

# NORDEN News

## Vind i sejlene

NORDEN har haft endnu et godt år i 2005. Vi har haft solid fremgang inden for både tørlast- og tankeområdet, og Norient er kommet godt fra start. Det er året, hvor NORDEN har udbygget flåden, så vi nu opererer 124 skibe med 49 flere på vej. Det er året, hvor vi er blevet godt 400 medarbejdere til lands og til vands, hvor udekantorerne har vist deres værd, og hvor vi har styrket den tekniske organisation, så den kan håndtere rekruttering, skibsbygning og ship management i hastigt stigende skala. Og det er året, hvor betydningen af det kinesiske marked blev mere udtalt.

I dette nummer af NORDEN News vil vi derfor sætte særlig fokus på NORDEN på det kinesiske marked, på styringen af vores mange nybygninger i Kina og på den store navngivning af NORD PRINCESS i Guangzhou ved Hendes Højhed Prinsesse Alexandra. Vi ser også på, hvordan NORDEN arbejder med kvalitet, sikkerhed og miljø på vores skibe, og på hvordan NORDENs medarbejdere holder jul og nytår kloden rundt. God læselyst. God jul. Og godt nytår.

CARSTEN MORTENSEN



## “Jeg døber dig ...”

Hendes Højhed Prinsesse Alexandra klipper snoren og lader champagneflasken knuses mod NORDENs nybygning NORD PRINCESS. Reportage fra dåben og NORDENs besøg i Kina side 2, 3 og 5



## Inde i bladet

- 2 Et tigerspring i Kina
- 3 En fest for partnerskaber
- 4 Et skib bliver til
- 6 Sikkerhed, miljø og kvalitet ombord
- 9 Vi skal hele tiden tænke tre træk frem
- 10 Jul og nytår i NORDEN
- 12 Kul i lange baner

# Et tigerspring i Kina

**I 2005 er antallet af NORDEN skibe til og fra Kina og mængden af transporteret gods steget med mere end 50%. Kina er et af NORDENs største markeder**

Siden NORDEN for tre år siden etablerede selvstændigt kontor i Shanghai, er det gået stærkt. Dengang blev kontoret betjent af en enkelt dansker. I dag henter NORDEN ca. en femtedel af sin forretning i Kina, og et NORDEN skib anløber i gennemsnit Kina hver tredje dag.

Shanghai-kontoret består nu af ti medarbejdere og er netop flyttet til større lokaler for at få mere plads – og plads til at vokse. Det er bemandet med tre befragtere, en sekretær, to havnekaptajner og fire deltidsansatte certeparti auditører, og otte af medarbejderne er lokale.

## Tæt på kunderne

”Målene med etableringen af kontoret var at komme tættere på de kinesiske kunder, der kontrollerer og ejer lasterne, og samtidig selv opnå et bedre kendskab til det kinesiske marked og øge kundernes kendskab til NORDEN”, fortæller Andreas Hjort Simonsen, siden januar 2005 manager og leder af kontoret i Shanghai.

”Det er en lang proces og en stor opgave, da mange kunder ikke taler engelsk. I Kina er der sam-

tidig tradition for at benytte lokale transportører. Derfor er lokalt kendskab og forståelse afgørende, og det sikrer vores lokale medarbejdere Laser Huang, der er befragter inden for både Handymax og Panamax-området, og de to lokale Port Captains Eko Zheng og Radmond Lu. Vi har på denne måde gradvist fået en god viden om markedet og kunder og laster, og ved at opbygge vores netværk i de enkelte havne er effektiviteten ved lastning og losning samtidig øget væsentligt”, siger Andreas Hjort Simonsen.

## Stål, cement og soya

”Kontoret i Shanghai koncentrerer meget af indsatsen om de kinesiske stålværker, der importerer jernmalm og producerer stål, cementfabrikker samt fødevarerproducenter, der importerer sojabønner. Her har vi godt fat. Men også øvrige områder vil være interessante de kommende år. Den kinesiske økonomi boomer med årlige vækstrater på 8-10% i BNP og 15-20% i industriproduktionen. Denne vækst vil NORDEN gerne have andel i. Det kræver et langsigtet fokus, og at vi opbygger gode lokale relationer, både til kunder og myndigheder og til shipping-miljøet, som f.eks. med sponsoratet af Shanghai Maritime University”, fortæller Andreas Hjort Simonsen (se omtale s. 5).

## NORDEN på kinesisk TV

Medierne kiggede med, da NORDEN og China State Shipbuilding Corporation (CSSC) i Beijing indgik aftaler om tre nybygninger til ca. USD 105 mio. Underskrifterne på aftalerne blev sat under et pressemøde, der tiltrak 35 journalister fra dagblade, erhvervspresse, specialmedier, online tjenester og TV

Alene journalisterne fra den skrevne presse repræsenterede et oplag på over syv mio., og hertil kom de æterbårne medier. Adm. direktør Carsten Mortensen blev således interviewet til to aflæggere af Kinas største og mest sete TV-netværk, nemlig CCTV International (Kinas svar på CNN) og CCTV 4 (kanalen til oversøiske kinesere), ligesom det Shanghai-baserede Dragon TV var til stede. Assistant President Wu Di fra CSSC fastslog på pressemødet, at NORDENs erfaring vil gavne kinesisk skibsbygningsindustri og hjælpe landet med at nå regeringens målsætning om at blive verdens førende skibsbygger i 2015.



