

Tæt på kunderne

Efter to ekstraordinært gode år med supercyklus i shippingbranchen tegner 2006 foreløbig til at blive et mere *normalt* år, med markant lavere fragtrater og et større udbud af tonnager. Som det kan læses andetsteds her i bladet, er NORDEN for andet år i træk kåret som et af verdens absolut dygtigste redier til at skabe økonomiske resultater (se s. 7). Vi skal nu vise, at det kan vi gøre både i meget høje markeder og i mere rolige vande.

NORDENs "formel" til at opnå de gode resultater har været vores nærhed til kunderne og markederne, medarbejdernes store engagement og evne til at arbejde på tværs af organisationen med kunden i cen-

trum – og vores blik for den sunde forretning og nye muligheder i markedet. Denne linje, som vi her sammenfatter i udtrykket "Tæt på kunderne", skal vi fortsætte og udbygge yderligere i den kommende periode med de noget anderledes vilkår. Og det har vi alle muligheder for at gøre.

I dette nummer af NORDEN News kommer vi vidt omkring og ser bl.a. på nye og spændende forretningsmuligheder i Sydamerika, Afrika og Australien og giver eksempler på, hvordan NORDENs medarbejdere i hverdagen er tæt på kunderne og markederne og arbejder sammen på tværs af organisationen. God læselyst. Og god sommer.

CARSTEN MORTENSEN



Et kontinent af muligheder

Brasilien udgør ca. halvdelen af Sydamerika og har alle de vigtige råvarer, som verden efterspørger. Derfor er der enorme muligheder for skibstransporter med afsæt i Brasilien. Men det er helt afgørende at være lokalt til stede blandt kunderne på markedet. Se artiklen side 2 - 3



Inde i bladet

- 4 Durban t/r
- 6 Der er forskel på salt
- 7 Nr. 5 i verden
- 8 Navngivning på japansk
- 10 Tilfredsstillende resultat
- 12 Fra hulkort til hightech rederi

Et kontinent af muligheder

Da Anders Hansen første gang besøgte Brasilien i sommeren 2003, skulle det egentlig bare have været et kort ophold for at undersøge markedet for NORDEN skibstransporter til og fra Brasilien. Men det førte til umiddelbar etablering af et fast NORDEN kontor i Rio de Janeiro og foreløbig snart tre år som chef for NORDEN i Sydamerika



”Det første, der slog mig, var hvor stort og forskelligt landet er, og hvor rigt det er på råstoffer og muligheder. Brasilien er med sine lidt over 8,5 mio. km² en anelse mindre end USA og udgør ca. halvdelen af Sydamerika. Det har en meget stor kystlinje og har alle de vigtige råvarer, som verden efterspørger – jernmalm, stål, sukker, korn og kobber.

Med 185 mio. indbyggere har landet samtidig stor efterspørgsel efter varer i udlandet. Kort og godt er der enorme muligheder for skibstransporter med afsæt i Brasilien, men det er helt afgørende at være blandt kunderne på markedet, for at kunne opspore handlerne, opbygge relationer og udvikle de rigtige løsninger”, siger general manager Anders Hansen.

Brohoved

Derfor etablerede NORDEN kontoret i Rio de Janeiro, som samtidig kunne være brohoved for

yderligere transporter til og fra Argentina, Chile og det øvrige Sydamerika. Til den operative side af skibstransporterne trækker kontoret i Brasilien især på operatørerne, der sidder på NORDENS kontor i Annapolis i USA. Ved næsten alle havneanløb i Brasilien benyttes lokale port captains, der alle er oplært i NORDENS værdier, procedurer og kvalitetskrav, bl.a. gennem træning i Danmark.

Stor involvering

Markedet for skibstransporter i Brasilien er ikke særligt overskueligt på grund af den store geografiske spredning og forskelligt centrum for de forskellige råvarer. Der er næsten ingen lokale redier, og eksportørerne i Brasilien har historisk solgt råvarerne ”FOB” (Free On Board), dvs. at køber selv skal arrangere transporten.

Opgaven består derfor i at kortlægge varestrømmene, opbygge relationen til virksomheder og agenter og i at synliggøre fordelene for råvareeksportørerne ved at levere ”CIF” (Cost, Insurance, Freight), hvor fragten er arrangeret af sælgeren selv. NORDENS kontor i Rio de Janeiro har til dato booket over 3 mio. MT (metric tons) tørlast lokalt i Sydamerika.

”Det kræver ofte lang tids arbejde at udvikle nye aftaler, for der er mange forhold, der skal tages i betragtning. Vi bliver mere involveret i forretningen og løsningen af hele transportopgaven end i markeder, hvor der er tradition for selv at entrere med transportselskabet. Løsningerne er derfor mere individuelle i denne del af verden og kræver en del forhandling og tid. Men den tid bruger vi gerne. Det er vilkårene i et ungt marked”, fortæller Anders Hansen.

