

SKULDER VED SKULDER

Dansk hjælp til Japan efter tsunamien

Side 4-5

100 SKIBSLASTER TIL USA

Side 3

NYE SKIBE TIL TANK

Side 6

43% FLERE SØFOLK

Side 8

NORDENkalender

20. juli 2011

Navngivning af 116.000 tdw.
Post-Panamax tørlastskib
Mizushima, Japan

25. juli 2011

Levering af 50.500 tdw.
MR produkttanker
Guangzhou Shipyard International, Kina

26. juli 2011 – 16. august 2011

Silent period frem til offentliggørelsen af
delårsrapport 1. halvår 2011

15. august 2011

Navngivning af 32.000 tdw.
Handysize tørlastskib
Fujian Mawei, Japan

16. august 2011

Delårsrapport – 1. halvår 2011

26. august 2011

Navngivning af to 31.800 tdw.
Handysize tørlastskibe
Jiangmen Nanyang Ship Engineering Co.
Ltd., Kina

29. august 2011

Navngivning af 55.500 tdw.
Handymax tørlastskib
Tamano, Japan

25. september 2011

Navngivning af 82.000 tdw.
Panamax tørlastskib
Guangzhou Longxue Shipyard, Kina

Forsidefoto

Dansk-japansk topmøde i forbindelse med
hjælpen til ofrene for tsunamien.
Fra venstre: General Manager Makato
Yamaguchi fra Sumitomo Corp., President
& CEO Yukito Higaki fra Imabari
Shipbuilding Co., HKH Kronprins Frederik,
Carsten Mortensen fra NORDEN, President
& CEO Katsuya Abe fra Nissen Kaiun Co.
og Executive Vice President Seichi Tanaka
fra Mitsui & Co.

Dampskibsselskabet NORDEN A/S

Strandvejen 52
2900 Hellerup
Danmark
Telefon: +45 3315 0451
www.ds-norden.com



Ansvarshavende:

Carsten Mortensen
Redaktion: Corporate Communications
& CSR
Tekster: Hans Bøving, Karina Skydt og
Anne Thommesen
Layout og grafisk produktion:
meyer & bukdahl as



AT GØRE DET RIGTIGE

Hvis nogle engang skriver tørlastmarkedets historie, er jeg sikker på, at 2011 vil få et særligt kapitel.

Ikke kun fordi vi er midt i en historisk udbudsvækst med massiv tilgang til verdensflåden, men også fordi året har budt på talrige afbræk i efterspørgslen: Oversvømmelser i de australske kulminer, oversvømmelser langs Mississippi, naturkatastrofe i Japan, politisk uro og omvæltninger i Nordafrika og Mellemøsten, tårnhøje oliepriser, gældskrise i Sydeuropa og langt ind i eurozonen, svækket global vækst etc. Meget af det, der kunne gå galt, er gået galt.

På den baggrund er det en selvfølge, at fragtraterne er under pres. Der har været store ratefald for de største skibe – Capesize - mens raterne i de mindre og mellemstore skibstyper har bevæget sig mere sidelæns, men dog med pil ned.

Heldigvis er alt ikke gråt i gråt. Der er lyspunkter, og det klareste er ophugningen. Drevet af de lave rater og fornuftige skrotpriser går flere gamle, umoderne skibe til skrotning. Det har vi set 5 måneder i træk, og derfor står skrotningen i år til at sætte rekord. Nogle analytikere venter, at der skrottes 22-23 mio. tdw. Og dermed bliver nettovæksten i flåden lidt mindre end frygtet.

Et andet lyspunkt er, at der ikke kontraheres mange nye skibe. Ordreaktiviteten tegner i år til at blive den svageste siden 2002. Også det vil selvfølgelig være med til hurtigere at genskabe balancen mellem udbud og efterspørgsel i markedet.

Endelig skal vi ikke glemme, at på trods af de massive afbræk i efterspørgslen, så er der pæn vækst i efterspørgslen på de fleste råvarer, især jernmalm og cement. Og mange år i shipping har lært mig ikke at afskrive markedet, selv når det ser sortest ud. Vi ved f.eks., at Kina efter den værste tørke i 50 år mangler den strøm, som vandkraften plejer at levere. Vi ved, at Indiens egen kulproduktion også i år er for lille til at opfylde landets behov. Vi ved, at Japan skal bruge store mængder råvarer til genopbygning. Vi ved, at kornhøsten i Sydamerika tegner fornuftig. Og vi ved også, at minerne i Australien snart er fuldt oppe at køre.

Men vi ved ikke, om de begivenheder vil påvirke markedet, og i givet fald hvor meget – om de kan være med til at skabe de laster, der især er en mangelvare i Stillehavet. Vi kan håbe det bedste, men i NORDEN planlægger vi stadig ud fra, at også resten af 2011 bliver meget udfordrende.

Hvordan håndterer vi det svære marked? Vi passer vores arbejde, havde jeg nær sagt. Vi gik ind i året med ca. 30.000 skibsdage dækket af ved udbefragtninger og kontrakter på 22 mio. tons last. De skibe skal sejle, og de laster skal flyttes – det er ryggraden i forretningen. Men der har også været vinduer i markedet, hvor vi har kunnet lave klassisk operatøraktivitet – tage skibe ind, beskæftige dem fornuftigt i kort tid, eventuelt blot på en enkelt rejse, og så fase dem ud igen. Og endelig har vi fokus på at vokse kontraktporteføljen. Målet er jo, at vi i 2011-13 vil øge de transporterede mængder under lasteprogrammet med 15% om året i snit, og vi vil øge de kontraktligt sikrede lastemængder i samme takt. Uden at afsløre for meget kan jeg sige, at det første halve år har bekræftet, at de mål kan nås, også med fornuftig lønsomhed.

Jeg skal ikke påstå, at det er nemt. Udbudsvæksten og ubalancen i markedet i år presser alle. Men i NORDEN har vi råd til hele tiden at gøre "det rigtige" og tænke langsigtet. Det er langt fra alle vore konkurrenter forundt. Vi har også viljen, en dygtig organisation, gode systemer, en klar strategi og en moderne flåde. Så vi har forudsætningerne for at lykkes, bevare fokus på kunderne og gøre, hvad situationen måtte kræve for at styrke forretningen fremadrettet.

Lad mig slutte med et PS om Japan: Sammen med andre donorer har jeg netop besøgt de områder, der blev hårdest ramt af naturkatastrofen. Selv om oprydningen skrider frem med japansk grundighed, så er det meget let at fornemme katastrofens omfang. Men det billede, jeg tog med hjem, er ikke af ødelæggelser og nød. Det er billedet af de små, livlige, smilende og frække børn, vi mødte på rejsen. Børn, der klarer sig trods tab af hjem, forældre, slægtninge og vante rammer.

Så meget livsmod oven på så svære traumer. Det sætter godt nok tingene i perspektiv. God sommer!

CARSTEN MORTENSEN, CEO

Lastning af salt i havnen Caleta Patillos nær de store saltminer i det nordlige Chile.

100 SKIBSLASTER TIL USA'S ØSTKYST

NORDEN har indgået en flerårig lastekontrakt på transport af salt fra Chile til USA's østkyst.