CARSTEN MORTENSEN INTERVIEWES TIL CCTV



# En fest for partnerskaber

**Med Hendes Højhed Prinsesse Alexandra som en veloplagt og charmerende spydspids besøgte en større delegation af NORDEN-ledere, kunder og samarbejdspartnere Kina i begyndelsen af måneden**

Anledningen var dåben af NORDENs tredje nybygning ved Guangzhou Shipyard International (GSI) – en IMO III Handysize produkttanker i 38.500 dwt klassen, der naturligvis ved Prinsessens medlemkomst blev døbt **NORD PRINCESS**.

Samtidig underskrev NORDEN en aftale om to yderligere nybygninger ved GSI i samme serie og bestilte en ekstra dobbeltkroget 53.500 tdw Handymax bulk carrier fra Chengxi Shipyard. Dermed kom Rederiets samlede program i Kina op på 11 nybygninger til USD 315 mio.

Herudover tjente rejsen til at markere NORDENs interesse i og forpligtelse over for Kina, som bestyrelsesformand Mogens Hugo Jørgensen også understregede i en tale i Beijing:

”På denne rejse fejrer vi sande partnerskaber: Først og fremmest partnerskabet mellem NORDEN og værfterne. Dernæst – og i et bredere perspektiv – NORDENs partnerskab med Kina, som er af konstant voksende betydning for Rederiet. Og endelig festligholder vi partnerskabet mellem NORDEN og vore kunder samt partnere.”

## **Danske underleverandører**

Den fem dage lange rejse samlede cirka 200 deltagere: En fast delegation på ca. 50 mennesker blev suppleret af en række gæster i Beijing og Guangzhou. Det officielle Kina var bl.a. repræsenteret af Vicekommunikationsminister Xu, ambassadør Zhen fra ambassaden i København og Vice President Lu Xiaoyan fra China State Shipbuilding

Corporation, hvortil kom ledere fra de to værfter anført af Chairman Li Zhushi og President Han Guang De fra GSI samt Chairman Hui Ming fra Shanghai Shipyard & Chengxi Shipyard.

Fra det officielle Danmark deltog ambassadør Laurids Mikaelson og generalkonsul Jens Alsbrink. Og hertil kom mange af NORDENs samarbejdspartnere, kunder og rådgivere, samt journalister og repræsentanter for de næsten 25 danske virksomheder, som er underleverandører til NORDENs nybygningsserie ved GSI.

## **Oversøiske traditioner**

Fremstødet fandt sted i 130-året for et NORDENskibs første anløb af Kina. Tilbage i 1875 sejlede Rederiets første og dengang eneste skib, som også hed NORDEN, gennem Suez Kanalen med kurs mod Hong Kong og Shanghai, og skibet var beskæftiget et par år i kinesisk og fjernøstlig kystsejlad. Hendes Højhed Prinsesse Alexandra tog afsæt i det faktum i sin tale i Guangzhou:

”Den store kinesiske tænker Lao-tzu sagde engang, at enhver rejse på tusind mil må begynde med et enkelt skridt. Og den lille kulfyrede damper NORDENs rejser dengang var kun første skridt mod noget, der ville blive meget større og mere vidtrækkende, nemlig NORDENs oversøiske traditioner og Rederiets nuværende omfattende samarbejde med kunder, værfter, brokere, agenter, myndigheder og universiteter i Kina.”

Hendes Højhed Prinsesse Alexandra voksede selv op i Hong Kong, 175 kilometer fra Guangzhou, og hun betonedede glæden ved at komme tilbage og se den konstante fremdrift i regionen omkring Pearl River-deltaet og blive bekræftet i, at ”shipping bogstavelig talt bærer succes og fremgang.”

CA. 60 INDBUDTE  
GÆSTER FULGTE  
NAVNGIVNINGEN.  
I FORGRUNDEN:  
NORDENS BESTY-  
RELSESFORMAND  
MOGENS HUGO  
JØRGENSEN OG  
HENDES HØJHED  
PRINSESSE  
ALEXANDRA





KØLLÆGNING



PÅ BEDDING: SKIBSBLOKKE SAMLES



STABELAFLØBNING

# Et skib bliver til

Forud for navngivningen af **NORD PRINCESS** ligger der næsten tre års omfattende arbejde med kontrakter, tegninger, projektledelse og opfølgning i både København og Guangzhou

1. december 2002 var newbuilding manager Søren Westergaard første gang på GSI værftet i Guangzhou i Kina for at se deres oplæg til bygning af en produkt-tanker i 38.500 dwt klassen. Her blev han og chef for Teknisk afdeling Lars Lundegaard præsenteret for tegninger af skibets *General Arrangement* (hoveddimensioner, beboelsesaptering mm.) og af *Mid-ship Section* (skibets strukturelle opbygning). Samtidig

præsenterede GSI en cirka 300 sider lang specifikation, hvor værftet i tekst og skitser beskrev, hvordan bygningen vil komme til at foregå, hvilket stål, der anvendes, hvilken aptering der lægges op til og alt vedrørende det elektriske system, motorer, lasttanke mm. Endelig rummede specifikationen en omfattende *Makers List* – dvs. værftets forslag til leverandører til de enkelte komponenter på skibet.

## Omfattende kontrakt og godkendelse

Oplægget var interessant, og en kontrakt på de første produkttankerskibe blev tegnet i marts 2003. Efterfølgende forhandlinger og tilpasning af oplægget var på plads i løbet af to-tre måneder og fastlæggelsen af *Makers List* inden for cirka fire måneder. Godkendelse af tegningerne tog ca. seks måneder.

