



Dobbelt så stor / side 2

Nordic Tankers administrerende direktør, Tommy Thomsen, om hvorfor der stadig er fokus på vækst og fremgang, når markedet fortsat er negativt.

Expressen til Antwerpen / side 4

Med Nordic Marianne sejler skibsfører Allan Harreby Bæk vandet mellem Saltend i England og Antwerpen i Belgien tyndt!

Nordic Tankers vil være **dobbelt så stor**

Alternative finansieringsformer skal bane vej for ambitiøs vækst. Målet er fortsat mere end 150 ejede og lejede skibe inden udgangen af 2013, fastslår CEO Tommy Thomsen.

Selvom markedet fortsat er dårligt og indtjeningen utilfredsstillende, så er Nordic Tankers ambitioner om at blive en betydelig global spiller på området for kemikalietankskibe uændret. Det fastslår rederiets administrerende direktør Tommy Thomsen i forlængelse af den ordinære generalforsamling i slutningen af april. Her blev de fremmødte aktionærer nok præsenteret for et negativt resultat, men også for en formand og en direktør som med optimismen i behold er overbeviste om, at det på sigt vil lykkes at bringe rederiet i sikker havn og generere penge til aktionærerne.

"Vi er stadig overbeviste om, at vi står foran en betydelig konsolidering i tankskibsmarkedet – herunder også den del som er vores speciale nemlig kemikalietankskibene. Og den konsolidering vil vi tage del i. Den nuværende flåde på ca. 70 skibe skal inden udgangen af 2013 være fordoblet til mere end 150 ejede og lejede skibe. Og det skal ske samtidig med, at overskudsgraden hæves til mindst 20 pct. og soliditeten løftes til minimum 30 pct.", fastslår Tommy Thomsen.

Han medgiver gerne, at det kan lyde lidt urealistisk, hvis man alene tager afsæt i Nordic Tankers øjeblikkelige økonomiske situation.

"Men der er så mange umiddelbare fordele ved at være blandt markedslederne. Vi bliver mere synlige hos potentielle kunder, det sikrer en mere effektiv og fleksibel drift og ultimativt skaber det dermed større værdi

for aktionærerne. Derfor er vores strategi uændret rettet mod vækst", siger han.

Men vækst koster penge, og selvom Nordic Tankers for nyligt har hentet ny kapital hos sine aktionærer, så er det langt fra nok til at finansiere de opkøb som forventes.

"Derfor er vi også stærkt fokuserede på at tiltrække yderligere kapital. Det kan ske via aktiemarkedet med adresse til både nuværende og nye aktionærer, men man kan også forstille sig, at konsolideringen kan ske ved at andre rederier tiltrækkes til vores børsplatform. Derfor arbejder vi med en projektliste, hvor vi søger dialog med andre rederier med kemikalietankskibe. De kunne eksempelvis bytte skibe med aktier i rederiet. Det er en model vi med held har afprøvet før, og som jo betyder, at vi ikke nødvendigvis skal have penge op af lommen for at vokse", understreger Tommy Thomsen.

Ingen navne

Han ønsker på nuværende tidspunkt ikke at sætte navn på mulige opkøbskandidater, men fastslår, at markedet for kemikalietankskibe er særdeles globalt og fragmenteret.

"Derfor er det naturligt, at vi især har fokus internationalt, men det betyder selvsagt ikke, at vi udelukker danske samarbejdspartnere", siger han.

Tommy Thomsen er opmærksom på, at de lave rater og dermed skrøbelige økonomier

hos tankskibsaktørerne kan tiltrække spekulanter, men han mener ikke det giver grund til bekymring.

"Kemikalietankskibe er teknisk ganske komplicerede at drive, og der er ikke så mange rederier, som har den ekspertise, som vi har samlet sammen. Det bør klart blive til vores fordel, når markedet vender. Spekulanterne tror jeg tiltrækkes mere af de likvide markeder som tørlast og almindelig tank", mener han.

