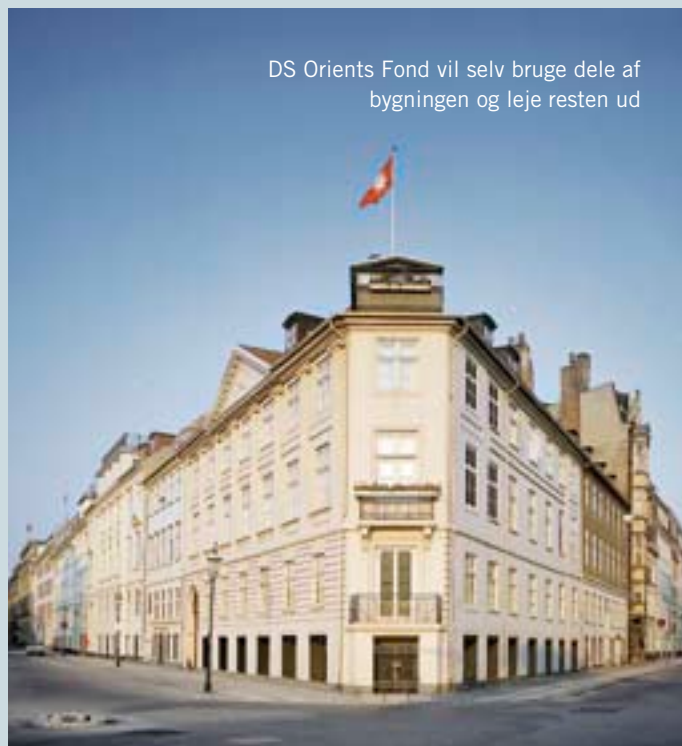
NORDENs tidligere hovedsæde, Amaliegade 49 i det indre København, er nu solgt. Den nye ejer er DS Orients Fond, der var højstbydende i en åben budrunde. Ejendommen skal nu renoveres og moderniseres med behørig respekt for de fredede arealer.

Huset er opført i 1790 og var gennem 116 år – fra 1892 til sommeren 2008 – hovedkvarter for NORDEN. Rederiet var i starten lejer, men overtog i 1916 ejendommen.

”Der er flere årsager til, at vi har købt ejendommen,” fortæller advokat Steen E. Christensen, formand for bestyrelsen i DS Orients Fond.

”Vi ser købet som en god investering, for ejendommen har en af de allerbedste beliggenheder i København og har mange potentialer på sigt. Samtidig har DS Orients Fond tidligere haft kontorlokaler og mødefaciliteter i bygningen og er nært knyttet til stedet. Vi vil også selv disponere over udvalgte lokaler i bygningen, men størstedelen skal udlejes til et eller flere firmaer, når istandsættelsen er overstået. De øverste etager i ejendommen vil fortsat være udlejet til beboelse,” oplyser Steen E. Christensen.

Salget indbragte NORDEN en avance på USD 7 mio. Renoveringen af ejendommen ventes gennemført om et par år.



DS Orients Fond vil selv bruge dele af bygningen og leje resten ud



Julemanden havde gaver med til børnene

Jul i Det Gamle Bryghus

Julemanden havde ingen problemer med at finde frem til de mange forventningsfulde gæster ved NORDENs traditionsrige julefest den 7. december, selvom Rederiet var flyttet og for første gang fejrede julens komme i Det Gamle Bryghus i Hellerup.

75 børn og 90 voksne hilste på julemanden, der fortalte juleeventyr, travede forrest rundt om juletræet og selvfølgelig havde gaver med til børnene. Julemandens unge nisser – som grangiveligt lignede Rederiets 1. års trainees – uddelte slikposer til alle børn og havde også sat julelege, konkurrencer og fremstilling af julepynt på programmet. Mens køkkenet havde sørget for et fyldigt udvalg af traditionelle specialiteter som æbleskiver, risalamande (med mandelgave) og gløgg (som af hensyn til de udenlandske læsere er varm rødvinspunch med hakkede mandler, rosiner, nelliker, kanel og kardemomme).

NORDENs udekontorer har også markeret julens komme lokalt.

137 års skibe i ord og billeder

Forfatteren Ole Stig Johannesen har skrevet en rigt illustreret bog om NORDEN og Rederiets skibe gennem 137 år. Bogen giver et rids over NORDENs og skibenes historie – lige fra etableringen af Selskabet den 11. februar 1871, hvor den driftige Mads C. Holm lukkede for det aktieudbud, som rejste penge til at købe og drive det mindre dampskib *Norden*, som senere sandsynligvis blev det første dampskib i fart på Østen.