Ude hos kunderne

En stor del af tiden tilbringer Anders Hansen og Claus Hartmann ude hos kunderne, hvor de præsenterer NORDENS forskellige løsninger. Socialt samvær med kunderne er også vigtigt for at opbygge gode relationer. En gang om året holder kontoret i Rio de Janeiro en stor event med deltagelse af 40-50 lokale kunder, hvor også NORDEN Brazil's bestyrelse (fra København) deltager.

Det er vigtigt at kunne det lokale sprog – portugisisk – og have forståelse og passion for de lokale kulturbegivenheder. Alle forhandlinger foregår på



KONTORET I RIO DE JANEIRO BESTÅR FORUDEN ANDERS HANSEN (TH.) AF CLAUS HARTMANN, DER ER CHARTERING MANAGER OG MARIA HELENA V.G. FERREIRA, DER ER ADMINISTRATIVE ASSISTANT.

engelsk, men det sociale foregår på portugisisk, tilsat et stænk samba. Under det årlige karneval er hele Brasilien – herunder NORDENs kontor – lukket i 6 dage. Også arrangementer hos kunderne foregår med et lokalt fingeraftryk. Anders Hansen har f.eks. være inviteret til fodbold sammen med en samarbejdspartner – og hele dennes familie fra bedstefar og bedstemor over søskende til børn og børnebørn.

”Det er en stor tillidserklæring at blive inviteret med helt ind i en så privat sammenhæng, og det er et vigtigt signal om, at vi er en respekteret samarbejdspartner, selv i en så fremmed kultur som Brasilien”, siger Anders Hansen.

Dansk fremstød

At mulighederne for danske rederier er store i Sydamerika understreges af, at der gennemføres et større fremstød for dansk skibsfart i Chile og Brasilien sidst i juni. Her deltager vicestatsminister, økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen sammen med Danmarks Rederiforening og rederier med kontor i Brasilien bl.a. i et Dansk Shipping Seminar i Sao Paulo i dagene 27.-29. juni 2006.

På seminaret, hvor temaet er ”Udfordringerne i den brasilianske havneinfrastruktur og maritime transport”, vil der også være deltagelse af den brasilianske industri- og handelsminister, Mr. Luiz Fernando Furlan, og NORDEN har inviteret sine brasi-

lianske kontraktpartnere Usiminas, Açominas og Cosipa til at deltage i seminaret. Under Bendt Bendtsens besøg i Brasilien vil Anders Hansen få lejlighed til at præsentere NORDENs sydamerikanske aktiviteter for ministeren.

”Vi forventer, at ministerens besøg i Brasilien og Chile vil styrke NORDENs profil som et seriøst og udviklingsorienteret rederi, der i kraft af sin tilstedeværelse i regionen ønsker at fremme og udbygge samarbejdet mellem det danske og brasilianske erhvervsliv i fremtiden”, siger Anders Hansen.

Anders Hansen, 32, har arbejdet med shipping i 13 år og været ansat i NORDEN siden 2000 – de første tre år som chartering manager for Handymax i Tør-lastafdelingens Atlanterhavssektion med ansvar for US Golfen. Fra 2003 general manager på kontoret i Rio de Janeiro.



KRISTUS STATUE VED RIO DE JANEIRO, BRASILIEN

Durban t/r

Kaptajn Kim Aarup og hans 18 mand store besætning på produkttankeren m.t. NORD PRINCESS passerede ikke mindre end 55 breddegrader på den 3.900 sømil lange rejse langs Afrika fra de Forenede Arabiske Emirater til Durban i Sydafrika med en last gasolie. Undervejs mødte de hagl som golfbolde og hvaler i hopla og havde det rigtig, rigtig varmt. Her er en beretning om livet til søs og opgaverne ombord

Kim Aarup er 47 år. Han er uddannet på Københavns Navigationsskole i 1980-1982 og havde sejlet som 2. styrmand, 1. styrmand, overstyrmand og skibsfører (kaptajn) i sammenlagt 20 år, før han i februar 2003 kom til NORDEN. Her var han først overstyrmand, og blev i august 2005 udnævnt til skibsfører. Han overtog i maj 2006 m.t. NORD PRINCESS, som han påmønstrede, da det passerede Mina Saqr i de Forenede Arabiske Emirater (UAE) på vejen til Durban i Sydafrika med en last gasolie.

19 mand ombord

Besætningen ombord på NORD PRINCESS og en række af NORDENs øvrige tankskibe består af 19 mand. Der er fire senior officerer, der alle er danske: Kaptajnen, overstyrmanden, maskinchefen og 1. maskinmester samt en dansk officerselev. Der er tre junior officerer fra Filippinerne: 1. styrmand, 2. styrmand, 2. maskinmester. Endelig er der 11 menige besætningsmedlemmer fra Filippi-

nerne: En chefkok, to messemænd og otte matroser/motormænd (GP'ere) med forskellige funktioner.