Om dagens marked siger han, at det uden diskussion er ringe, og at Nordic Tankers også i 2011 vil komme ud med et negativt resultat.

"Men vi tror også, at bunden er nået, og de prognoser vi lægger til grund viser, at vi i de kommende år vil se et betydeligt fald i tonnage tilgangen. Der er færre skibe end nogensinde i ordre, og samtidig sendes flere og flere ældre kemikalietankere til ophugning bl.a. fordi afskiberne skærper deres krav til miljø og sikkerhed. Hvis verdensøkonomien fortsætter med at udvikle sig positivt, så peger det tilsammen mod højere rater - måske allerede i slutningen af i år", fastslår Tommy Thomsen.



Bunkers-priser på **himmelflugt**

Det er ikke bare på tanken henne om hjørnet man kan få et chok over de høje benzinpriser. Også hos Nordic Tankers slår de markant høje priser på brændstof igennem. For selv om skibene ikke sejler på benzin men på olie (bunkers), så er det den samme udvikling på verdensmarkedet som påvirker økonomien og er en stærk medvirkende årsag til, at det p.t. er vanskeligt at sejle med overskud.

På en gængs spotrejse har de kraftigt stignende bunkers-priser haft en markant negativ effekt på rejseresultaterne – nogle gange

på flere tusinde USD pr. dag. Det siger sig selv, at Nordic Tankers befragtere er 100 % fokuserede på at sikre, at det er kunderne, der betaler for disse brændstofstigninger så vidt muligt. Det er ikke nogen let opgave i et presset marked, hvor udbuddet af skibe stadig er større end efterspørgslen.

På kontraktmarkedet er det lidt nemmere, at opnå kompensation for højere bunkers-priser. Her vil der typisk være indbygget en såkaldt "bunker escalation clause". Den kan være udformet på flere måder, men det normale

er, at rederne i kontraktperioden bærer øgede priser på brændstof op til et vist niveau, hvorefter man modtager dispensation efter nærmere aftale. I den sammenhæng er det værd at nævne, at cirka halvdelen af Nordic Tankers laster er kontraktlaste.



Kemikalieexpressen til

Allan Harreby Bæk er en af Nordic Tankers danske skibsførere som med en engageret indsats holder Nordic Marianne travlt beskæftiget.

Antwerpen!

På søndag kommer der nok en mail til skibsfører Allan Harreby Bæk fra Nordic Tankers. Så har han et par dage til at vænne sig til, at seks uger hjemme hos hustruen på Tåsinge lakker mod enden, og at de næste seks uger skal tilbringes ombord på kemikalietankeren Nordic Marianne et sted i Nordeuropa. For Allan er én af rederiets dygtige og erfarne skibsførere, som uanfægtet af et dårligt marked holder skruen i vandet og gør sit til, at det ikke er ham man kan bebrejde de sløje børskurser!

Allan er 40 år, uddannet på navigationsskolen i Svendborg, og trods sin unge alder har han allerede i ni år kunnet sætte kaptajns-kasketten på hovedet. Det er nu ikke noget han praktiserer til dagligt, for om bord på

den 6.228 tons dødvægt store tanker med den 11 mands store besætning hersker der en afslappet stemning, hvor det sjældent er nødvendigt, at lade striberne på uniformen tale. Alle er professionelle og kender deres position og rolle på skibet, og ved at det kun er som et samarbejdende team at tingene fungerer og det dermed også bliver behageligt for alle at være om bord.

Netop nu består besætningen på Nordic Marianne foruden den danske kaptajn af en dansk maskinchef – de øvrige ni er fra de baltiske lande – et miks som professionelt er uproblematisk, men socialt kan give lidt "huller".

"Sat lidt på spidsen kan man sige, at vi slet ikke har tid til at blive uenige. Sejler man

"deep sea" kan der godt blive nogle lange dage i søen, som kan sætte tålmodigheden på prøve. Men i de "short sea-farter", hvor vi er beskæftiget, er der mange havneanløb, og derfor skal alt fungere som en velsmurt maskine med alle som engagerede deltagere – ellers kan vi simpelthen ikke løse de opgaver rederiet har givet os. Og det går jo ikke", tilføjer Allan med et skævt smil.