Mads C. Holm lagde selv senere navn til to af Rederiets skibe, og begge fik i øvrigt et sørgeligt endeligt. Det første *M. C. Holm* tog NORDEN levering af fra engelsk værft i 1894, men skibet endte sine dage den 31. december 1914 kl. 8 om morgenen ud for Scarborough i Nordsøen, da det med en last af bomuld og fosfat sejlede på en mine, udlagt af et af de krigsførende lande i 1. Verdenskrig. Hele besætningen blev reddet.

Det næste *M. C. Holm* blev afleveret fra Helsingør Skibsværft i 1924 og var oprindelig kontraheret af D/S Dannebrog, men NORDEN overtog kontrakten. *M. C. Holm* (II) blev lidt en parentes i Rederiets historie. Det var nemlig et dampskib, og NORDEN var på det tidspunkt ved at gå over til dieseldrift, og desuden var skibet lille – 4.930 dwt – mens Rederiets andre nykontraheringer i de år var skibe på 8-9.000 dwt. *M. C. Holm* (II) var også oplagt nogle år, men sluttede i primært inter-amerikansk fart med kul. I 1939 blev skibet solgt til Tyskland, og under 2. Verdenskrig blev det to gange angrebet. Sidste angreb – fra allierede fly i Kieler Bugten den 3. maj 1945 – blev dets endeligt.

1932: Det sorteste år

De to *M. C. Holm*-skibe er nogle af de ret få undtagelser, der bekræfter reglen om, at "NORD" eller "Nord" altid indgår i navnet på Rederiets skibe.

Ole Stig Johannesens bog er opdateret til og med produkttankeren NORD NIGHTINGALE, som blev afleveret af Guangzhou Shipyard til NORDEN i marts 2008. Det nyeste langtidsinchartrede skib i bogen er produkttankeren NORD OBTAINER, som er bygget på Onomichi Zosen og afleveret i april 2008. Bogen rummer 350 fotos af skibene, og for hvert skib er der både tekniske specifikationer og velskrevne afsnit om særlige hændelser i skibets liv, bl.a. besætningernes oplevelser under verdenskrige og kriser – som i 1932, under skibsfartens sorteste år, hvor 13 af Rederiets 14 skibe var lagt op.

Ole Stig Johannesen: D/S NORDEN – Rederikoncernens flåde, 216 sider, 460 kr., Editions Maritimes. Bogen kan købes i boghandlere eller på nettet.





MEDARBEJDERNYT

Management

1. oktober 2008: *Karina Skydt*, Webmaster, overgået til Corporate Communications.

Koncernfunktioner

15. oktober 2008: *Michael Steinfeldt* overgået fra stilling som Senior Operations Manager i Norient Product Pool til ny stilling som Senior Training Manager i Human Resources.

1. december 2008: *Christian Barfoed Pedersen*, 26, ansat som IT supporter 1st level i IT.

Finansafdelingen

1. november 2008: *Claus Pfeiffer Fischer*, 31, ansat som Team Leader (bulk pool).

17. november 2008: *Mette Brylov*, Financial Controller, gået på barsel.

Teknisk Afdeling

3. november 2008: *Peter Sundell*, Facility Manager, overgået til Teknisk Afdeling som Assistant Purchasing Manager.

Tørlastafdeling

28. oktober 2008: *Inga Masilionyte*, FFA Assistant, overgået fra Derivatives til Control som Controller.

1. november 2008: *Mette Hahn Conradsen*, 36, genansat som Controller.

Annapolis

Majbritt Sundstrøm, Assistant Operations Manager, forventes overført til Operations i Annapolis i løbet af 1. kvartal 2009.

Shanghai

1. september 2008: *Sandra Wang*, 42, ansat som Documentation Manager i Administration.

Singapore

4. november 2008: *Nor H. Ngatman*, 27, ansat som Administrative Assistant.

11. november 2008: *Hui Tiang Chua*, 24, ansat som Accounts Officer i Accounts & Finance.

Mumbai

6. oktober 2008: *Anjali Santosh Kedari*, 33, ansat som Administrative Assistant.

Norient Product Pool

7. oktober 2008: *Nikolaj Damgaard Lambertsen*, overgået fra stilling som Operations Manager i Operations til Chartering som Assistant Chartering Manager.

27. oktober 2008: *Natasa Christou*, 22, ansat som Performance Controller på Cypern.

1. november 2008: *Nicolatta Kyriacou*, 25, ansat som Demurrage & Freight Assistant på Cypern.

1. november 2008: *Anders Thage Jensen*, 27, ansat som Operations Manager.

1. november 2008: *Ashfaq Khan*, 34, ansat som Operations Manager.