Saltet kommer fra minerne i en saltørken i det nordlige Chile nær havnen Caleta Patillos, hvorfra det udskibes og sejles til havne på den amerikanske østkyst såsom Boston, New York, Baltimore og Philadelphia.

Kontrakten er indgået med Empresa Maritima S.A. (Empremar), et chilensk datterselskab af den tyske K+S Gruppe, som er en af verdens største producenter af salt og gødning.

"Aftalen er en udvidelse af samarbejdet med en særdeles god kunde, som vi har haft en række kontrakter med i snart 10 år. Men den nye aftale er den mest omfattende til dato," siger Director Mikkel Borresen. Han er leder af NORDENs kontor i Annapolis, USA, som varetager kontakten til Empremar.

God logistik

De første afskibninger under den nye kontrakt finder sted i 2013, og under den flerårige kontrakt regner NORDEN med at sende 100-110 laster salt fra Chile på Handymax skibe. Saltet benyttes som vejsalt på de nordamerikanske veje.

Der er god sammenhæng mellem salttransporterne fra Chile og NORDENs øvrige trafikmønstre. Rederiet sejler nemlig allerede store mængder kul og korn ind til Chile og har også en væsentlig trafik på Chiles naboland i nord, Peru. Dermed er der regelmæssigt skibe i området til at håndtere sejladsene med salt til USA.

Vinteren sætter spor

Salt er en vigtig kommoditet for NORDENs Tørlastafdeling. Sidste år udgjorde salt cirka 8% af de lastemængder, der blev fragtet under Rederiets lasteprogram (eksklusiv last på udbefragtede skibe). Saltet bruges dels til saltning af frostglatte veje, dels til kemisk produktion og produktion af kaustisk soda.

Hovedruterne på NORDENs saltveje udgår fra henholdsvis Chile og Vestaustralien, hvor salt er tilgængeligt i enorme mængder, og

hovedruterne fører især til USA, Kina, Taiwan og Japan. Ud over disse "faste" transportere sejlede NORDEN i januar-februar i år også ekstraordinært godt 0,5 mio. tons vejsalt fra Chile og Australien til nordeuropæiske lande. Det var en direkte udløber af den kolde vinter i Nordeuropa, som tvang saltindkøbere og myndigheder til at fylde lagrene af vejsalt op.

Noget tyder på, at indkøbere og myndigheder i år forbereder sig på endnu en barsk vinter. I hvert fald har NORDEN i både Handymax og Panamax allerede nu booket laster med vejsalt til Nordeuropa forud for den kommende vinter 2011/2012.

Saltet på et Handymax skib som NORD MARINER fylder ca. 1.630 store lastvognslæs.





“DER ER MERE HÅB NU”

Danske virksomheder, diplomati og kongehus gør fælles front med hjælp til Japan oven på naturkatastrofen i marts. Indsatsen er især rettet mod børn.

Langt op ad dagen den 11. marts var Higashi Matsushima en fredelig, velordnet og lidt søvrig kystby på øen Honshu i det nordøstlige Japan. En stor del af indbyggerne var på arbejde i den nærtliggende storby Sendai, mens børnene var i børnehave eller skole.

Det ændrede sig brutalt, da byen og andre områder i Miyagi præfekturet blev overskyldt af den tsunami, som kl. 14.46 udløstes af et kraftigt jordskælv ud for kysten.

På få øjeblikke ødelagde de enorme vandmasser helt eller delvist 9.200 huse og ejendomme alene i Higashi Matsushima. Mere end halvdelen af kommunens 43.000 indbyggere blev hjemløse. Hundrevis døde, andre savnes stadig, og byens infrastruktur blev smadret.

Det er i Higashi Matsushima, den danske hjælpeindsats efter tsunamien har været fokuseret. Og byen var også hovedmålet, da Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik besøgte Japan sammen med de danske virksomheder, der har bidraget til at mindske følgerne af katastrofen.

Hjælpen har, efter kommunens ønske, i høj grad været rettet mod børn. Borgmester Hideo Abe – som selv mistede familie til tsunamien – forklarer det med, at skoler og børnehaver er nogle af de vigtigste redskaber til at genskabe en normal tilværelse. Børn bærer håb – uden skoler er der intet håb, og uden håb er der ingen fremtid.

Kurere traumer

Børnehaven Akai Minami er et godt udtryk for den tankegang. Tsunamien oversvømmede børnehaven, skadede gulve og vægge, og vandets enorme tryk slog interiøret til pindebrænde. Børn og pædagoger overlevede ved at kravle op på taget, men flere børn mistede deres forældre. Ved en dansk donation blev børnehaven hurtigt rengjort,

så den igen kunne blive rammen om leg og den regelmæssige trygge hverdag, som er så vigtig, når børnene skal kurere deres traumer.

Børnene i alderen 1-5 år tog imod den danske delegation med et taktfast "Goddag-goddag-goddag" og viftede med Dannebrog. Kronprinsen kvitterede blandt andet med at overrække legetøj, som var købt for DKK 128.000 indsamlet blandt NORDENs medarbejdere.

Tsunamien ødelagde 8 af kommunens 14 skoler og gjorde det til en stor opgave at skabe normal skolegang – og især sikre skoleadgang for børn, som bor i evakueringscentre, eller hvis egne skoler blev ødelagt. En donation på DKK 1 mio. fra NORDEN er gået til at drive 14 busser, som sikrer, at alle børn kan komme i skole, bl.a. i Hamachi Elementary School, som delegationen besøgte.

Også Orients Fond har på vegne af NORDEN givet DKK 1 mio., som indgår i en "Danish Goodwill Fund" sammen med midler fra andre danske virksomheder. De skal være med til at finansiere bygningen af en ny børneinstitution, der skal hedde "Andersen's Child Care Center".

Dobbelt succes

Den danske ambassadør i Tokyo, Franz-Michael Mellbin, har fulgt genopbygningen i Higashi Matsushima på tættest hold. Han var i marts den første ambassadør på stedet, ligesom Kronprins Frederik var den første repræsentant for et udenlandsk kongehus, der besøgte området.

"Da jeg kom her første gang, var folk stadig knuget af tragedien. Nu er folk ved at komme tilbage i den daglige rytme. Retableringen af skolehverdagen har f.eks. givet en ramme, der peger fremad, og japanerne er gode til at organisere hverdagen. Der er mere håb nu," siger ambassadøren.

”Det betyder meget, at ambassaden via donationer fra NORDEN og andre virksomheder få dage efter katastrofen fik en platform at arbejde ud fra. Vi kom bogstavelig talt med penge i poser til de hårdest trængte i katastrofeområdet, og det gjorde umiddelbart en forskel, ligesom det fik andre til at følge efter,” siger Franz-Michael Mellbin. Han kalder indsatsen en dobbelt succes. Dobbelt, fordi mennesker i nød fik hjælp, og fordi japanerne har bemærket og påskønnet den danske hjælp.

CEO direktør Carsten Mortensen siger om NORDENs indsats: ”Japan betyder meget for NORDEN, og når en nær partner bliver ramt af en katastrofe ud over alle dimensioner, så er det kun naturligt at vise omsorg og solidaritet. Forretning og socialt ansvar går arm i arm her.”

Elforsyning i krise

Besøget fandt sted godt 3 måneder efter katastrofen – på en tid, hvor Japan stadig slikker sine sår.