Sikkert frem – til tiden

”Som kaptajn er det helt simpelt min opgave at få skibet og lasten sikkert frem – til tiden. Jeg har overordnet ansvar for alle forhold ombord, herunder for skibets kommunikation og kontakt med rederi, agent og myndigheder. Jeg er også i løbende kontakt med alle medarbejdergrupper ombord og er meget rundt på skibet. Jeg skal være helt opdateret med vores *performance* på alle områder og skal kunne forudse evt. problemer, der vil kunne opstå.

Når skibet anløber havn eller afgår fra havn, er det kaptajnen, der har ansvaret for kontakten til myndigheder og toldere. Han har også ansvaret for manøvrer til og fra kaj og aftaler og samarbejde med lodsens”, siger han.

Både kaj og kontor

Som kaptajn på et tankskib skal man have særlige ”tankskibspapirer”, dvs. bevis for uddannelse i sikkerhed og lastning af olie og kemikalier, pumper og rør og udvidet kendskab til olie og kemikalier. Kontrollen fra myndighederne er større for tankskibe end for tørlastskibe, både i forhold til sikkerhed og miljø.

Under hele havneopholdet skal kaptajnen døgnet rundt være tilgængelig for henvendelser fra kystvagten, Port State Controls (stikprøveundersøgel-



MAGSVEJR PÅ VEJ TIL DURBAN



Logbog

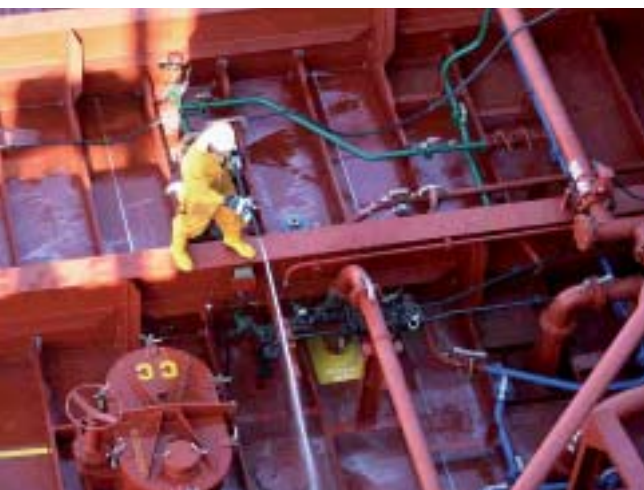
ser af skibets sikkerhed, der gennemføres af myndighederne) og Vetting Inspections, der er eftersyn af tankskibenes tekniske tilstand, besætningens egnethed og certifikatets gyldighed. De gennemføres af kunderne (typisk olieselskaberne).

Der sker en stadig udvikling og udvidelse af myndighedernes og selskabernes krav til procedurer, og inspektionerne bliver mere og mere omfattende og tidskrævende. På den måde er kaptajnens opgaver på vej til at blive mere og mere administrative, men der er stadig meget *sømandskab* og *ledelse* i jobbet som kaptajn. Det rummer både "kaj og kontor", som Kim Aarup formulerer det, og det passer ham godt.

Langt væk og tæt på

"Et typisk togt tager 12 uger. Det giver mange afsavn i forhold til familie og venner, men giver samtidig flere store sammenhængende hjemmeprioriteter af 2-3 måneders varighed om året, hvor man er 100% til stede og kan foretage sig lige, hvad man vil. Det er et spørgsmål om tilvænning," siger Kim.

"I starten syntes jeg, det var svært i forhold til familien og min kone, men nu værdsætter vi begge denne arbejdsform. Det kan måske lyde mærkeligt, men den bringer os nok tættere sammen, end hvis jeg havde et almindeligt 8-16 job og alle dagene lignede hinanden", siger han.



RENGØRING OMBORD

Langs Afrika

"Vores første stop var Khawr Fakkan, som også ligger i De Forenede Arabiske Emirater (UAE). Her skulle skibet tage bunkers (brændselolie) og proviant om bord. Samtidig skulle vi have repareret skibets radar og Voyage Data Recorder (skibets "sorte boks"), og losse slop (olierester fra tidligere last) til en Pram. Den tidligere kaptajn, Michael Sloth Madsen, afmønstrede her", fortæller Kim Aarup.

Derfra satte NORD PRINCESS kursen mod Sydafrika. På vejen mod Afrika passerede skibet Oman i Den Persiske Golf og Omanbugten og Yemen i Det Arabiske Hav.

"Forbi Afrikas Horn og langs hele den somaliske kyst holdt NORD PRINCESS 200 sømils afstand for at formindske faren for piratangreb", forklarer han.