Og den fart som Nordic Marianne sammen med søsterskibe p.t. er beskæftiget i er intensiv. Man kan næsten kalde det færgetrafik, hvor passagererne er skiftet ud med værdifulde kemikalier til den europæiske industri. Jobbet tager udgangspunkt i BPs store petrokemiske terminal Saltend nær Hull i England. Her fyldes de seks stålfri tanke op

med forskellige syrer og opløsningsmidler, hvorefter turen går til en af verdens største havnebyer – Antwerpen i Belgien.

"Fra lods'en går fra borde i England til vi atter skal have lodslejdere ud over siden for at få hjælp til at sejle op af floden til Antwerpen, har vi kun ca. 12 timer i søen. Derfor prøver man også at rotere skibene i denne fart, således at de "kun" tager fire til seks ture, så får vi en pause, hvor vi typisk kalder andre havne i Nordsøen eller Østersøen – med lidt held kan der endda blive tale om Fredericia", fortæller kaptajnen.

Fokus på sikkerhed

Og det med det intensive arbejde skal tages helt bogstaveligt. Køre- og hviletidsregler er ikke længere noget som kun gælder for lastbiler, så selvom køreskiver endnu ikke er dukket op på broen, så er det kaptajnens ansvar, at både han selv og de øvrige ombord får det hvil som kræves og som også er en forudsætning for en sikker sejlads.

"Der har altid været fokus på sikkerhed, men i de senere år er dette fokus øget markant. Ikke mindst de store olieselskaber har procedurer og forordninger som skal følges minutøst, og som de selv kontrollerer ved hyppige besøg om bord. Det kan vi som et velordnet rederi med skibe af en høj standard kun hilse velkommen, selvom det indimellem næsten kan tage overhånd", siger Allan og udstøder et lille suk og tilføjer:

"Jeg håber, der stadigvæk vil være plads til den sunde fornuft og den personlige vurdering. Det kan ikke hjælpe noget, at vi havner i den situation, at vi ikke magter at handle, fordi lige netop den hændelse ikke var nedskrevet i en procedure. Så lærer hverken jeg eller min besætning nogensinde at tage et ansvar, og hvis man ikke kan tage et ansvar, så er man ikke klar til at træffe beslutninger i denne branche!"

Netop ansvar og skiftende udfordringer er det der tiltrækker Allan ved short sea-farten.

"Jeg har sejlet langfart, da jeg var aspirant hos ØK, hvor vi bl.a. var beskæftiget på Staterne, Sydamerika og i Vestafrika. Og jo det var da sjovt at have tid til at se forskellige havnebyer rundt omkring i verden. I dag siger det mig ikke noget – og langfart på en tanker eller en containerbåd er slet ikke mig. En mindre kemikalietanker som Marianne er en kompliceret størrelse med en begrænset

besætning, der hele tiden kræver "hands on" – det trives jeg med.

Dem derhjemme

Det fortættede arbejde om bord betyder også, at Allans liv ret skarpt er opdelt i en land og i en sø del.

"Jo, jeg kan da ringe hjem eller maile, men det med medsejlende hustruer, det hører ikke hjemme på et skib som vores. En enkelt gang er min hustru kørt til Fredericia og har besøgt mig under et anløb der, men ellers så styrer hun hjemmet mens jeg er væk, uden at jeg blander mig. Til gengæld sørger vi for omhyggeligt at planlægge de seks uger hjemme, så de ikke bare smuldrer, men at vores tid sammen bliver kvalitetstid", siger han.

Kvalitetstid er der også om bord, selvom det meste går med arbejde. Fritiden er der, men i begrænsede mængder. Alle har enekammer og med tv i alle rum, så er der en tilbøjelighed til, at det er her fritiden tilbringes.