I de værst ramte områder skyller der stadig lig ind på strandene, og ca. 100.000 mennesker er midlertidig indkvarteret. Massive affaldsstakke vidner om ødelæggelsernes omfang, men hvor området efter katastrofen lignede en krigszone med smadrede biler, huse, bohøve, både og vejmateriel liggende hulter til bulter, så er affaldet nu sorteret og ved at blive bortskaffet.

Rundt om Fukushima atomkraftværket opretholdes stadig en 20 kilometer no-go zone, og indbyggere endnu længere væk er evakueret, mens arbejdere fortsat kæmper for at nedkøle værkets reaktorer. Giftige radioaktive stoffer er fundet i både havvand og grundvand, og bekymringerne går bl.a. på, at udvaskningen vil tage til i regnsæsonen.

I Tokyo, 225 kilometer sydpå, er blusset bogstavelig talt skruet ned med begrænsninger i brug af elevatorer, aircondition og andet for at mindske elforbruget. Forbruget plejer at toppe, når sommerens varme kræver ekstra køling, men i år er flertallet af landets 54 atomreaktorer sat ud af kraft pga. ekstra sikkerhedsforanstaltninger og bekymring oven på Fukushima, og det slår hårdt igennem i et land, der har hentet 30% af sin energiforsyning fra atomkraft. Planen var tilmed at øge andelen til 50%, men den ambition forsvandt med nedsmeltningen på Fukushima.

Negativ vækst

Energiforsyningen er kun et af flere store problemer. Forbrugernes tillid og købelyst skal retableres oven på et stort dyk efter katastrofen, og den stærke yen hæmmer stadig virksomhedernes konkurrencekraft. Derimod ser det ud til, at de værste ødelæggelser af virksomhedernes forsyningskæder er ved at være udbedret, og at virksomhederne vil øge investeringerne i 2. kvartal (juli-september i Japan).

Staten pumper gigantiske beløb ind i genopbygning, og et nyt katastrofebudget fremlægges snart, samtidig med at Bank of Japan udvider rammerne for favorable lån til nye vækstindustrier. Både Bank of Japan, OECD og IMF venter en vis genopretning af økonomien i 2. halvår, men ikke nok til at redde året. OECD venter således i år en negativ vækst på 0,9%, mens IMF's bud er minus 0,7%. I 2012 ventes økonomien at vokse, drevet af genopbygningen.



HKH Kronprins Frederik overrækker legetøj fra NORDENs medarbejdere til børn i Akai Minami børnehaven.

Japan og NORDEN

NORDEN har siden slutningen af 1990'erne indgået langtidsaftaler om næsten 100 skibe, som bygges ved japanske værfter af lokale skibsredere og ofte finansieres af lokale banker, mens NORDEN langtidsindbefragter skibene, når de leveres fra værftet.

NORDEN har selv bygget ved japanske værfter i 40 år. Faktisk startede aktiviteterne i Tørlast i 1971 med en ordre på 34.000 tdw. tørlastskibe fra Mitsui Shipbuilding. Siden er en lang række tørlast- og tankskibe bygget.

Båndene til Japan blev knyttet i 1876, da den lille damper m.s. ”NORDEN” i 1876 anløb Nagasaki. Japan er i dag blandt NORDENs 10 største tørlastmarkeder, og sidste år sejlede Rederiet ca. 1 mio. tons råvarer ind - primært korn og kul, men også bl.a. salt og malm. I Tank blev aktiviteterne på Japan indledt i 1980'erne, hvor NOR-

DEN var medejer af et par skibe, der bl.a. sejlede naphta til landet. Aktiviteterne blev udvidet, da Tankafdelingen blev oprettet i 1990.

Normalisering

Da katastrofen ramte Japan, blev nogle af NORDENs planlagte sejladser ramt, fordi faciliteter i havne var beskadiget, eller fordi laster blev utilgængelige.

”Situationen normaliseredes hurtigt, og forretningen på Japan kører som planlagt, men der kommer ikke så mange nye projekter, og en egentlig vækst i importen af råvarer til genopbygning har vi ikke set endnu,” siger koncerndirektør Peter Norborg, leder af Tørlastafdelingen.

NORDEN har dog netop indgået en aftale om at sejle 12 laster kul ind til Japan på Panamax skibe over de næste 3 år.



FPMC 25 og søsterskibet
FPMC 26 er indbefragtet
i foreløbig 3 år.



Lars Bagge Christensen i godt selskab ved navngivningen af NORD GUARDIAN.

OPBYGNING I TANK FORTSÆTTER

Selv om fragtraterne for tiden vender sydpå, fortsætter NORDEN med at øge Tankflåden. Senest med kontrahering af 4 nybygninger og langtidsindbefragtning af 2 skibe. Flere skibe er på vej.

De mest energieffektive og miljørigtige produkttankskibe i NORDENs farver blev en realitet, da Rederiet i juni bestilte 4 MR skibe ved det koreanske værft STX Offshore & Shipbuilding Co. Ltd.

Skibene udstyres med en elektronisk hovedmotor samt udstyr og systemer, som samlet ventes at gøre STX' design godt 15% mere brændstoeffektivt og miljøvenligt. Sammenligner man med andre moderne standardskibe, er forbedringen på 25%. Omsat til brændstofforbrug svarer det til, at hvert af de nye skibe ved almindelig fart forbrænder 4 tons mindre brændstof hver dag.

"Vi er kommet så langt, som det er økonomisk forsvarligt, med at forbedre et eksisterende og allerede meget effektivt skibdesign," siger Senior Vice President Lars Bagge Christensen, leder af NORDENs Tankafdeling, som får de nye skibe leveret i 2013.

NORDENs mål er at eje mindst 25 produkttankskibe i 2013. Hidtil har Rederiet forfulgt målet ved at købe moderne 2nd hand skibe, men markedspriserne på brugte skibe er steget, og der er længere mellem de attraktive købsemner. Derfor er NORDEN begyndt at dyrke mulighederne for at overtage misligholdte nybygningsaftaler ved værfterne og forbedre de planlagte nybygninger, så de bliver mere brændstoeffektive og miljørigtige. "Der er nemt nok bare at kontrahere nye skibe. Det er sværere at finde de særlige situationer ved værfterne, men det er dem, vi søger efter, samtidig med at vi stadig er i markedet for brugte skibe," siger Lars Bagge.

3 langtidsindbefragtede

NORDEN har desuden indbefragtet skibene FPMC 25 og FPMC 26

fra Formosa Plastics Marine Corp. i Taiwan. Det er 2 nybyggede MR skibe fra det japanske Onomichi værft med en lastevne på 50.000 tdw. NORDEN har chartret skibene i 3 år med option på mere, og de leveres i efteråret, når ejeren har været gennem de nødvendige vettning inspektioner hos de store olieselskaber.

Endnu en langtidsindbefragtet MR er på vej - et 46.000 tdw. skib fra det japanske Shin Kurushima værft ifølge en tidligere indgået aftale. Skibet ventes at begynde at sejle for NORDEN fra december, og kontrakten rækker 7 år frem. NORDEN har en købsoption på dette skib.

2 egne nybygninger

Væksten i flåden fuldendes af 2 egne 50.500 tdw. nybygninger fra det kinesiske værft GSI. Igen er det MR skibe som en understregning af NORDENs satsning på den skibstype. NORDEN overtog det første skib, NORD GAINER, i april, og søsteren NORD GUARDIAN ventes leveret i slutningen af juli.