"Skibet passerede ækvator, mens vi stadig sejlede langs Somalia. Herefter gik turen forbi Kenya, Tanzania og øen Zanzibar, Mozambique, øgruppen Comorerne og Madagaskar, inden Durban dukkede op i horisonten. Turen var samlet på 3.900 sømil (7.200 km) og undervejs passerede skib og besætning 55 breddegrader. En breddegrad svarer til 111,11 km eller 60 sømil. En sømil er 1.852 m. og kaldes også et meridian- (breddegrad) minut.

Hagl som golfbolde

"Rejsen langs Afrikas vestkyst var meget varm og trods de mange eksotiske landenavne rimeligt begivenhedsløs. For os er det bare endnu en "dag på kontoret". Vi har hver især en række faste opgaver, vi skal løse ombord hver dag, døgnet rundt, uanset længde- eller breddegrad", forklarer Kim Aarup.

Lidt afveksling kom der dog langs kysten i det sydlige Afrika, hvor det vrimlede med hvaler, som næsten dagligt boltrede sig i bølgerne. Aftenen før ankomsten til Durban blev skibet ramt af en voldsom haglbyge. Haglene var op til golfkuglestørrelse og gjorde skade på skibets radaranter og nogle højtalere.

Tilbage igen

NORDENs tankskibe er typisk i havn i 16-24 timer, og besætningen har ansvaret for operationen. Til sammenligning er NORDENs tørlastskibe typisk i havn i 3-7 dage, og det er primært lokale havnearbejdere (stevedorer), der står for lastning og losning.

Indtil videre har NORD PRINCESS kun lagt til i Durban. "Vi var inde og losse vores last af gasolie og sejlede så ud på ankerpladsen for at vente på, at vores næste last af benzin bliver klar til at blive afskibet. Det er meningen, at vi skal tilbage til UAE., enten Fujayrah eller Jebel Ali for at losse vores last af benzin. Herefter går turen fra Jebel Ali og Fujaira til Singapore og Jakarta med en last benzin", fortæller Kim Aarup.

Der er forskel på salt

Som operatør skal man have stor viden om skibe, laster og havneforhold. Bl.a. at der er stor forskel på salt fra Chile og fra Australien



COATINGEN ER 6-8 METER HØJ, IKKE FOR TYND OG ER HELT TØR, SOM AFSKIBERNE KRÆVER.



ET "BJERG" AF SALT I DET NORDVESTLIGE AUSTRALIEN. SALTET ER SÅ RENT, AT MANGE LOKALE BRUGER DET DIREKTE I DERES SALTKVÆRN.



NORDENs kontor i Singapore sluttede i efteråret 2005 en større aftale om transport af salt fra det nordvestlige Australien til Kina, Taiwan og Japan. NORDEN har stor erfaring med håndtering og transport af salt fra Chile til det meste af verden, men i modsætning til det chilenske salt, der er meget tørt og typisk leveres som store klumper (rock-salt), består det australske salt af fine små krystaller og er let fugtigt, da det udvindes af havvand.

Hårdt ved lastrummene

Denne forskel har stor betydning for tilrettelæggelsen af transportopgaven. Det fugtige australske salt er hårdt ved lastrummene. Saltet og fugten fremmer rustdannelsen, og det kan give både rustflager og misfarvninger i saltet. For at kvalitetssikre saltet, skal lastrummene derfor være coatet med kalk under transporten.

For NORDENs operatører i Singapore – og for en række af NORDENs indbefragtede skibe – er denne coatingproces ny. Inden salttransporterne begyndte, var assistant operating manager Steffen Johnstad-Møller fra NORDENs kontor i Singapore derfor på studiebesøg i havnene i Australien for med egne øjne at se, hvordan processen foregik og aftale godkendelsen af coatingen med det lokale selskab.

Miljøvenlig coating

”Processen består helt enkelt i, at man tager kalkpulver (lime powder) – der ligner mel – og blander det med vand, til man har en blanding, der er lidt tykkere end mælk. Til denne blanding tilsætter man så mælkepulver eller sukker. Væsken sprøjtes på indersiden af skibets lastrum og sikrer, at der ikke kommer misfarvninger. Samtidig beskyttes lastrummene.

Grunden til, at man blander sukker eller mælkepulver i, er, at coatingen bliver hård og derved relativt let kan fjernes i store flager og spules af med



EFTER SALTET ER VASKET, KØRES DET NED TIL SKIBENE I STORE LASTBILER. DENNE LASTBIL HAR CA. 1.000 HK OG TRANSPORTERER CA. 250 TONS FORDELT I DE 5 VOGNE.

vand. En ren coating uden sukker eller mælkepulver sidder næsten for godt fast, og den skal ofte skrubbes af af skibets besætning eller fjernes med kemikalier”, fortæller Steffen Johnstad-Møller.

Mange krav

Der er en række meget specifikke krav til coatingen bl.a. dens minimumhøjde over lasten og dens tykkelse og farve. Den skal helst være hvid og ikke brun, da det gør inspektionen af, hvor der er coatet, meget hurtigere. Samtidig skal coatingen være tør.