”Værfter er som udgangspunkt interesseret i at have en så bred *Makers List* som muligt, så de kan vælge de billigste leverandører, hvor vores interesse som køber er at få så meget kvalitet og sikkerhed for velfungerende drift som muligt. Denne *Makers List* er derfor altid en stor udfordring at få tilpasset til vores behov og erfaringer og forhandles typisk på plads i løbet af maksimum seks måneder, så værftet kan begynde indkøb og produktionstilrettelæggelse”, fortæller Søren Westergaard.

## Egen projektledelse på værftet

Samtidig med forhandlingerne er planlægningen af NORDENs projektledelse og fysiske tilstedeværelse på værftet under bygningen i fuld gang. Der skal udvælges en site manager, der får det overordnede ansvar for tilsynet med og fremdriften i byggeriet, og som skal sikre, at skibet bygges i henhold til specifikation og tegninger og holder kvaliteten. Site manageren skal sammensætte et projektteam med de rigtige ressourcer og kompetencer. Der skal skaffes boliger, oprettes bankkonti, sikres arbejdstilladelser, forsikringer og dokumenter for hele teamet på værftet.

## 12 faser i produktionen af et skib

1. **Skæring af stålet**
2. **Første stålblok**
3. **Test af hoved- og hjælpemotor hos motorbyggeren**
4. **Køllægning.** Sektionerne svejses sammen på beddingen
5. **Installation af samtlige komponenter i maskinrum**
6. **Stabelafløbning.** Skibet er færdiggjort udenbords, hoved- og hjælpemotor er på plads
7. **Udrustning.** Tjek af skib, komponenter, tanke. Skib males færdigt. Huset udrustes
8. **Sandblæsning og maling af lasttanke med epoxymaling**
9. **Officiel navngivning**
10. **Teknisk prøvetur** (sea trial). Skibets forskellige systemer testes på virkelige vilkår – fartprøver, ankertest, vibrations- og støjtest, styrketest, manøvrevevne mm. Godkendes skibet her, er det klar til overtagelse ca. to uger efter
11. **Aflevering fra værft til reder**
12. **På skibets jomfrusejlads** registreres observationer om skibet i drift, og evt. fejl og mangler udbedres af værftet i henhold til den et-årige værftsgaranti



SKIBET MALES FÆRDIGT

Valget som site manager på GSI-værftet faldt på Allan Thomsen. Han begyndte på GSI for 22 måneder siden og havde før det været på værfter i Korea. Hans første opgave var at sammensætte et team med både god viden inden for de forskellige områder af skibsbygning og gode evner til samarbejde og kommunikation. Teamet består af syv medarbejdere – en site manager, to maskiningeniører, to stålspecialister og to specialister inden for sandblæsning og maling. Fire af medarbejderne er lokale.

### 12 faser og løbende opfølgning

”Vores opgaver som projektteam er at føre tilsyn med de forskellige faser i produktionen af skibet. Den falder – set fra vores vinkel – i 12 faser eller milepæle, som vi løbende følger op på og rapporterer hjem om”, fortæller Allan Thomsen (se boks).

”Den største udfordring er at få et produkt, der svarer til specifikationen og kontrakten. Det er ofte et ”mas” og op ad bakke. I Kina er udfordringen typisk udrustning, stålarbejde, svejsninger, logistik og produktionstilrettelæggelse. Ting akkumuleres og falder i klumper. Det er derfor ikke et 8-16 job. Tingene kommer i *peaks* lige op til deadlines. Kommunikation er en anden stor udfordring, men her er det en fantastisk god hjælp at have lokale medarbejdere på teamet”, siger Allan Thomsen.

På GSI er der på nuværende tidspunkt færdiggjort to produkttankskibe. Udover NORD PRINCESS bygges fem yderligere søsterskibe, der leveres frem til december 2008.

NORDEN har også sitedarbejdere på Mitsui værftet i Japan. Efter levering af det sidste skib på Mitsui den 21. december 2005 flytter site manager Niels J. Iversen til Chengxi værftet i Kina, hvor NORDEN får bygget tre bulkcarriers i løbet af de næste 2 1/2 år.

## Håndsrækning til talentudvikling i Kina

Fem studerende og to lærere fra det velanskrevne Shanghai Maritime University fik både et kongeligt håndtryk og en velkommen check ud af NORDENs besøg i Kina

NORDEN indstiftede to programmer i samarbejde med Shanghai Maritime University (SMU): *The NORDEN Scholarship* tildeles hvert år de fem bedste studerende på 3. år, som hver modtager RMB 10.000. Og *The NORDEN Best Educator Award* går sammen med en check på RMB 5.000 til to lærere eller professorer fra de fakulteter, som SMUs studerende vælger som universitetets bedste. Professorerne hædres for deres undervisning, forskning og integritet. Begge programmer løber foreløbig i fem år.

”Programmerne er et væsentligt incitament for fremragende studerende og lærere, som ellers ikke ville have mulighed for at få deres ambitioner opfyldt,” siger Yu Shicheng, President for SMU.

### Dialog er nøgleordet

Modtagerne fik overrakt deres priser af Hendes Højhed Prinsesse Alexandra ved en ceremoni i Beijing. Inden da havde de haft en samtale med adm. direktør Carsten Mortensen og bestyrelsesformand Mogens Hugo Jørgensen. Og netop samtalen – dialogen – er nøgleordet for de to programmer. NORDEN stiller erfaring og ekspertise til rådighed, men bliver også selv klogere på kinesisk shipping via den løbende dialog med akademikerne på SMU.