Tanks kerneflåde – egne skibe og langtidsindbefragtede skibe med købsoption – ventes ved årets udgang at tælle 28 skibe, og det er en fordobling på kun 2 år. Hertil kommer andre indbefragtede skibe, hvor antallet vil afhænge af markedsudsigter og skibenes tilgængelighed.

Lavere fragtrater

Udbygningen af flåden fortsætter, selv om raterne i produkttank de seneste uger er faldet. Efter et stærkt forår, hvor dagsraterne over Atlanten nåede op på USD 20-25.000 – det dobbelte af sidste års



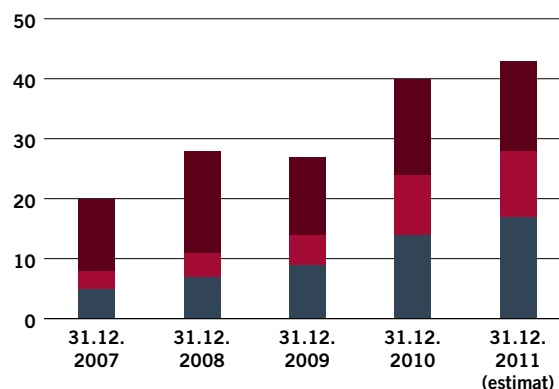
Delegationerne fra NORDEN og STX ved indgåelsen af aftalen om de 4 nybygninger.

niveau – har de høje oliepriser dæmpet efterspørgslen. Det Internationale Energi Agentur IEA skønner, at verdens olieforbrug i år vil stige med 1,5%.

”Vi ryster ikke på hånden, selv om ratene er faldet. Vi bygger jo ikke op til et enkelt kvartal. Vi bygger op langsigtet til bedre markeder, og vi venter uændret, at ratene for hele 2011 vil blive bedre end sidste år, og at den forbedring fortsætter fremover,” siger Lars Bagge Christensen.

NORDENs analyse er uændret, at udbuddet ser fornuftigt ud med en faldende verdensflåde i Handysize samt beskeden og faldende flådevækst i MR. Efterspørgslen vil langsigtet blive drevet af især Asien og af ændringer på raffinaderierne. Raffinaderier i Asien og Mellemøsten moderniserer og udvider, mens der udfases kapacitet i den vestlige verden. Da miljøkravene skærpes, må Europa og USA hente flere produkter fra de moderne raffinaderier i Mellemøsten og Asien, mens de ældre raffinaderier i Europa og USA må sælge mere oversøisk. Derfor kommer der mere handel med og transport af raffinerede produkter.

Aktiv Tankflåde



- Egne skibe
- Langtidsindbefragtede med købsoptioner
- Andre indbefragtede skibe

MERVÆRDI TIL EJERNE

Aktiekapital nedsættes efter tilbagekøb

NORDEN har nedsat aktiekapitalen til DKK 43 mio. ved at annullere 1,6 mio. egne aktier a' DKK 1. Beslutningen blev truffet på den ordinære generalforsamling i april, bekræftet af en ekstraordinær generalforsamling i maj og ført ud i livet sidst i juni efter de sædvanlige tidsfrister.

Forslaget om at annullere egne aktier blev fremsat af bestyrelsen, så ”der populært sagt bliver færre til at dele kagen i NORDEN, så vi også på den måde skaber værdi til ejerne,” som formand Mogens Hugo forklarede på generalforsamlingen. Her vedtog aktionærerne også at hæve udbyttet til DKK 8 pr. aktie og i alt udlodde DKK 330

mio. Da NORDEN tidligere i år har tilbagekøbt egne aktier for DKK 170 mio., har Rederiet altså i år sendt en halv milliard DKK ud til aktionærerne.

”Set over 5 år har NORDEN ført over DKK 3,5 mia. ud til aktionærerne ved udbytter og aktietilbagekøb. Så jeg synes, at vi har en god og konsistent historie: Vi skaber kontante afkast til ejerne, samtidig med at NORDEN bevarer den finansielle styrke, som er så vigtig, når man er i en cyklisk branche og gerne vil kunne udnytte muligheder i markederne. Og det vil vi i NORDEN,” sagde formanden.

43% FLERE SØFOLK I ÅR

Væksten i NORDENs egen flåde sætter Bemandingssektionen på hårdt arbejde. Siden årsskiftet er antallet af officerer og søfolk på Rederiets lønningsliste steget med 43%. Fra 570 til 818.

Ved udgangen af juni havde NORDEN 381 filippinske søfolk ombord - 129 officerer, 3 kadetter og 252 menige – og hertil kommer 36 andre kadetter fra Holy Cross of Davao College samt 230 hjemmenværende officerer og søfolk i en pool af medarbejdere, som via TSM Crewing Department i Manila dedikeret rekrutteres til NORDENs skibe.

Det danske islæt i flåden bestod af 131 officerer, 1 menig og 36 kadetter – dels officersaspiranter fra søfartsskolerne SIMAC og MARNAV, dels studerende fra maskinmesterskolerne.

Hertil kommer indiske officerer og søfolk på enkelte tankskibe, men de er ansat hos den tekniske manager og indgår ikke i ovennævnte tal.

"Flådevæksten sætter os naturligt under pres. Bemandingsstrategien er blevet udfordret, men den holder," siger Senior Crew Manager Thomas Skjelmoose, leder af Bemandingssektionen.

Det seneste halvandet år har NORDEN fået 25% flere danske officerer, og top-4 officererne på danskflagede tankskibe er pt. danske. Men det har været svært, og væksten skyldes især, at NORDEN har taget flere aspiranter, som har fået sejltid nok til at blive seniorofficerer. Derimod har det været svært at rekruttere kvalificerede seniorofficerer udefra, men det ser ud til at blive ændret nu.

"Vi har annonceret meget, og budskabet er ved at trænge ind: Seniorofficererne kan se, at vi mener det alvorligt, at NORDENs flåde vokser, og at vi kan tilbyde noget til dygtige og dedikerede officerer. Vi er også godt hjulpet af, at andre flager ud fra Danmark – i hvert fald får vi rigtig mange uopfordrede henvendelser," siger Thomas Skjelmoose.

NORDENs egne officerer er frontfigurer i de seneste rekrutteringstiltag.

"Der er gode muligheder i NORDEN"

Anders Fink-Jensen
Kaptajn, NORD PRINCESS

VI SØGER SENIOROFFICERER

Vi udvider flåden til 25 egne, moderne produkttankskibe. Derfor har vi brug for dygtige seniorofficerer med erfaring fra produkt- eller kemikalieskibe.

Vi tilbyder: Gode uddannelses- og karrieremuligheder, løn og vilkår efter kvalifikationer, afvekslende og spændende opgaver, stor indflydelse på hverdagen og korte kommandovæje.

Vi forventer: At du er initiativ, god til at samarbejde, positiv, ambitiøs og indstillet på at lære og li nye kvaliteter. Du skal også have gode engelsk og IT-kundskaber samt relevante certifikater.