For at spare tid kan skibets besætning foretage coatingen på vejen til anløb af havnen. Hvis det ikke er muligt at skaffe kalkpulveret i den havn, skibet senest anløber, kan man få leveret kalkpulveret

6-8 timers sejlads fra havnen, hvor saltet skal lastes, og på den måde spare vigtig tid.

Skal godkendes første gang

Steffen Johnstad-Møller har trin-for-trin beskrevet coatingprocessen i ord og billeder, så han og hans kolleger meget præcist kan beskrive opgaven og kravene for skibenes kaptajner og besætning.

”Som operatører er det vigtigt, at vi kommer ud i marken og kender de forskellige processer og krav. Ved salttransporterne er det f.eks. uhyre vigtigt, at coatingen bliver godkendt straks – hver gang. Ellers skal vi gøre det om, og vi mister vores position i lasterækken og kan tabe halve og hele dage”, siger Steffen Johnstad-Møller.

Nr. 5 i verden

NORDEN var i 2005 det 5. bedste rederi i verden til at skabe økonomiske resultater. Det fremgår af en analyse fra det anerkendte magasin Marine Money International. Analysen præsenteres i denne uge på magasinets og J. P. Morgan's årlige konference Marine Week i New York

Marine Money International har analyseret de nye regnskaber fra verdens 150 største børsnoterede rederier og koncerner med shipping som hovedaktivitet. Rederierne er blevet bedømt på følgende nøgletal: Aktivets omsætningshastighed, overskudsgrad, forrentning af egenkapital, samlet afkast til aktionærerne, afkastningsgrad og aktiekurs i forhold til indre værdi. Med afsæt heri opstiller magasinet en samlet rangliste, hvor NORDEN er nr. 5 efter Grindrod Ltd. (1), CMB (2), Thoresen Thai (3) og Frontline Ltd. (4).

”2005 var et ekstraordinært godt år for international shipping. Det nød alle rederier godt af, men

det er rart at få uvildige eksperters ord for, at NORDEN var blandt de bedste til at udnytte mulighederne. Udfordringen for os er selvfølgelig også at gøre det godt, når det bliver mere ”hverdag” igen – som i de nuværende markeder.

NORDENs særlige forretningsmodel med stram styring af alle risici, konservativ afdækning og konstant fokus på det lange, seje træk skal sikre, at vi også fremover kan få en god og robust indtjening,” siger adm. direktør Carsten Mortensen.

私は本船とクルーの安全な航海を祈ります

“Watashi wa honsen to kuruu no anzen na koukai wo inorimasu”

(“Jeg beder for en sikker rejse for skib og mandskab”)

Navngivning på japansk

NORDEN har i årets første tre måneder holdt fire nye tørlastskibe under dåben i Japan, og i juli følger yderligere to. Forud for navngivningerne ligger en minutløs planlægning

”Det var en utrolig stor oplevelse”, fortæller Christina Norborg, der var gudmoder for m.v. NORD VOYAGER 14. januar i år på Imabari Shipyard i Japan.

”Alt var tilrettelagt ned til mindste detalje. Der var en minutplan for festmiddagen dagen før og for navngivningen: Musik, taler, overskæring af snoren, fælles fotos, besøg rundt på skibet, skibets afrejse fra kajen og for taler og udveksling af gaver ved frokosten om eftermiddagen. Det var meget fascinerende, og gav mig som udefra kommende et godt indtryk af, hvor meget tilblivelsen af et sådant skib

fylder og betyder i det lokale samfund – i form af arbejdspladser på værftet, hos underleverandører og samarbejdspartnere”, siger hun.

Løftet op på skibet

”Som gudmoder for skibet blev jeg hele vejen igennem behandlet kongeligt, og der var meget fokus på min mindste bevægelse. Inden navngivningen var der en kort generalprøve på, hvordan jeg med en økse skulle hugge båndet til champagneflasken over ved selve ceremonien. M.v. NORD VOYAGER lå på ydersiden af et andet skib og var ikke umiddelbart tilgængeligt fra kajen.

Som nøglepersoner blev vi bedt om at sætte os ind i en container med vinduer og behagelige sofaer. Vi blev så løftet hen over det første skib og anbragt på dækket af NORD VOYAGER, få meter fra hvor navngivningen skulle foregå. Og 2-3 japanske kvinder i kimonoer flokkedes om mig med paraply-

Tættere samspil mellem NORDENs port captains

Hvordan skal man håndtere skader på NORDENs skibe, laster eller udstyr? Hvordan gøres NORDENs havnearbejde mest effektive? Og hvilke nye typer laster forventer NORDEN skal håndteres i de forskellige lande og havne i fremtiden?

Det var bare nogle af emnerne på programmet, da NORDENs port captains fra Asien, USA og Europa mødtes 19.-21. april i København til det årlige såkaldte *Supercargo meeting*. Målet var at drage nytte af hinandens erfaringer og opnå større fælles viden om bl.a. de juridiske sider ved hændelser i havnene.