17. november 2008: *Eva Hald*, 26, ansat som Finance Trainee i Accounting.

NORDENs skibe

13. oktober 2008: *Nils-Erik Hansen*, 44 år, ansat som 1. maskinmester på mv. NORD FLEX.

15. oktober 2008: *Sven Steenhoff Madsen*, 61 år, ansat som maskinchef på mv. NORD-KRAFT.

23. oktober 2008: *John Gunnar Sundemar*, 33 år, ansat som 2. styrmand på mt. NORD BELL.

9. november 2008: *Carsten Nuka Broberg*, 37 år, ansat som 2. maskinmester på mt. NORD BUTTERFLY.

Runde dage

Koncernfunktioner

16. november 2008: *Ole Clausen*, Senior Claims Manager, havde 10 års jubilæum i NORDEN.

Finansafdelingen

30. oktober 2008: *Birgitte Larsen*, Financial Assistant i Accounting, fyldte 50 år.

Teknisk Afdeling

15. december 2008: *Jørn Andresen*, General Manager, fyldte 50 år.

Singapore

11. september 2008: *Wen Qing Li*, Operations Manager, fyldte 40 år.

9. december 2008: *Peter Borup*, Group Senior Vice President, fyldte 40 år.

NORDENs skibe

18. november 2008: *Sven-Inge Ulf Stålbjerg*, overstyrmand på mt. NORD WHALE, fyldte 50 år.

20. november 2008: *Carl Tousgaard*, 1. maskinmester på mt. NORD SNOW QUEEN, fyldte 50 år.

14. december 2008: *Søren Morten Rasmussen*, maskinchef på mt. NORD THUMBELINA, fyldte 60 år.

NORDEN FAKTA

Dampskibsselskabet NORDEN A/S er en global operatør af tank- og tørlastskibe og et selvstændigt rederi med hjemsted i Danmark og børsnoteret på NASDAQ OMX København A/S. NORDEN blev stiftet i 1871 og er således et af Danmarks ældste internationalt opererende rederier.

Kontorer verden over

NORDEN har sit hovedkontor i Hellerup, nord for København (Danmark) og har kontorer i Singapore, Kina, Brasilien og Indien. På sine kontorer har NORDEN i alt 252 medarbejdere, og omkring 300 er ansat på Rederiets egne skibe.

Forretningsmodel

NORDEN har en klar ambition om at positionere sig selv som en servicevirksomhed, der leverer høj kvalitet til sine kunder. For at leve op til dette, udvikler NORDEN kontinuerligt sit kundefokus og tilpasser sin portefølje af kapacitet og last. Via vores kontorer verden over møder vi vores kunder lokalt og tilpasser vores service til deres behov. Derudover, fokuserer vi på at bygge langvarige partnerskaber med både skibsværfter og kunder. Kompetente og dedikerede medarbejdere er en forudsætning for vores succes.

Strategi

Hovedpunkter fra NORDENs strategi; organisationsudvikling – partnerfokus – risikostyring – finansiell styrke – lønsom vækst – kritisk masse – udbygning af kerneflåde – porteføljestyling – udbygning af forretningen.

Tørlast

Inden for tørlast er Rederiet en af verdens største operatører af Handymax og Panamax tørlastskibe, hvortil kommer væsentlige aktiviteter i Handysize og Capesize. Seneste initiativ er indgang i det nye Post-Panamax segment.

Tank

NORDEN er aktiv i produkttanksegmenterne Handysize, MR og LR 1. Aktiviteterne inden for produkttank drives i Norient Product Pool, som administreres af det 50%-ejede Norient Product Pool ApS.

Vores vision

The preferred partner in global tramp shipping. Unique people. Open minded team spirit. Number one.

Vores værdier

- Flexibility
- Reliability
- Empathy
- Ambition

Vores mission

Our business is global tramp shipping. We seek excellence through a dedicated team effort from competent and motivated people. Through our values we focus on customers who benefit from our constant commitment to being an independent long-term partner continue our long history of building valued relationships with shipowners and shipyards

Corporate Social Responsibility – Miljøet

NORDEN prioriterer miljø og sikkerhed højt – Rederiet opererer derfor udelukkende moderne, dobbeltskroget tanktonnage og arbejder løbende med at minimere fremdrivningsmodstanden og optimere forbrændingen af brændstof på egne skibe. Rederiet har påbegyndt et mere systematisk arbejde med miljømæssig og social bæredygtighed for i højere grad at tage et ansvar for sikkerhed til søs, arbejdsmiljø, det ydre miljø, medarbejdernes vilkår og muligheder samt andre problemstillinger inden for Corporate Social Responsibility (CSR).