Hvis du vil arbejde for et finansielt stærkt rederi i vækst, så kontakt Bemandingsafdelingen på tlf. 3315 0451 / 3271 0842 eller besøg: www.ds-norden.com/career/jobsatsea

24*7 SEAS

NORDEN

HOLD PLADSEN I KØEN

De store olieselskaber og tankskibsrederier øjner store miljømæssige besparelser med konceptet Virtual Arrival og mødes i juni for at tage hul på udfordringerne.

Tænk, hvis man kunne lægge billet ind på sin plads i køen i supermarkedet og først ankomme, når det blev ens tur til at lægge varerne på disken. Det lyder utopisk, men ikke desto mindre er det hovedprincippet i konceptet Virtual Arrival (VA). I dag kan skibene ligge i kø i op til flere dage, før de kan komme til kaj og losse eller laste, så nu er en række af verdens største skibsejere, operatører og olieselskaber gået sammen om at finde en løsning, hvor ventetiden kan bruges mere effektivt. Konceptet bag VA er, at skibene kan beregne deres ankomsttid ved optimal fart og på baggrund af denne beregning få en virtuel plads i køen. I stedet for at skynde sig frem for at ligge og vente, kan skibene bruge tiden på at slowsteame (sejle langsommere) og afstemme hastigheden efter, hvornår det bliver deres tur til at lægge til kaj. Dermed kan skibene undgå den kostbare tomgangstid uden for havnene og i stedet spare på både brændsstof og udledning af CO₂.

Efter 22 måneders forhandlinger om udvikling af rammer for VA inviterer Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) og International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) 28. juni til lancering af Virtual Arrival. Med på deltagerlisten blandt mere end 400 olieselskaber, tankoperatører og tankejere står NORDENs produkttankoperatør Norient Product Pool (NPP). NPP har allerede udviklet sit eget system under navnet Norient Reimbursement System (NORS).

"Både i NORDEN og NPP er vi glade for, at der nu bliver sat et bredt fælles initiativ i gang. NORS er udviklet parallelt med VA-forhandlingerne og bygger på de helt samme principper, så vi er klar, men har ventet på, at VA-konceptet skulle få tilslutning blandt flere parter. VA kræver, at både skibsejere, kunder og for så vidt også havnemyndigheder er enige om modellen, for at det skal lykkes. Med mødet den 28. juni håber vi, at VA kan blive almindelig praksis fremover", siger Ulla Nielsen, Director for CSR i NORDEN.

EUROPÆISKE HAVNE VIL SÆTTE TURBO PÅ MILJØINDSATSEN

Som udløber af en omfattende international havneindsats for miljøet vil 5 af Europas største havne nu give energieffektive skibe rabat på havnekald. NORDEN har foreløbig tilmeldt 13 produkttankere til projektet.



MR-skibet NORD SEA anløber Amsterdam. Hun er et af de foreløbige 13 produkttankere, NORDEN har tilmeldt Environmental Ship Index.

Grøn sejlads skal belønnes, og havnene verden over spiller en central rolle, når shippingindustrien skal yde sit bidrag til et bedre klima. Det mener i hvert fald 55 af verdens største havne, der er gået sammen i World Ports Climate Initiative (WPCI) og har, som centre for transport og økonomi, forpligtet sig til at reducere udledningen af drivhusgasser.

Lav udledning, stor rabat

Et eksempel på projekter under WPCI er Environmental Ship Index (ESI). ESI måler et skibs samlede udledning baseret på mængden af kvælstof, svovl, partikler og drivhusgasser, og indekset er et frivilligt tilbud til havne og skibe, der ønsker at gøre en indsats for at reducere udledningen af klimaskadelige stoffer.

Havnene i Amsterdam, Antwerpen, Bremen, Hamborg og Oslo er de første, der er tilmeldt projektet, og når ordningen for alvor kommer i gang i løbet af det kommende års tid, vil de på baggrund af ESI-beregninger give rabat på havnekald til miljøvenlige skibe. Hvis et skibs udledning ligger under eller på niveau med International Maritime Organizations (IMO) anbefalede udledningsstandarder udløser rabatten. Jo længere udledningerne ligger under standarderne, jo flere point og jo større rabat får skibet, når det lægger til kaj.

NORDEN bakker op

Udover de 5 havne er foreløbig 243 skibe med en valid ESI-score tilmeldt. Heraf er 13 produkttankere fra NORDEN, som også forventer at tilmelde tørlastskibe henover sommeren.

”Projektet er endnu i sin vorden, og NORDENs tilmelding er i første omgang for at vise opbakning til initiativet om at belønne skibe, der belaster klimaet mindst muligt. Havnene er stadig i gang med forberedelserne til at tage det nye system i brug, og det samme gælder rederiernes forberedelser på at leve op til de krav, der stilles til rederne og deres skibe,” fortæller Jens Malund, der er leder af operationsafdelingen i Norient Product Pool og dermed ansvarlig for operationen af NORDENs og poolpartneren Interiorients tankskibe.

For at være klar, når ordningen træder i kraft i de forskellige havne, er NORDENs næste skridt en Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP), som er påkrævet i ESI for at opnå point på skibets udledning af CO₂ og dermed rabatterne på havnekald.

Singapore skyder SGD 100 millioner i grøn sejlads

Havne- og søfartsmyndighederne i Singapore (Maritime and Port Authority of Singapore, MPA) har stiftet Maritime Green Singapore Initiative som led i sit engagement i shippingindustriens indsats for miljøet. Havnene i Singapore, der årligt håndterer laster svarende til vægten af 93 millioner indiske elefanter (503,3 mio. tons) og tonnage svarende til 34 millioner busser (knap 2 mia. tons), skal i løbet af de næste 5 år med en investering på SGD 100 mio. gennemføre i alt 3 programmer med hver deres motiverende indsats for grøn sejlads:

Green Ship Programme

Rabat til miljøvenlige skibe, der sejler under Singapore-flag. Skibe, der overgår IMO's standarder kan få rabat på helt op til 50% af registreringsafgiften og 20% af tonnageskatten.

Green Port Programme

Lavere havneafgifter for skibe, der ved hjælp af godkendte teknologier reducerer deres udledning af miljøskadelige stoffer. Skibe, der overgår MARPOL's standarder kan få op til 15% rabat på havneafgifter, når de kalder havne i Singapore.

Green Technology Programme

Foreløbig har MPA afsat SGD 25 mio., som skal bruges til at dække op mod 50% af udgifterne på lokale, maritime virksomheders udvikling og implementering af grønne teknologier.

FODBOLD, OL OG VÆKST

Historisk store oliefund ud for kysterne er en af årsagerne til Brasiliens høje vækst.

Store oliefund og rige reserver af jernmalm har gjort Brasilien til storeksportør til især Kina og USA. Væksten i Brasilien og nabolandene giver NORDEN et stærkt afsæt i Sydamerika.

Både når det første dommerfløjt lyder for FIFA World Cup i 2014, og når den olympiske ild tændes i 2016, er det Brasilien, som lægger plæner, stadioner og faciliteter til flere hundrede tusinde sportsentusiasters besøg.

De to verdensbegivenheder stiller i sig selv krav til udbygning af infrastrukturen, men det er dog for intet at regne mod de investeringer, der allerede sker i landets råvaresektor.

Enorme oliefund til havs har gjort Brasilien til verdens 9. største olieproducent og storeksportør af olie til USA. Også Kinas glubende appetit på jernmalm, som Brasilien har rige reserver af, har bidraget til at drive Brasiliens råvareeksport op, og der er et voldsomt pres på kapaciteten i olieplatforme, rørledninger, miner, havne og vejnet.