Hvem har ansvaret?

Repræsentanter fra assuranceforeningen North of

England gav en grundig introduktion til, hvem der har ansvaret, og hvad man som repræsentant for NORDEN konkret skal gøre, hvis der f.eks. opstår skader under lastning, losning eller rengøring, forårsaget af stevedorer (havnearbejdere). De gennemgik også, hvordan man skal forholde sig og afhjælpe problemet, hvis skibet ikke opfylder den aftalte overleveringstilstand i kontrakten.

Fremtidens laster

På seminaret var der samtidig indlagt en workshop med Tørlast befragtning, og man gennemgik et scenarie for lasteflow i fremtiden – hvilke typiske lastninger, losninger og rengøringsopgaver kan man forvente i de enkelte lande og havne?

Teknisk afdeling præsenterede i den sammenhæng et oplæg til nyt design af NORDENs kommen-

er, så jeg ikke skulle blive våd i regnvejret. Intet blev overladt til tilfældighederne”, siger Christina Norborg.

Lokalt islæt

Bag navngivningen ligger mere end en måneds planlægning med bl.a. koordinering af aftaler og rejseplaner, booking af hoteller, restauranter og arrangementer, udarbejdelse af taler, udsendelse af invitationer og indkøb af gaver, fortæller Susanne Alsing. Hun er event coordinator i NORDENs Tørlastafdeling og har sammen med NORDENs japanske partnere tilrettelagt navngivningerne.

”Det er en spændende opgave med kontakt til mange forskellige parter, både i NORDEN, på værftet og hos samarbejdspartnere. Grundkøreplanen for en navngivning er den samme overalt, men der er gode muligheder for at tilpasse ceremonien til lokale forhold og ønsker. I Japan indgår der f.eks.

fast en fælles åbning af en tønde med sake (japansk brændevin) for at ønske skibet held på rejsen, og i både Japan og Kina indgår der drageoptog.

Der er samtidig stor forskel på, om navngivningen sker på et stort værft – og er nummer 5 eller 10 den måned, eller om den foregår på et lille værft, der færdiggør 2 skibe om året”, fortæller Susanne Alsing.



CHRISTINA NORBORG KAPPEDE SNOREN OVER MED EN SPECIELT FREMSTILLET ØKSE (VIST OVENFOR).

de tørlastskibe, og fik en række gode forslag til ændringer, der vil lette både laste- og losse-effektivitet og rengøring.

Fælles udfordringer

Endelig præsenterede hver enkelt port captain sine egne opgaver og erfaringer fra hverdagen.

Selvom der er meget store forskelle i både opgaver, havneforhold og kultur i de forskellige regioner, viste der sig alligevel en række fælles udfordringer for havnekaptajnerne, hvor man kan drage stor nytte af hinandens erfaringer. Det blev derfor aftalt at sikre en større vidensdeling i hverdagen mellem havnekaptajnerne, via bl.a. flere arbejdsbesøg hos hinanden og hyppigere, løbende kontakt.

NORDENs port captains

NORDENs port captains assisterer NORDENs skibe med bl.a. vanskelig lastning, losning og rengøring og ved kontakt med myndigheder, agenter og lodser, og de har samtidig også ansvaret for NORDENs landbaserede grabber, der er placeret i udvalgte havne rundt om på kloden.

NORDEN har syv egne port captains, der dækker hvert deres geografiske område: Morten Larsen (Asien), Eko Zheng (nordlige Kina), Radmond Lu (sydlige Kina), Purky Bhaswar (Indien), Jan Andersen (østlige og vestlige USA), Niels Høgholt Gøttge (sydlige USA) og en port captain i Europa (p.t. ubesat). Herudover benytter NORDEN sig af en række faste kontraktansatte port captains over hele verden, bl.a. i Sydamerika og Afrika.

Overblik:

Bevægelser i NORDENs flåde

TØRLAST

Køb af skibe

NORDEN har ved erklæring af købsoption overtaget m.v. NORDPOL (bygget 2002; 77.229 tdw på 14,269 m; 224,99 m LOA; 32,26 m beam) den 25. maj 2006.

NORDEN har ved erklæring af købsoption overtaget m.v. NORDTRAMP (bygget 2001; 171.000 tdw på 17,62 m; 289,9 m LOA; 45,00 m beam) den 1. maj 2006.

Afleveringer

M.v. NORD BULKER (bygget 2003; 52.994 tdw på 12,163 m; 188,5 m LOA; 32,26 m beam) er blevet solgt og forventes leveret til den nye ejer i juni 2006.

TANK

Tilgang af skibe

M.t. NORD MERMAID (bygget 2006; 38.500 tdw på 11,612 m; 182,86 m LOA; 27,43 m beam) blev leveret til NORDENs flåde d. 20. april 2006.