Finansielle hovedpunkter 3. kvartal 2008

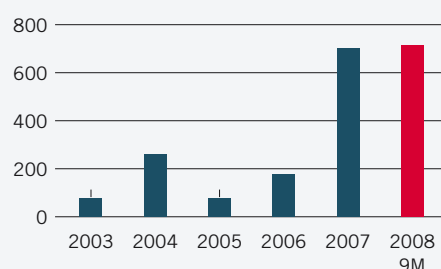
Resultat: Periodens resultat for de første tre kvartaler af 2008 blev USD 718 mio. svarende til DKK 3,5 mia. Resultatet er 49% højere end samme periode sidste år og det bedste resultat for de første tre kvartaler i Rederiets historie.

Forventninger: NORDEN forventer et årsresultat i niveauet USD 740-800 mio. for 2008, mod USD 703 mio. for 2007.

NORDENs AKTIEDATA

| | |
|------------------------|--|
| Aktiekapital: | DKK 44.600.000 |
| Antal aktier: | 44.600.000 |
| Nominal stykstørrelse: | DKK 1 |
| Aktieklasser: | 1 |
| Stemmeretsbegrænsning: | Ingen |
| Handelsbørs: | NASDAQ OMX København A/S |
| Handelskode: | DNORD |
| ISIN code: | DK0060083210 |
| Indeks: | OMX Copenhagen 20 (OMXC20) Nordic Large Cap |
| Bloomberg kode: | DNORD.DC |
| Reuters kode: | DNORD.CO |

Resultat (USD m)



ADRESSE

Dampskibsselskabet NORDEN A/S
Strandvejen 52
2900 Hellerup
Danmark

Telefonnummer: 3315 0451
www.ds-norden.com

LEDELSE

Bestyrelsesformand
Mogens Hugo

Direktion
Carsten Mortensen, CEO
Michael Tønnes Jørgensen,
CFO

NORDEN INVITATIONAL:

ET SLAG FOR LANGVARIGT SAMARBEJDE

Kunder og partnere samledes til den årlige golfturnering NORDEN Invitational i Japan. Selv om der blev kæmpet bravt indbyrdes, stod arrangementet i samarbejdets tegn

Repræsentanter for ejere, handelshuse, banker, befragtere, mæglere og værfter i Japan og Hong Kong prøvede sammen med ledere fra NORDEN kræfter med køller, jern og putters på den drilske, regnvåde golfbane i Sunset Hills Country Club i Imabari på Shikoku Island i Japan, sydøst for Hiroshima. Undervejs fik alle deltagerne instruktion i swingteknik og gode råd om strategi fra den danske Europatour-spiller Anders Hansen, dobbelt vinder af den prestigefyldte BMW PGA Championship turnering.

Det var sjette gang, NORDEN Invitational fandt sted. I år blev golfturneringen vundet af President Hisaharu Hisamoto fra Hisamoto Kisen Co. Ltd., mens General Manager Kazuhiro Suzuki fra Phoenix Co., Ltd.

og Chairperson Chihiro Kashiwagi fra Kaiyo Kisen Kaisha Ltd. fulgte tæt efter på 2. og 3. pladsen. NORDENs repræsentanter holdt sig gæstfrit ude af kampen om topplaceringerne.

Øge involvering

Under den efterfølgende reception på Imabari Kokusai Hotel takkede adm. direktør Carsten Mortensen de mange fremmødte for et godt og omfattende samarbejde: NORDEN har 72 long-term charter deals med japanske ejere, formaliserede partnerskaber, nære samarbejder med værfter og banker, ligesom Rederiet har nogle af sine bedste last- og charterkunder i Japan.

"Forretning bygger på gensidighed, og NORDEN vil fortsætte med at øge sin involvering her. Vi er altid til stede for vores nære partnere. Vi ved, at I deler denne filosofi, og det er en af grundene til, at det altid er en ekstra stor glæde at komme tilbage til Japan," sagde Carsten Mortensen i sin tale.

Han sagde også, at de vanskeligheder, som dele af shippingindustrien gennemlever, kan rumme kimen til noget positivt og vise sig at være en chance for at vende tilbage til traditionelle shippingværdier.



Carsten Mortensen overrækker 1. præmien, en golfrejse for 2, til vinderen af golfturneringen, President Hisaharu Hisamoto fra Hisamoto Kisen Co., Ltd



Europatour-spilleren Anders Hansen gav lektioner i golfspillets ædle kunst. Her et kraftfuldt, skruet drive



CEO Carsten Mortensen (tv.) hilser på Executive Chairman Toshiyuki Higaki fra Imabari Shipbuilding Co. Ltd. (i midten)