Der investeres massivt i ny produktionskapacitet og bedre infrastruktur – blandt andet ventes minerne i de kommende år at bruge over USD 60 mia. på at udvide kapaciteten med ca. 30% og lette adgangen til malmen. Det vil gøre det muligt at øge eksporten af jernmalm til Kina, som allerede er Brasiliens største handelspartner, og det kan få en stærk effekt på tørlastmarkedet, når man indregner de lange transportafstande mellem Brasilien og Kina.

Solid placering

Når NORDENs skibe tilbagelægger de godt 14.000 sømil fra Brasilien til det nordlige Kina med jernmalm, er aftalen ofte indgået af kontoret i Rio de Janeiro, der også står for en betragtelig del af forretningen i de andre sydamerikanske lande.

Kontoret blev åbnet i 2003 og har været med til at give NORDEN en solid placering på kontinentet. Mens Sydamerika samlet skønnes at udgøre 2% af verdensmarkedet i tørlast målt på importerede mængder, så gik 8% af NORDENs transporter sidste år ind til sydamerikanske havne. Også ud af Sydamerika er aktiviteten høj.

Kontoret har i dag udelukkende fokus på Tørlast, mens Tank er ved at etablere sig (se særskilt artikel). Kontoret er bemannet med 1 administrativ medarbejder og 2 befugtere, mens operationsopgaverne løses fra USA. Rejseaktiviteten på kontoret er høj, for målet er at møde de største kunder i Brasilien, Chile, Argentina og Peru 3-4 gange om året.

”Vores kunder er spredt over hele kontinentet, og vi lægger stor vægt på at opbygge nære relationer og et tæt samarbejde. Det opnår vi bedst ved at mødes ansigt til ansigt flere gange om året,” siger Chartering Manager Rasmus Saltofte.

Miner og møller

NORDENs kontor i Rio de Janeiro understøtter især mineindustri, stålmøller, landbrug og kraftværker med transporter ind og ud af Sydamerika.

Udgående er jernmalm en betydelig aktivitet for NORDEN med transporterne fra Brasilien til Fjernøsten og især Kina. Fra Brasilien afskibes også sojabønner og lejlighedsvis sukker, fra Argentina kornprodukter, og fra Chile bl.a. betydelige mængder salt til især USA (se artiklen side 3). Hertil kommer kystnære transporter, for eksem-



Jernmalmen fra de store miner i Brasilien bruges til produktion af jern og stål.

pel kul fra Colombia til Chile. NORDEN har fast et skib beskæftiget i kystnære tørlasttransporter.

Indgående har NORDEN godt fat i den stigende import af især kul, korn og gødning til kontinentet. Mens Brasilien samlet er det vigtigste tørlastmarked for NORDEN i Sydamerika, så er Chile Rederiets største importmarked fulgt af Brasilien og Peru.

Fortsat vækst

Netop Chile er et godt eksempel på, at væksten i Sydamerika er bredt funderet og ikke kun handler om Brasilien. Både sidste år og i år ventes Chiles BNP at vokse med 5,2% ifølge Den Internationale Valutafond (IMF).

Brasilien er dog suverænt den største og mest handelsorienterede økonomi på kontinentet. Sydamerikas mest folkerige land strøg sidste år ind som nr. 9 på listen over verdens største økonomier med et BNP på godt USD 2 billioner, kraftigt stigende eksport og import samt en vækst på 7,5%. Det var den højeste vækst i 25 år, og det var et stærkt vidnesbyrd om, at landet hurtigt kom sig efter finanskrisen pga. de høje råvarepriser, stram fokus på inflation, tilbageholdenhed med offentlige udgifter og en fleksibel valuta.

I år løjer tempoet lidt af, fordi også Brasilien er påvirket af afmatningen i den globale økonomiske vækst. IMF forudser i sin juni-prognose en vækst på 4,1% i Brasilien i år, mens væksten i hele Sydamerika ventes at blive habile 4,7%. Dermed er Sydamerika fortsat en af motorerne i den globale økonomi.

Norient åbner kontor

Norient Product Pool, som opererer NORDENs produkttankskibe, har rettet kikkerten mod det voksende marked i Sydamerika og åbner nu et kontor i Rio.

”Vi har allerede en del forretning i Sydamerika, og med den nuværende vækst i olietransporter både ind og ud af Brasilien og nabolandene ser vi et behov for, at vi bliver repræsenteret lokalt og giver vores kunder lettere adgang til os,” siger CEO Søren Huscher.

Norient's forretning i Sydamerika er primært i spotmarkedet med både import og eksport af raffineret olie samt vegetabilsk olie til og fra lande som USA og Kina. Norient har også gjort enkelte periodebefragtninger, blandt andet til Brasiliens statslige olieselskab Petrobras.

Endnu er der ikke sat dato på åbningen, men Norient er i færd med at finde den rette person til at lede kontoret, der vil dele adresse med NORDEN i Rio.



Rasmus Saltofte (t.h.) tager imod den danske Økonomi- og Erhvervsminister Brian Mikkelsen under hans besøg i Brasilien.

Chefrokade i Rio

1. november overtager Rasmus Saltofte ledelsen af NORDENs kontor i Rio de Janeiro. Efter 1,5 år lokalt som Chartering Manager er han blevet fortrolig med sprog, kultur, kunder og markeder, og han er dermed vel forberedt til de nye udfordringer.

”Det er klart en fordel, at jeg har haft god tid til at sætte mig ind i aktiviteterne, og især at jeg har haft lejlighed til at møde vores kunder og opbygge gode relationer omkring kontoret. Den sydamerikanske kultur er meget anderledes end kulturerne i både Europa og Asien. Brasilien er helt sin egen, og det er spændende at være en del af,” siger Rasmus Saltofte.

Han er oplasket i NORDEN og færdiggjorde uddannelsen som trainee i 2007. Herefter var han 1,5 år i Singapore og tilbage i Hellerup for en kort bemærkning, før han i 2009 satte kursen mod Brasilien. Han tager over efter Mark Neumann, der efter 4,5 år som chef i Rio skal tilbage til Hellerup, hvor han skal være Senior Chartering Manager i Post-Panamax.

NORDEN NOTER



NORD EL – NORDENs mindste nybygning

Det var ikke alene årets første sommerdag, men også NORDENs mindste nybygning, elbilen NORD EL, der så dagens lys ved navngivningsceremonien 1. juni ved "Tuborg Havn tørdok".

NORD EL er en del af Europas største elbilforsøg, som det danske firma ChooseEV (Electric Vehicle/Elbil) står bag. Projektet skal gøre Europa klogere på den videre udbredelse af elbiler. NORDEN er med-sponsor til 10 andre elbiler, som testchauffører i Gentofte kommune skal køre i de næste 2 år.

Gudmoder Laura Rosholm indtager for første gang førersædet i NORD EL.



Mentorer skal sikre NORDENs talent-pipeline

Et par varme juni-dage i bestyrelsens mødelokale på hovedsædet i Hellerup dannede rammerne om NORDENs første mentorseminar. I takt med at NORDEN har etableret sin egen trainee-uddannelse, er der sat fokus på også at definere og skærpe mentorernes rolle. 20 NORDEN medarbejdere med minimum 3 års anciennitet er netop udpeget og de fleste deltog i mentorseminaret for at blive udlært i den nye mentorrolle, der er central for uddannelsen af NORDENs fremtidige arbejdsstyrke.