Flåde status

Primo juni 2006 består NORDENs flåde af følgende skibe:

	Tørlast	Tank	Total
Aktiv flåde			
- Egen flåde	8	5	13
- Certepartier med købsoption	20	3	23
- Andre certepartier	88	7	95
Total antal skibe	116	15	131

Til levering

- Til egen flåde	3	4	7
- Certepartier med købsoption	29	10	39
- Andre certepartier	3	4	7
Totalt antal til levering	35	18	53



M.T. NORD MERMAID

Tilfredsstillende resultat i et svært marked

NORDENs resultatet for 1. kvartal blev USD 55 mio. mod USD 80 mio. i samme periode sidste år. Faldet var som forventet og skyldtes især markant lavere fragtrater, men de synes nu svagt på vej op igen

I 1. kvartal 2006 lå fragtraterne for tørlast og tank henholdsvis 47% og 9% under niveauet for samme periode sidste år, og på den baggrund anses resultatet for perioden at være tilfredsstillende.

Som følge af NORDENs strategi om at beskæftige sine skibe langsigtet blev Rederiets indsejling i alle tre tørlastsegmenter højere end i spotmarkedet. I det største segment – Handymax – var NORDENs indsejling f.eks. 13% over spotmarkedet.

De markant lavere rater på tørlastmarkedet skyldes især en høj tilgang af nybygninger og lav skrotningsaktivitet. Faldet i fragtraterne har dog i første

kvartal ikke været helt så kraftigt som mange havde forudsagt ved indgangen til 2006. Det skyldes, at den globale økonomiske vækst fortsat er relativt høj. Importen af jernmalm til Kina er således steget med 28% i 1. kvartal, og Kinas samlede import af råvarer er steget med 20%.

I april/maj er det store fald i tørlastraterne fladet ud, mens der på udvalgte segmenter har været en stigning i raterne. Ved udgangen af maj lå raterne for de store Handymax skibe f.eks. 14% over niveauet ved afslutningen af 1. kvartal. Også tankmarkedet har rettet sig en del efter kvartalets afslutning, og Baltic Clean Tanker indeks er steget med 28% til udgangen af maj.

For hele 2006 forventer NORDEN uændret et resultat i niveauet USD 120-140 mio. inklusive avancer fra salg af skibe på 39 mio. Resultatet for rekordåret 2005 var til sammenligning USD 336 mio.

Medarbejdernyt



TIL LANDS

Nye medarbejdere

1. maj 2006: *Frank Christian Pedersen*, 40, ansat som QA manager i Teknisk afdeling.
1. maj 2006: *Lars Westenberg Bjørn*, 48, ansat som QA manager i Teknisk afdeling.
1. maj 2006: *Allan Poul Jensen*, 26, ansat som operatør i Norient Product Pool A/S.
15. juni 2006: *Anne-Katrine Nedergaard*, 30, ansat som assistant crew manager i Teknisk afdeling.

Stillingsskift og udnævnelser

31. maj 2006: *Charlotte Christoffersen* er efter 3 år på NORDENs kontor i Annapolis, USA vendt hjem til en stilling som operations manager i Panamax-segmentet i Tørlastafdelingen.

Mærkedage

9. april 2006: *Peter Norborg*, general manager i Tørlastafdelingen fyldte 40 år. Peter har været ansat i NORDEN siden 1998, hvor han tiltrådte en stilling som chartering manager i Tørlastafdelingen. Han har fra 2001-2004 været udstationeret på NORDENs Annapolis kontor i USA som general manager og returnerede september 2004 til København igen som general manager i Tørlastafdelingen, hvor han 1. januar 2005 blev udnævnt til deputy. Peter har tidligere arbejdet hos J. Lauritzen som befragter og har også arbejdet som mægler.

27. april 2006: *Kjeld Rasmussen*, senior vice president i Finance, fyldte 65 år (se omtalen side 12).

10. maj 2006: *Danny Oved*, financial assistant i Regnskabsafdelingen, fyldte 40 år. Danny har været ansat i NORDEN siden 2004 og arbejder i det daglige bl.a. med bogføringsopgaver og periodisering af skibenes rejser. Han har tidligere bl.a. arbejdet som financial assistant hos Vester Kopi.

17. maj 2006: *Christian Danmark*, accounts manager i Finance, fyldte 40 år. Christian har været ansat i NORDEN siden 2003 og har det daglige ansvar for bogholderiet. Han er HD i regnskabsvæsen og har en baggrund som revisor. Han har tidligere bl.a. været økonomidirektør hos Ibsen Photonics A/S.

26. juni 2006: *Dorte Nielsen*, senior operations manager i Tørlast, fylder 30 år. Dorte blev ansat i NORDEN i 2001, hvor hun tiltrådte en stilling som assistant operations manager i Tørlastafdelingen, og kom fra en stilling hos J. Lauritzen Reefers, hvorfra hun er uddannet. I april 2004 blev Dorte udnævnt til operations manager og d. 1. januar 2006 til senior operations manager. Dorte udstationeres til Singapore som chartering manager d. 1. august 2006.