NORDEN sponsorerer også Center for Maritime Studies i Singapore, samarbejder med managementkolen IMD i Schweiz og har f.eks. finansieret en kinesisk MBA-students ophold i Danmark. På den måde forpligter NORDEN sig langsigtet over for de lokale samfund og understøtter talentskabelsen, som er så vigtig for international shipping.

HENDES HØJHED PRINSESSE ALEXANDRA OG NORDENs BESTYRELSESFORMAND MOGENS HUGO JØRGENSEN UDDELER LEGATERNE TIL DE STUDERENDE



# Sikkerhed, miljø og kvalitet ombord

NORDEN går på en række områder videre end lovgivningens krav til sikkerhed og miljø på skibene. Det hele styres via detaljerede SOP'er – Standard Operating Procedures – og en aktiv kvalitetskultur

Arbejdet med kvalitet, sikkerhed og miljø på NORDENs skibe styres af Teknisk afdeling. På alle disse tre områder vil NORDEN leve op til Best Industry Practice, fortæller Lars Lundegaard, der som chef for Teknisk afdeling har det overordnede ansvar for området.

”Kvalitet ombord på skibene handler om både sikkerhed, miljø, service og effektiv drift. Det betyder i praksis, at vi ikke alene vil efterleve lovgivningen og de fælles aftalte standarder, men også på en række områder vil gå videre endnu. Det skal være sikkert at være ombord på vores skibe. De skal sejle med et minimum af miljøpåvirkninger, og samtidig skal besætningen yde høj service i samspillet med kunder og myndigheder”, uddyber Lars Lundegaard.

## Høje egenkrav

”F.eks. er der en række skærpede krav om udluftning, sikring mod dampe og for *hot work* (f.eks. svejsning) ombord på tankskibe. Dem har vi ind-



ført på *alle* vores skibe, også tørlastskibene. For olie, kemikalier, toiletafløb, emissioner og vaskevand fra rengøring af tanke er der nogle skrappe regler og krav om dokumentation. Vi har derfor lavet særligt detaljerede instrukser på disse områder, og vi følger tæt op gennem intern auditering”, siger Lars Lundegaard.

## Hotline og dokumentation

NORDEN har også oprettet en hotline, hvor ethvert medlem af skibsbesætningen kan tage kontakt til Rederiet, hvis de mener, at nogle forhold eller handlinger ombord er problematiske og ikke er i overensstemmelse med reglerne eller NORDENs politik. På alle områder sikrer detaljerede SOP'er, at myndighedernes krav og NORDENs politikker indarbejdes i de forskellige arbejdsprocesser, og at der løbende sker dokumentation for, at NORDENs skibe efterlever kravene.

## Fortsat vækst i NORDEN

NORDEN havde i årets første 9 måneder en vækst i omsætningen på 20%, i overskuddet efter skat på 23% og i antallet af skibsdage på 19%

På *tørlastområdet* har NORDEN haft det mest travle 3. kvartal nogensinde med over 10.000 skibsdage. Selvom fragtraterne for årets første 9 måneder lå ca. 20% lavere end i samme periode 2004, opnåede tørlast et godt resultat med en vækst i omsætningen på 18% og i overskuddet efter skat på 15%.

På *tankområdet* voksede omsætningen 37% og resultatet efter skat 81%. NORDEN har i årets første 9 måneder haft 38% flere tankskibsdage end i samme periode i 2004. Forventningerne til produkttankmarkedet er fortsat positive for den resterende del af 2005 som følge af de høje fragtrater, der er forårsaget af orkanerne Katrina og Rita, samt sæsonefterspørgsel.

Samlet forventer NORDEN et overskud efter skat for hele 2005 på USD 320 mio (ca. DKK 2 mia). NORDENs årsregnskab for 2005 bliver præsenteret den 29. marts 2006.





### Eksterne kontroller

Skibenes sikkerhed vurderes løbende ved en række eksterne kontroller:

*Port State Controls* er stikprøveundersøgelser, der gennemføres af myndighederne. De skal fastslå, at skibet er sikkert til sejlads i den pågældende myndigheds område.

*Vetting Inspections* er mere kommercielt betone- de eftersyn af skibets tekniske tilstand, besætnin- gens egnethed og certifikatets gyldighed. De gen- nemføres af kunderne og kun for tankskibe.

En tredje type kontrol er *Flagstatskontrollen*. Det er en fast og omfattende gennemgang af skibet, som foretages af myndighederne i det land, der ”bevilger certifikatet”. Denne type kontrol gennemføres tre gange på fem år: Ved bevilling af certifikatet, efter tre år og ved fornyelse af certifikatet efter fem år.

### Interne Audits

Som supplement til disse eksterne kontroller gennemfører NORDEN selv løbende *interne audits* af skibene. NORDENs inspektører gennemgår skibets tilstand, procedurer og handlinger fra ende til anden og baserer sig på både egne observationer og interviews med skibets ledelse, juniorofficerer og øvrige besætningsmedlemmer. NORDEN audite- rer hvert skib mindst en gang om året – og lægger for 2006 op til hyppigere audits. NORDEN vil i det nye år have tre inspektører, der varetager inspek- tionerne.