Hansens herlige halvår

Et forrygende første halvår har sikret golfspilleren Anders Hansen de hidtil bedste placeringer på ranglisterne. Medio juni var han på verdensranglisten sprunget fra nr. 70 til nr. 37, og han var nr. 6 på Race to Dubai (de spillere, der i år har indspillet de fleste præmiepenge på Europa Touren). NORDEN-sponserede Anders Hansen valgte efter et travlt forår med bl.a. 3 top-3 placeringer at skippe US Open for at slappe af og lade op til kommende turneringer. Til efteråret er han med i NORDEN Invitational, Rederiets turnering for kunder og partnere i Japan.





Vindere på begge sider af forhandlingsbordet

Cases, rollespil, videooptagelser og efterfølgende feedback er nogle af de værktøjer, der tages i brug, når NORDENs medarbejdere trænes i forhandlingsteknik. Eksterne forhandlingseksperter står i løbet af året for en lang række programforløb, hvor deltagerne undervises i, hvad der skal til for at skabe gode resultater og en god forhandlingssituation mellem to parter. Åbenhed, fleksibilitet og konkret værdisætning af alle elementer i forhandlingen er nogle af de nøgleteknikker, der skal til for at sikre tilfredsstillende resultater for begge parter i forhandlingen. 80 medarbejdere har gennemført træningen og yderligere 40 forventes at gennemføre programforløbet inden udgangen af 2011. Træningen er et led i NORDENs indsats for at styrke sine medarbejdere i dialog, samarbejde og værdiskabelse.

Udvikling af NEWS

217 aktionærer, medarbejdere, journalister, mæglere og andre læsere af NORDEN News gav værdifulde indspark til bladets udvikling i forårets læserundersøgelse.

Generelt er læserne ret tilfredse med format og frekvens, om end hver femte ønsker flere udgivelser eller flere online nyheder. Artikler og layout får bedste eller næstbedste karakter fra 3 ud af 4 læsere, og samlet scorer bladet 2,2 på en 1-5 skala, hvor 1 er bedst.

Øverst på læsernes hitliste står artikler om nye kontrakter, kort nyt, køb/salg af skibe og markeder. Derimod skiller vandene ud for medarbejderportrætter, medarbejdernyt mv., som medarbejderne gerne vil have mere af, mens aktionærerne vil have mindre om livet inden for murene.

"Vi har fået god ammunition til at gøre bladet bedre. Planen er gradvist at lægge mere internt stof over på et nyt dialogbaseret Intranet og så lade NEWS stille skarper på forretningen NORDEN. Men målet er uændret, at både aktionærer, ansatte og andre skal finde bladet interessant," siger Vice President Hans Bøving fra Kommunikationsafdelingen



Kullet lagres i 4 siloer, der hver har en kapacitet på omkring 170.000 mts.



Nicholas M. F. Wu, President for HPPC (nr. 3 fra venstre) omgivet af Jens Fjordgaard Jensen fra NORDEN i Shanghai og Wen Quing Li fra NORDEN i Singapore samt medarbejdere ved værket.

Første kul til Taiwan

Sejladserne under NORDENs største lastekontrakt blev indledt i maj, hvor et chartret skib afleverede den første last kul til Ho-Ping Power Company's (HPPC's) moderne 2x660 MW kraftværk i det nordlige Taiwan. Værket ligger tæt ved en stor naturpark og er derfor underlagt

ekstra skrappe miljøkrav til driften og lagringen af kullet. NORDEN skal over 15 år fragte godt 15 mio. tons kul ind til værket – det svarer til 14 årlige afskibninger i Panamax.

VAGTSKIFTE PÅ NORIENTS KONTOR I ANNAPOLIS

Forandring fryder og skærper sanserne, så ved den årlige uddeling af skulderklap og nye udfordringer til medarbejderne i NORDENs 50%-ejede produkttankpool blev der blandt andet udvekslet ledere mellem Hellerup og kontoret i Annapolis.

Ny leder af kontoret og nyudnævnt Director i Annapolis bliver Jesper Rask, der kommer fra en stilling som General Manager i Norients befragtningsafdeling. Han afløser Thomas Hechmann, der efter 3 år i USA kommer tilbage til hovedsædet i Hellerup i en stilling som Director og Commercial Head of Spot Chartering.

"Thomas har gjort et fantastisk stykke arbejde som leder af kontoret i Annapolis. Han har stået for opbygning af vores aktiviteter i USA og har bygget et stærkt brand op om Norient blandt vores amerikanske kunder. Nu glæder vi os til at bruge Thomas' styrker hjemme i Hellerup, og ønsker Jesper held og lykke med de nye udfordringer på den anden side af Atlanten," siger Søren Huscher, CEO for Norient Product Pool.

Operations Manager i Annapolis, Benedicte Wegener, vender også snuden hjemad mod Danmark, hvor hun er udnævnt til Senior Operations Manager og Team Leader for Large Operations. Hendes

plads i Annapolis overtages af Per N. Pedersen, der samtidig med afrejsen til USA kan sætte titlen Senior Operations Manager og Head of Operations på sit visitkort.

Også på Singapore-kontoret er der nye titler på toppen, men ikke nye ansigter. Allan Wodstrup, der har stået for ledelsen af kontoret som General Manager siden efteråret 2010, udnævnes nu til Director.

"Allan har formået at sætte et stærkt hold med en god holdånd i Singapore, og han har skabt et godt fundament for at øge vores aktiviteter i Asien," siger Søren Huscher om udnævnelsen.

Pr. 1. juli bliver Singapore-kontorets Head of Operations, Nikolaj Lambertsen, desuden udnævnt til Senior Operations Manager.

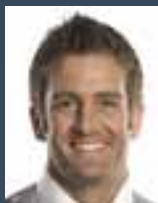


Jesper Rask

Jesper Rask er shippinguddannet i A. P. Møller Mærsk, hvor han var ansat i 14 år og opbyggede erfaringer inden for både operation og befragt-

ning i rederiets tankafdeling.

Jesper kom til Norient som Senior Chartering Manager i 2007 og blev udnævnt til General Manager i 2009. Til august rykker han teltpælene op og sætter kursen mod USA, hvor han indtager posten som leder af kontoret i Annapolis 1. august.



Thomas Hechmann

Thomas Hechmann er shippinguddannet hos A. P. Møller Mærsk i årene 1998-2000. Han blev ansat som Assistant Chartering Manager i Norient i

2005, da produkttankpoolen blev stiftet. Her arbejdede han frem til 2008, hvor Norient tog beslutningen om at åbne kontor i Annapolis. Thomas blev udpeget til at stå for etableringen som General Manager og leder af kontoret. 1. september sætter Thomas sig i stolen i Hellerup som Director og Commercial Head of Spot Chartering.