TIL SØS

Nye medarbejdere

19. april 2006: *Thomas Hedegaard Andersen*, 32, ansat som overstyrmand – tilgår m.t. NORDEURO-PA.
13. maj 2006: *Kai Vistisen*, 53, ansat som overstyrmand – tilgår m.t. NORD STEALTH.
2. juni 2006: *Gerhard Thiele*, 53, ansat som skibsfører – tilgår m.v. NORD PHOENIX.
8. juni 2006: *Jon Poulsen*, 47, ansat som overstyrmand - tilgår m.t. NORD PRINCESS.
1. august 2006: *Christoffer Andreas Hollesen Diers*, 31, ansat som officersaspirant – starter på Simac*.
1. august 2006: *Kristian Willeman*, 20, ansat som officersaspirant – starter på Simac*.
1. august 2006: *Bandur Laksofoss*, 27, ansat som officersaspirant – starter på Simac*.
*) Svendborgs Internationale Maritime Akademi

Stillingsskift og udnævnelser

4. maj 2006: *Peter Christiansen* overgået fra stilling som 2. maskinmester til ny stilling som 1. maskinmester på m.t. NORD PRINCESS.

Mærkedage

30. marts 2006: *Anton Kurt Vendelboe Christensen*, maskinmester på m.t. NORD PRINCESS, fyldte 60 år. Anton startede i NORDEN den 27. april 1978.
18. juni 2006: *Ralph Tapio Perttula*, tilsynsførende på GSI skibsværftet i Guangzhou, Kina, fyldte 60 år. Ralph har været ansat i NORDEN siden 1. juli 1991 og har gennem årene sejlet som overstyrmand frem til 1. januar 2005, hvor han blev overført til sit nuværende job.

4. juli 2006:

Navngivning af Panamax 76,000 tdw, Imabari Shipyard, Japan

10. juli 2006:

Navngivning af Hull No. S-614, Handymax 53,000 tdw, Imabari Shipyard, Japan

10. juli 2006:

Navngivning af Handymax 52,500 tdw, Cebu Shipyard, Filippinerne

23. august 2006:

NORDENs halvårsrapport 2006 bliver offentliggjort

28. august 2006:

Navngivning af Hull CX 4219, Handymax 53.000 tdw, Chengxi skibsværft, Kina

Velkommen ombord

17. maj bød NORDEN velkommen til de seks nye trainees, der begynder i NORDEN den 1. august i år. Formålet var, at de skulle lære hinanden godt at kende og høre mere om NORDENs nye trainee-uddannelse, der fra i år er styrket med en HD 1. del og mere vægt på en bred, praktisk introduktion til shipping.

Samtidig blev de kommende trainees introduceret til den afdeling, de skal starte i, og de fik mulighed for at få gode tips om opgaver, udfordringer og muligheder i NORDEN fra de fire nuværende 1. års

trainees. Det nye hold trainees fik også udleveret en team-opgave, som de skal løse henover sommeren. Emnet for opgaven er foreløbigt en hemmelighed, men resultatet vil kunne ses i NORDEN NEWS på et senere tidspunkt.

Efter en lang formiddag i NORDENs hovedkontor i Amaliegade blev alle afhentet af cykelrickshaws og transporteret til Nyhavn. Her var der en lille forsmag på livet til søs – i form af en havnerundfart i Københavns Havn – med madkurv ombord.



Fra hulkort til hightech rederi



KJELD RASMUSSEN

NORDENs økonomidirektør, senior vice president Kjeld Rasmussen fyldte 65 år den 27. april i år. Kjeld er uddannet i ØK og har efterfølgende taget en HD i regnskabsvæsen. Han har haft adskillige ledende stillinger i både Danmark og udlandet i ØK og øvrige rederier, før han i 1987 kom til NORDEN med ansvar for økonomi, regnskab og forsikringer. Her har Kjeld Rasmussen både oplevet og medvirket til en kolossal udvikling. F.eks. var edb endnu ikke introduceret i NORDEN, og bogføring skete stadig på hulkort.

Kjeld fik derfor en stor opgave med at udvikle systemer og forretningsgange, og han har således

medvirket til både de første og de mange følgende skridt i retning af det moderne, veldrevne og highteknologiske rederi, NORDEN er i dag.

Det er ikke kun på arbejdet, Kjeld Rasmussen tager godt fat og holder ved. Hver morgen dyrker Kjeld motion i form af løbeture i Københavns gader eller styrketræning i fitness centeret, og det giver sig udslag i et stort overskud i hverdagen.

I NORDEN regi fejrede han sin fødselsdag ved en hyggelig frokost på Restaurant Lumskebugten ved Langelinie sammen med NORDENs direktion og chefer fra Regnskabsafdelingen.

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 0956
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