### Kvalitetskultur

Ved rekruttering, forfremmelser, interne audits og ved officersseminarer betones NORDENs forvent- ninger og kulturen omkring sikkerhed, miljø og service. Samtidig ses på den enkelte officers *re- cord* inden for overholdelse af krav, standarder og kultur. På denne måde sikres en aktiv kvalitetskul- tur i organisationen.

### Skibenes KPI'er

I den daglige drift af skibene fokuseres på fem kvalitetsparametre, i daglig tale KPI'er – Key Performance Indicators. Det er:

- Lost time injuries – tabte arbejdsdage som følge af ulykker og hændelser
- Antal og art af fejl og påtaler i forbindelse med Port State Controls
- Antal og art af fejl og påtaler i forbindelse med Vetting Inspections
- Egne auditeringer (dårlig drift, manglende kendskab til egne procedurer mm.)
- Den økonomiske udvikling for skibets drift i forhold til budget

Der måles på KPI'er på egne skibe for at sikre, at NORDENs politikker og standarder efterleves. Chefgruppen i Teknisk afdeling mødes en gang om ugen, hvor man diskuterer events på skibene og hvilke tiltag, der skal ske, med afsæt i KPI'erne og rapporter fra skibene.

### NORDEN Officers seminar

På NORDEN Officers seminar i oktober, hvor der deltog 22 senioroffice- rer, blev der i år lagt særlig vægt på, hvordan man via standarder, proce- durer og holdninger kan løfte kvaliteten i driften af skibene yderligere – sikkerhedsmæssigt, miljømæssigt og økonomisk.

Bl.a. blev de fire typer skibsinspektion gennemgået, og der var en intro- duktion til miljøregulering af skibsfarten og nye regler for sikkerhed ombord. Det blev bl.a. besluttet at udarbejde faste procedurer for, hvordan skibene skal håndtere og forberede sig på Port State Controls og højne kvaliteten af dokumentationen for overholdelse af krav og regler, bl.a. ved øget fotodokumentation af forholdene ombord. En række øvrige aktivite- ter er indarbejdet i planerne for 2006.

## Overblik:

# Bevægelser i NORDENs flåde

### TØRLAST

#### Køb af skibe

NORDEN har overtaget et skib efter erklæring af købsoption: M.v. NORDFLEX (bygget 2002; 52.344 dwt på 12,022 m; 189,99 m LOA; 32,26 m beam) blev leveret til NORDEN d. 24. november. Skibet har været på langtidscerteparti hos NORDEN siden 2002.

NORDEN har erklæret købsoptioner på yderligere to skibe: M.v. NORD BULKER (bygget 2003; 52.994 dwt på 12,163 m; 188,5 m LOA; 32,26 m beam) forventes leveret medio december, og m.v. NORDTRAMP (bygget 2001; 171.000 dwt på 17,62 m; 289,9 m LOA; 45,0 m beam) forventes leveret i begyndelsen af 2006.

Endvidere har NORDEN kontraheret en Handy-max nybygning (53.000 dwt på 12,3 m; 190 m LOA; 32,26 m beam) ved Chengxi værftet til levering i 4. kvartal 2006. Der er tale om et søsterskib til to eksisterende ordrer, der leveres i 2008.

#### Salg af skibe

M.v. NORDBRIGHT (bygget 2001; 52.827 dwt på 12,02 m; 190,0 m LOA; 32,26 m beam) og m.v. NORDSUND (bygget 2001; 50.296 dwt på 11,9 m; 189,8 m LOA; 32,3 m beam) er blevet leveret til den nye ejer i september og oktober.

M.v. NORDHOLM (bygget 2000; 45.526 dwt på 11,6 m; 186 m LOA; 30,4 m beam) er blevet leveret til den nye ejer d. 25. oktober.

M.v. NORD MONACO (bygget 2002; 50.296 dwt på 11,9 m; 198,8 m LOA; 32,3 m beam) er blevet solgt. NORDEN tog levering af skibet i slutningen af september efter erklæring af købsoption og leverede det umiddelbart videre til den nye ejer.

NORDEN har indgået aftale om salg af m.v. NORDSTJERNEN (bygget 2001; 53.533 dwt på 12,3 m; 189,9 m LOA; 32,3 m beam) med forventet levering i begyndelsen af 2006.

### Flåde status

Primo december 2005 består NORDENs flåde af følgende skibe:

	Tørlast	Tank	Total
<b>Aktiv flåde</b>			
- Egen flåde	6	3	9
- Certepartier med købsoption	16	3	19
- Andre Certepartier	88	8	96
Total antal skibe	110	14	124
<b>Til levering</b>			
- Til egen flåde	4	6	10
- Certepartier med købsoption	31	6	37
- Andre Certepartier	-	2	2
Totalt antal til levering	35	14	49

### TANK

#### Køb af skibe

NORDEN har kontraheret to Handysize nybygninger (38.500 dwt på 11,6 m; 182,8 m LOA; 27 m beam) ved GSI til levering i henholdsvis september og december 2008. Der er tale om søsterskibe til seks tidligere skibe fra GSI. Af disse er to leveret i 2. kvartal 2005 og umiddelbart solgt videre. De fire øvrige forventes leveret i perioden 1. kvartal 2006 til 2. kvartal 2007.

#### Salg af skibe

M.t. NORD SEA (bygget 2003; 45.987 dwt på 12 m; 179,88 m LOA; 32,2 m beam) er blevet solgt med levering i 2008. Skibet har været på langtidscerteparti hos NORDEN siden 2001 og er chartret ud til den fremtidige ejer frem til salgstidspunktet.