"Selvfølgelig mødes vi også i de to messer, men det er mest for at spise. Og kokken spiller en meget stor rolle for trivslen. Lækker og veltillavet mad er yderst vigtigt, da det højner motivationen og velviljen blandt besætningen enormt - og så er det næsten lige meget om det er asiatisk, baltisk eller dansk mad der serveres. Men helst noget med energi i – for mændene om bord brænder altså nogle kalorier af på en arbejdsdag", siger skibsføreren.

Selv sætter han stor pris på en rask cykeltur efter middagen. Der er spinning-cykler på skibet, men hertil også et par rigtige cykler, som benyttes flittigt når skibet er i havn, og der måske lige er en halv time i overskud til en rask tur i den nærmeste omegn.

Næsten dagligt er Allan Harreby Bæk i kontakt med rederiets kontor i København. Det gælder naturligvis først og fremmest operationsafdelingen som følger skibet tæt og som hele tiden sørger for at optimere beskæftigelsen. Også med teknisk afdeling er der løbende kontakt, for med den intensive fart er det vigtigt, at den nødvendige vedligeholdelse planlægges ned til mindste detalje, så defekter undgås. "Off-hire" er ikke noget, der er tid til.

Men ellers fungerer Nordic Marianne meget som en selvstændig enhed med en bruttobesætning som betyder, at det så vidt muligt er de samme folk som igen og igen får hyre på



skibet. Dem – der har været om bord længst – har været på skibet fra det blev leveret som nybygning i 2005, og den erfaring er guld værd.

"Det betyder utroligt meget med kun elleve mand, at de kender skibet og deres egne opgaver. Bare én ny mand kan slå rytmen i stykker – især hvis han ikke er lærenem eller har svært ved at tilpasse sig. Men det hører heldigvis til sjældenheder, og generelt er de søfolk vi får om bord både dygtige og nemme at omgås", slår han fast.

Og det med at tilpasse sig gælder også på broen. Allans kollega om bord som kaptajn er fra Silkeborg, og de to aftaler i de store og hele selv deres afløsning.

"Har han brug for en dag mere i land på grund af en fødselsdag, så finder vi en løsning. Og vil jeg gerne hjem en dags tid før, så kan vi også selv aftale det. Det er fordelene ved de korte rejser i Nordeuropa – misser man en afløsning, så er der ikke flere uger til næste mulighed – højst en dags tid!"

Så langfart er fortid?

"Helt sikkert. Alternativet for mig er et job i land. Men sidde på et kontor kan jeg slet ikke forestille mig. Så mon ikke man vil finde mig på broen på Nordic Marianne eller et andet af rederiets kemikalietankskibe også i årene frem? Jeg tror det, men denne branche er så dynamisk, så det er svært at så om fremtiden!"



15 skibe er nu fuldt ejede

Samarbejdet med italienske Zachello er ophørt og de fælles skibe overtaget helt.

Et af Nordic Tankers ældste samarbejder er nu en saga blot. Det er samarbejdet med den italienske Zachello Group som bl.a. resulterede i etablering af et fælles rederi i Holland og bygning af en række produkttankskibe i Sydkorea og Kina.

Samarbejdet blev etableret på et tidspunkt, hvor Nordic Tankers alene vare en såkaldt "tonnage-provider", og med en meget lille stab af medarbejdere ikke selv havde teknisk ekspertise til eksempelvis at følge bygningen af nye skibe. Skibene blev derfor bygget sammen med Zachello, der havde betydelig erfaring på området. Ejerskabet til de enkelte produkttankere blev aftalt forud for kontraheringerne og typisk med Nordic Tankers som ejer af 75 eller 50 pct.

Alle skibe i dette joint venture var af den såkaldte handysize-klasse – moderne produkt-tankere på ca. 35.000 tdw. - som alle blev og bliver beskæftiget gennem Mærsk-poolen.

Efter dannelsen af det "nye" Nordic Tankers stod det klart, at tiden var løbet fra dette samarbejde som efterhånden følte tungt og utidssvarende. Samtidig er det ikke nogen hemmelighed, at Zachello som mange andre rederier har haft problemer som følge af de lave fragtrater.