Allan Wodstrup

Allan Wodstrup er shippinguddannet hos Mercandia-rederierne, og efter endt uddannelse i 1994 tog han ansættelse hos et dansk-russisk skibs-

mægler- og operatørselskab. Allan blev ansat i NORDENs Tankafdeling i 2000, og da rederiet i 2005 gik sammen med Interiorient Navigation Company Ltd. om at stifte Norient Product Pool, flyttede han med over i det nye selskab som befragter. Siden efteråret 2010 har han stået for ledelsen af poolens aktiviteter i Singapore. Udnævnelsen til Director træder i kraft 1. juli.



Laura Rosholm



Jacob Kragh



Stephan Skovgaard Jensen

MEDARBEJDERNYT

Koncernfunktioner

6. juni 2011: *Andreas Kleissl*, 30, IT Services & Support. Ny medarbejder.
10. juni 2011: *Troels L. Johansen*, Student Assistant. Corporate Secretariat.
3 måneders vikariat.

Teknisk Afdeling

2. marts 2011: *Maria Havana*, Secretary. TSM Crewing, Phillippines. Ny medarbejder.
11. april 2011: *Martin Houmøller*, 40, QA Manager. Ny medarbejder.
26. april 2011: *Mads Simoni*, 21, Student Assistant. Ny medarbejder.
2. maj 2011: *Jon Iver Knudsen*, 45, Superintendent. Ny medarbejder.

Tørlastafdelingen

23. maj 2011: *Charlotte Jensen*, Controller. 6 måneders vikariat.
1. juni 2011: *Mikkel Marconi*, 27, Assistant Bunkers Manager. Ny medarbejder.
1. november 2011: *Mark Bastian Neumann*, Senior Chartering Manager, Capel Post Panamax. Forflyttelse fra Rio.

Rio

1. november 2011: *Rasmus Saltofte Jacobsen*, Chartering Manager. Forfremmelse til General Manager.

Norient Product Pool Hellerup

16. maj 2011: *Louise McKenzie*, Assistant Operations Manager. Forflyttelse fra Annapolis.

1. juli 2011: *Thune Jensen*, Senior Operations Manager. Forfremmelse til General Manager.

1. juli 2011: *Benedicte Wegener*, Operations Manager. Forflyttelse fra Annapolis samt forfremmelse til Senior Operations Manager og Team Leader of Large Operations Team.

1. september 2011: *Thomas Hechmann*, Director. Forflyttelse fra Annapolis til en stilling som Director og Commercial Head of spot chartering.

Singapore

27. april 2011: *Roger Ng*, 46, Operations Manager. Ny medarbejder.

1. juli 2011: *Nikolaj Lambertsen*, Operations Manager. Forfremmelse til Senior Operations Manager og Head of Operations.

1. juli 2011: *Allan Wodstrup*, General Manager. Forfremmelse til Director.

Cypern

23. maj 2011: *Maria Hadjimama*, 42, Disbursement Controller. Ny medarbejder.

Annapolis

9. maj 2011: *Anders T. Jensen*, Operations Manager. Forflyttelse fra Hellerup.

23. juni 2011: *Per Navndrup Pedersen*, Operations Manager. Forflyttelse fra Hellerup samt forfremmelse til Senior Operations Manager og Head of Operations.

1. august 2011: *Jesper Rask*, General Manager. Forfremmelse til Director og Head of Annapolis kontoret.

NORDENs skibe

30. marts 2011: *Allan Mortensen*, 47, 2nd Engineer. Ny medarbejder.

11. april 2011: *Erling Joensen*, 37, 2nd Officer. Ny medarbejder.

1. maj 2011: *Andreas Poulsen*, 31, Chief Officer. Ny medarbejder.

9. maj 2011: *Morten Bastrup Kold*, 29, 3rd Engineer. Ny medarbejder.

19. maj 2011: *Morten Brix Østergaard*, 37, Chief Officer. Ny medarbejder.

8. juni 2011: *Jan Bowie Rasmussen*, 53, Chief Officer. Ny medarbejder.

16. juni 2011: *Martin Schmidt Nørgaard*, 40, Chief Officer. Ny medarbejder.

20. juni 2011: *Peter Hansen*, 42, Chief Steward. Ny medarbejder.

24. juni 2011: *Jørn-Ole Smidt*, 58, Chief Steward. Ny medarbejder.

15. juli 2011: *Rasmus Hundebøll Sørensen*, 35, Chief Officer. Ny medarbejder.

15. juli 2011: *Jakob Holm*, 52, Chief Officer. Ny medarbejder.

1 Sep 2011: *Anders Christensen*, 27, 2nd Officer. Ny medarbejder.

Norden ønsker tillykke

3 Shipping Trainees er udlært pr. 31. juli 2011

Hellerup

1. august 2011:
Laura Rosholm overgår til Annapolis som Assistant Operations Manager, Tørlast.

1. november 2011:

Jacob Kragh overgår til Rio de Janeiro som Assistant Chartering Manager, Tørlast.

Stephan Skovgaard Jensen har besluttet sig for en anden karrierevej, i første omgang til søs.

Stort tillykke til alle tre.

Mærkedage

Koncernfunktioner

4. maj 2011: *Sture Freudenreich*, Director and Manager of IT Department. 40 års fødselsdag.

Tørlastafdelingen

1. august 2011: *Finn Sørensen*, Senior Chartering Manager. 30 års jubilæum.

Annapolis

9. juni 2011: *Claus B. Jensen*, Port Captain. 50 års fødselsdag.

1. august 2011: *Jesper W.L. Pedersen*, Senior Chartering Manager. 10 års jubilæum.

Norient Product Pool Hellerup

15. maj 2011: *Jesper Rask*, General Manager. 40 års fødselsdag.

Singapore

4. juni 2011: *Ha Wai Li*, Senior Chartering Manager. 40 års fødselsdag.

NORDENs skibe

5. april 2011: *Fritz Troels Frederiksen*, Chief Officer. 50 års fødselsdag.

23. maj 2011: *Carsten Nuka Broberg*, 2nd Engineer. 40 års fødselsdag.

21. juni 2011: *Steen Wessel*, Chief Engineer. 50 års fødselsdag.

28. juni 2011: *Lars H.D. Larsen*, Chief Engineer. 50 års fødselsdag.

28. juni 2011: *Lars Risager Hannibal*, Chief Officer. 50 års fødselsdag.

13. juli 2011: *Brian Schlosser*, Fitter. 40 års fødselsdag.



Ms Tan Beng Tee, Group Director of International Maritime Centre, Maritime and Port Authority of Singapore (MPA – læs om deres Maritime Singapore Green Initiative på side 9), Mr Ronald Kuok Meng Chien, Senior Manager, Handy, PCL (Shipping) Pte.Ltd., Mr Nori Fumi Yamamoto, CEO, Celeste Shipping og en af dennes medarbejdere.

140 years

375 gæster, heriblandt mange af NORDENs største kunder og samarbejdspartnere, blev budt på mad, drikke og jazzmusik.



NORDEN fejrede sine 140 år i historiske omgivelser i Asien

NORDEN checkede ind på det 124 år gamle Raffles Hotel i Singapore med 16 år mere i bagagen, end de ellers meget historiske og traditionsrige omgivelser kunne byde på.

Peter Borup, Managing Director, NORDEN Shipping Singapore, var vært ved det særdeles velbesøgte arrangement i anledning af en lidt forsinket fejring af NORDENs fødselsdag.

Peter Borup, Managing Director, NORDEN Shipping Singapore, Michael Harvey, Head of Shipping, Rio Tinto.