M.t. NORDPACIFIC (bygget 2003; 105.344 dwt på 12 m; 190 m LOA; 32,3 m beam) er blevet leveret til den nye ejer i oktober. Skibet har været i NORDENs flåde siden 2001.



# Vi skal hele tiden tænke tre træk frem

**Som befragter skal man have et godt kendskab til både laster, kunder, markeder og politiske forhold, der kan påvirke behovet for transport af bestemte varer. Og så skal man kunne tænke langsigtet**

Mikkel B. Larsen har været i NORDEN i 7 år. Han startede som elev, har været udstationeret i Singapore i Tankafdelingen i 9 måneder, kom hjem i 2001, var i Panamax afdelingen i Tørslast i 1½ år og blev herefter chartering manager i Handymax segmentet med ansvar for Atlanten, dvs. østlige Middelhav, Sortehavet, Østersøen, Vestafrika og Sydamerika.

## Skakspil

”Min opgave er at sørge for, at vores skibe hele tiden har laster til den optimale pris dér, hvor det passer bedst ind i skibenes sejlplaner og lastprogram. F.eks. har vi en del kontraktsejls til Vestafrika med cement. Udfordringen består så i at slutte skibene ud igen, f.eks. med bauxit til aluminiumsproduktion til det østlige Middelhav. Derefter kan skibet sejle med f.eks. stål til Mellemøsten og jernmalm til Kina, før det igen kommer til Vestafrika med cement. Det er på mange måder en stor kabale – eller et skakspil, hvor man skal tænke mange træk frem”, fortæller Mikkel B. Larsen.

## Strategi for skibet

”Tegningen af aftaler – navnlig om engangslaster – sker ved, at vi viser skibet i markedet. Vi har en fast gruppe af mæglere, vi benytter, når vi har et åbent (ledigt) skib. De lister så, at vi har et åbent skib, samt hvor og i hvilken periode. På den måde spredes det til deres kontakter, som både er agenter og virksomheder med transport. Samtidig fortæller vi NORDENs udekontorer, at skibet er ledigt, at vores prioritet er den og den type last, den og den destination og den og den pris. Endelig undersøger vi, hvilke virksomheder der søger skibe til deres laster via udvalgte mæglere”, siger han.

”For det meste ender vi med at have tilbud om en række forskellige laster. Tilbuddene kan variere i destination, last og skibsdage. Vi vælger så den last, der samlet passer bedst til vores strategi for skibet: Hvad vil vi helst sejle med? Hvor vil vi gerne hen?

Hvor skal vi være hvornår? Og hvilken pris vil vi opnå? I dette indgår også vores vurderinger af, hvor det geografisk vil være attraktivt at befinde sig hvornår – ud fra en forventning om transportbehov og charterpriser et stykke ud i fremtiden”, siger Mikkel B. Larsen.

## Tæt samarbejde

”Vi har i hele forløbet et tæt samarbejde med udekontorerne. De kender de lokale kunder og kan tale med dem på lokale præmisser og i lokal tidszone, og de laver tit aftalen. Når lasten er aftalt, lægger vi den i vores systemer, og vores kolleger i Operations overtager den videre håndtering frem til levering af lasten.

Vi deler også viden på tværs af organisationen, f.eks. hvis de ved, at nogle kunder overvejer at flytte laster fra en skibskategori til en anden for at opnå fleksibilitet eller prisfordele pga. forskelle i charterpriser. Det hele er meget dynamisk og foranderligt. Ingen kender dagen, før den er gået. Det giver ofte lange arbejdstider, men man bliver brugt på en god måde – man skal have holdninger til markedet og markedsudviklingen”, fastslår Mikkel B. Larsen.



MIKKEL B. LARSEN: ”DET, DER GØR DET SÅ SPÆNDENDE ER, AT DU ALDRIG HELT VED, HVAD DAGEN BRINGER”

## Typiske varestrømme på tørlastområdet

- Manganmalm til stålproduktion fra Vestafrika til Kina eller Sortehavet
- Sukker fra Sydamerika til Indien eller Den Persiske Golf
- Korn fra Sydamerika til Japan, Kina og Europa
- Stål fra Brasilien til Fjernøsten eller USA
- Gips og slagge til brug i cementindustrien fra Spanien og Frankrig til USA
- Gødning og stål fra det østlige Middelhav til Den Persiske Golf, Indien eller Kina
- Skrot fra landene langs Østersøen til Tyrkiet og Fjernøsten, hvor det bliver smeltet om

# Jul og nytår i NORDEN – på tværs

## Dansk jul og nytår

I december holder mange danskere *julefrokost* med rugbrød, sild, øl og snaps, flæskesteg, and og rødkål. Juleaften holdes den 24. december – typisk med familien. Mange spiser stegt and eller flæskesteg. De fleste danser om et pyntet juletræ med levende lys – og gaver under træet. Nytår fejres med venner eller familie. Den foretrukne spise er nytårstorsk eller steg. Der er champagne, kransekage og fyrværkeri kl. 24. Mange hopper ved årsskiftet ind i det nye år fra en stol.

## Amerikansk jul og nytår

Den 24. december er den store rejsedag overalt i USA. Dagen er løst programsat, og familiemedlemmerne støder til lidt efter lidt. Juletræet er pyntet, gaverne er på plads under træet, og julestrømperne hænger på kaminen, så julemanden kan lægge en gave i i løbet af natten. Den 25. om morgenen åbnes gaverne, når alle er stået op. Resten af dagen går med at lege med gaverne og være sammen om tv, spil eller fælles sport. Der er tradition for kalkun til aftensmad, men mange spiser noget andet. Til nytår er der ingen faste regler.