Den nye aftale betyder, at Nordic Tankers har købt Zachello Groups ejerandele i skibene – svarende til 1½ skib. Således ejer rederiet nu alle fem handysize produkttankskibe fra dette joint venture.

Transaktionen er gennemført gennem en betinget udskudt betaling til italienerne, og det har således ikke været nødvendig at tilføre egenkapital for at finansiere købet.

Samtidig med ejerskabet til disse produkt-tankere, har Nordic Tankers gennemført en såkaldt rettet emission mod minoritetsaktionærer i de fire kemikalietankskibe, som rederiet overtog fra Clipper i 2010. Købet svarer samlet til 0,25 skib samt konvertering af gældsbreve.

Nordic Tankers ejer herefter 15 skibe fuldt ud, og begge transaktioner anses som en positiv udvikling, som minimerer kompleksitet og afskaffer unødigt administration, og som samtidig er i overensstemmelse med rederiets vækststrategi.

Trading **aktiviteterne vokser**

En af de vigtige søjler i Nordic Tankers strategi – den såkaldte "Nordic Ambition" – handler om at udvikle selskabet til et full-service rederi, hvor selskabet både ejer skibe, driver skibe på commercial management og via pools, og løbende udbygger sine trading aktiviteter – d.v.s. indchartrer skibe fra andre rederier.

Denne forretning er der nu fuldt gang i, idet man foreløbigt har indgået aftale om at beskæftige syv kemikalitankere for japanske

og amerikanske redere. Det drejer sig i alle tilfælde om nyere avancerede kemikalieskibe med tanke i rustfri stål i størrelserne 14.000, 16.000 og 19.000 tons dødvægt.

"Vi tror tiden er rigtig til at åbne denne forretning op. En del mindre rederier er klemte på økonomien, og så foretrækker de en fast charterhyre selvom den er lav frem for at trade på det mere usikre spot-marked", fortæller Nordic Tankers kommercielle direktør, senior vice president Claus Thornberg. Han

tilføjer, at de syv skibe forhåbentlig kun er begyndelsen, og at forventningen er at denne del af rederiets forretning vil vokse.

De syv skibe kommer fra japanske redere og en amerikansk bank, der ufrivilligt også er blevet skibsreder.

De to største skibe beskæftiges i den pool som Nordic Tankers opererer for 19.000 rustfrie skibe.

Pool-samarbejderne **intensiveres**

Et intensivt pool-samarbejde er med til at sikre en effektiv og fleksibel drift af Nordic Tankers skibe. I dagens negative marked er det derfor naturligt, at arbejdet med at udvikle diverse pools har høj prioritet hos rederiet.

Et af de nye tiltag er dannelsen af en ny pool for kemikalietankskibe i størrelsen 19.000 tdw. og med rustfri stål tanke. Denne pool drives af Nordic Tankers selv og tæller foreløbigt seks skibe – heraf to af rederiets indbefragtede skibe.

Det er dog hensigten, at denne pool skal blive betydeligt større og på sigt meget gerne den førende på området. Skibene beskæftiges primært i global service.

Den største pool, hvor Nordic indgår som manager, er den såkaldte Nordic Womar pool. Det er et kommercielt samarbejde med den Singapore-baserede tankskibsoperatør Womar, der ikke selv ejer skibe, men har en lang tradition for at beskæftige skibe for andre rederier.

Samarbejdet var oprindeligt alene af markedsføringsmæssig karakter, men er nu udviklet til et egentligt joint-venture med en pool for kemikalietankskibe med coatede tanke i størrelsen 10.000 til 25.000 tons dødvægt.

Det er Nordic Tankers som administrerer poolen vest for Suez gennem kontorerne i København og Connecticut, mens Womar tager sig af al trading øst for Suez fra hovedkontoret i Singapore suppleret med en afdeling i Mumbai.