## Kinesisk nytår

I Kina holdes der officielt ikke jul som i Europa og USA, selvom flere og flere unge har taget skikken til sig, og butikker og gader i stigende grad pyntes op med julepynt. Datoen for det kinesiske nytår skifter fra år til år. Første dag i det nuværende år var 9. februar 2005. Den første dag i det nye år er 29. januar 2006, og nytåret fejres fra d. 28. januar og en uge frem. Traditionelt besøger alle kinesere deres forældre til nytår. Den ældre generation giver *Ya Sui Qian* – ”nytårspenge” til deres børn og børnebørn, med håbet om at pengene vil yngle i året, der kommer. Hvert år får sit særlige navn fra dyrekredsen. Der benyttes 12 forskellige dyrenavne. Dette år er ”Hanens År” og næste år ”Hundens År”.

**Annapolis, USA.** *Martin Holm*, assistant chartering manager: Holder *amerikansk jul* sammen med sin amerikanske kone, Kristina og hendes familie. Om eftermiddagen d. 25. ser herrerne en football-match på tv. I en af pauserne spiser hele familien sammen – steaks og tilbehør – som gæsterne har med. Nytårsaften er endnu ikke planlagt.

**Rio de Janeiro, Brasilien.** *Maria Helena Veiga Guimares Ferreira*, administrative assistant: Holder – som de fleste øvrige brasilianere – jul den 24. december. Juleaften foregår med familien, og man spiser sammen og udveksler gaver. Menuen står på tørrede frugter, nødder, linser, kalkun og to typiske juleretter: *Panetone* – kage med sukkersyltet frugt – og *rabanada* – brødkiver, dyppet i mælk og æg, stegt og drysset med sukker og kanel. Mens julen har sine faste traditioner, er nytåret mere op til en selv. De fleste – herunder Maria – kan lide at se det flotte midnatsfyrværkeri ved Copacabana stranden, hvor der ofte kommer mere end to mio. tilskuere.

**Rio de Janeiro, Brasilien.** *Anders Hansen*, general manager: Holder jul ved Buzios stranden, 175 km nord for Rio. Det er brasiliansk højsommer og 35-40 grader, så juleferien bliver præget af sol, vand og sand i år. Anders holder *dansk/brasiliansk jul* med sin brasilianske kæreste, Yana, med juletræ og et par danske og brasilianske juleretter. Nytåret fejres sammen med 20-30 fælles brasilianske og danske venner og en tur ned til fyrværkeriet på Copacabana.

**M.t. NORDATLANTIC, Nordsøen.** *Egon Christensen*, skibsfører: Befinder sig i Nordsøen eller i Nordeuropæisk havn jule- og nytårsaften. Er skibet i havn, er alle fuldt beskæftiget med at laste eller losse olie, så julehyggen må vente til skibet er til søs. Julen er en stor tid ombord. Alle, der ikke har vagt juleaften, mødes i officerernes rygesalon, hvor Egon uddeler julehilsner fra familie og venner. Derefter får alle andesteg, flæskesteg eller lignende. Mange ringer hjem til familie og venner overalt på kloden i juledagene. Til nytår spises roastbeef eller nogle gode bøffer, men ellers er aftenen relativt stille, da der ikke må være fyrværkeri pga. brandfaren.

**Mumbai, Indien.** *Shivangi Shah*, chartering manager: I Indien er det kun kristne og katolikker, der holder jul, men der er tradition for, at mange holder fest, når øvrige trosretninger har deres højtider. Shivangi spiser således god mad med vennerne den 24. december. Som Jainism Hindu holdt hun nytår den 3. november i år. Det blev fejret ude af byen i et *country house* med fyrværkeri og god, vegetarisk mad med masser af søde sager og saltede snacks.



# af lande og kulturer

NORDEN  
kalender



**Mumbai, Indien.** *Michael Bonderup*, general manager: Holder *dansk jul* i Mumbai sammen med sin danske kone. Programmet står på kalkun og gaver og *dansk julefrokost* med øvrige danskere i byen d. 25. Nytårsaften fejres med andre danskere i byen med grill-fest på terrassen – der forventes ca. 35 grader. Der er ikke meget fyrværkeri denne dag, da de forskellige trosretninger holder nytår på forskellige tidspunkter, men alligevel er der mange kanonslag og en del fest i gaderne.

**Singapore.** *Mylene Lam Lai Meng*, sekretær: Holder *julefest* den 24. december sammen med familien. Menuen er barbecue med kalkun og skinke samt kager, og alle giver hinanden gaver. Mylene holder *kinesisk nytår* den 28. januar og dagene efter, hvor hun også besøger sine forældre og bedsteforældre.

**Singapore.** *Peter Borup*, managing director: Holder *dansk jul* i Singapore. Er ved nytårstid i Korea, hvor man fejrer *kinesisk nytår* og ikke markerer årsskiftet særlig meget, så Peter forventer ikke megen festivitas denne dag. Har endnu ikke planer for det kinesiske nytår.

**M.t. NORD PRINCESS, GSI-værftet, Guangzhou, Kina.** *Ralf Beck*, skibsfører: Skal overtage NORD PRINCESS i starten af januar og gennemfører prøvesejlads med skibet i dagene op til jul sammen med medarbejderne på GSI-værftet i Guangzhou. Det bliver en *arbejdsjul* – uden de vante danske skikke med gaver og juletræ. Ralf forventer at spise Pekingand juleaften. Nytåret er endnu ikke planlagt.

**GSI værftet, Guangzhou, Kina.** *Michael Brodersen*, ingeniør: Deltog i midten af november sammen med 80 øvrige danskere i en traditionel *dansk julefrokost* på det danske konsulat i Guanzhou. Han skal på prøvesejlads med NORD PRINCESS i dagene op til jul og får – som Ralf Beck – en rigtig *arbejdsjul*. Juleaften spiser han flæskesteg og udveksler gaver med venner og bekendte. Nytårsaften fejres med gode venner. Har endnu ingen planer for det kinesiske nytår.

**Shanghai, Kina.** *Laser Huang*, befragter: Holder *kinesisk nytår* 28. januar og nogle dage frem. Laser og hans kone besøger hans forældre i hjembyen Rugao i Jiangsu provinsen, 400 km nordvest for Shanghai. Den 28. januar er der stort fyrværkeri for at markere det nye år den 29. januar. Et typisk mad-indslag i området omkring Shanghai til nytår er: *Tang Yuan* – risboller med sukker.

## Medarbejdernyt

### TIL LANDS

#### Nye medarbejdere

6. oktober 2005:  
*Peter Sundell*, 26, ansat som facility manager i Intern Service.

1. december 2005:  
*Bente Hashøj Hansen*, 46, ansat som controller i Tørlastafdelingen.

1. december 2005:  
*Kenneth Stolten*, 20, ansat som piccolo i Intern Service.

### TIL SØS

#### Nye medarbejdere

22. september 2005:  
*Bjarne Gaj Rosenkvist Jensen*, 31, ansat som overstyrmand – tilgår m.t. NORDASIA

25. oktober 2005:  
*Morten Helers*, 49, ansat som skibsfører – tilgår m.v. NORDKAP

1. november 2005:  
*Gisli Gudjonsson*, 54, ansat som skibsfører – tilgår m.v. NORD PHOENIX

22. november 2005:  
*Kim Lønnerup Mikkelsen*, 33, ansat som overstyrmand, tilgår m.t. NORDASIA



# Kul i lange baner



GRY ROSTRUP OG KAPTJAN  
YANG GI GIM

Med sine 176.000 dwt og 289 meter er m.v. **NORD POWER NORDEN**s næststørste skib, regnet i vægt og det tredjelængste, kun overgået af m.v. **NORD KRAFT** og m.v. **NORDTRAMP** med 90 centimeter. Det samlede dæksareal er over 10.000 m<sup>2</sup>, svarende til 2 store fodboldbaner eller 15 gennemsnitlige danske parcelhusgrunde

”Det første, der slår en, er de utrolige dimensioner, både i højden og længden. Man skal virkelig tjekke, om man har fået det hele med, inden man går et sted hen, for man går ikke sådan lige tilbage. Og man skal have sin radio eller telefon med hele tiden”, siger Gry Rostrup, trainee i Tørlastafdelingen.

Hun og 27 kolleger var 21. oktober på besøg på **NORD POWER** for at se skibets indretning, faciliteter og arbejdsprocesser, mens hun lossede kul på Asnæsværket ved Kalundborg. Blandt deltagerne var også **NORD POWER**s gudmor, Marianne Rasmussen. Kaptajn Yang Gi Gim viste rundt på skibets dæk, på broen og i motorrummet, og efterfølgende var der rundvisning på Asnæsværket.

I dagene inden besøget havde **NORD POWER** været i Stignæs og losse kul. På vejen op gennem Storebælt blev der filmet ombord og fra helikopter til **NORDEN** filmen.



## 20, 30 og 60 år

*Annemette Tranberg*, accounting manager i Regnskabsafdelingen havde 20 års jubilæum den 1. december 2005. Da Annemette startede som regnskabsassistent i 1985, blev bogholderiet foretaget via manuelle kontokort og en bogholderimaskine. Gennem sine 20 år i **NORDEN** har Annemette været en drivende kraft i Rederiets omstilling til EDB-alderen og i udviklingen af Regnskabsfunktionen.

*Preben Høeg*, purchasing manager i Teknisk afdeling havde 30 års jubilæum den 1. december 2005. Da Preben i 1975 startede som ansvarlig for indkøb til **NORDEN**s skibe, var der kun ni øvrige medarbejdere i **NORDEN**, og Rederiet rådede kun over tre skibe. I

en længere periode har Preben sideløbende med indkøbsopgaverne også haft ansvar for bemanning på skibene og for ejendommen Amaliegade 49, men den hastigt voksende flåde de senere år har nødvendiggjort, at disse opgaver nu er på andre hænder.

*Anders Paludan-Müller*, chartering manager i Tørlastafdelingen fyldte 60 år den 8. oktober 2005. Dagen før var **NORDEN** vært ved en stor frokost for Anders i Bestyrelseslokalet, hvor der deltog 25 forretningsforbindelser, venner og familiemedlemmer. Anders blev ansat i **NORDEN** 1. maj 2004 efter 41 år i A.P. Møller, hvor han har arbejdet i mange afdelinger, herunder i Maersk Brokers i 29 år. Anders har i dag ansvaret for Atlanten i Panamax afdelingen.

## NORDEN

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

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

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

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

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

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

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

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