Der er indtil videre beskæftiget ca. 40 skibe i denne pool, som også ventes løbende udbygget. Ambitionen er, at man gennem en pool med en markant placering på markedet, kan skabe konsolidering i dette segment og der-

med også på sigt kan forbedre indtjeningen for de deltagende skibe.

Udover de to pools, hvor Nordic Tankers er direkte engageret, deltager rederiets skibe i to andre pools. De mindre produkttankskibe – de såkaldte handysizers – deltager i Mærsk Tankers Handytanker Pool, mens rederiets store LR1-produkttanker Nordic Anna indgår i den såkaldte Hafnia-pool – et relativt nyt set up med base i København.



Ny hjemmeside med masser af information

Nordic Tankers nye hjemmeside er udtryk for ønsket om at signalere åbenhed og imødekommenhed overfor bl.a. investorer, kunder og medarbejdere.

Nordic Tankers har fået ny hjemmeside, der både afspejler det nye logo og grafiske koncept og ønsket om at gøre informationen på siden mere tilgængelig og målrettet for de to væsentligste målgrupper: kunder og investorer. Desuden har der i udviklingen været fokus på at minimere fejlkilder og at gøre opdateringsarbejdet enkelt.

Med afsæt i Nordic Tankers kunder afspejler hjemmesiden, at de primært søger information om selskabets ansatte og selskabets skibe. Det har de nu langt lettere mulighed for.

Går man eksempelvis ind på siden via det direkte link, der hedder "fleet lists", får man adgang til en lang række tekniske specifikationer om de enkelte skibe suppleret med fotos. Det betyder, at kunder her kan hente en række relevante informationer om de enkelte skibe – informationer som tidligere krævede en henvendelse til kontorerne efterfulgt af en e-mail.

Tilsvarende kan man under kontakt på hjemmesiden finde alle Nordic Tankers medarbejdere med direkte telefonnumre og e-mails med videre. Det afspejler også rederiets ønske om at signalere åbenhed og imødekommenhed overfor dets interessenter.

Open reporting

En anden direkte indgang, er linket med titlen "open reporting". Her har alle på anonym basis mulighed for at indrapportere eventuelle uregelmæssigheder af miljømæssig karakter på eller omkring skibene eller for den sags skyld på kontorerne på landjorden.

"Det er helt i tråd med den proaktive indsats, rederiet har rettet mod arbejdsmiljø og –sikkerhed, miljø og klima og medarbejdernes generelle velfærd og uddannelse. Også på dette område ønsker vi at afspejle, at vi er et rederi, der tager ansvar og dermed disse forhold meget alvorlige og gerne går forrest", fortæller Helle Bjerre, der bl.a. er ansvarlig for hjemmesiden og rederiets CSR-indsats (Corporate Social Responsibility).

"Det er vigtigt, at alle kan henvende sig trygt, hvis de observerer noget, som de ikke synes er i orden. Derfor kommer evt. henvendelser direkte til vores Corporate Compliance Manager og gerne anonymt. Så har han beføjelse til at indlede en undersøgelse uden hensyntagen til om "klagen" handler om en underordnet eller en ledende medarbejder, og uden at de involverede får at vide, hvem der har foranlediget undersøgelsen," siger Helle Bjerre.

Dit eget aktionærbibliotek

Også for investorerne er der tale om en række forbedringer. Disse har fået deres egen portal, hvor man ikke bare kan finde historiske oplysninger, men også har fået adgang til en række værktøjer, så de enkelte aktionærer kan opbygge deres elektroniske informationsbibliotek, samt kan få adgang til en mobil-optimeret udgave af hjemmesiden med adgang til kursændringer og seneste nyheder.

Men uanset hvilken adresse man bruger, så åbnes siden på engelsk, hvilket afspejler, at det er sproget som bruges i den internationale shipping verden – og dermed også hos Nordic Tankers. Det er dog muligt via et lille flag øverst på siden at klikke sig frem til en dansk version. Her vil de fleste informationer med direkte adresse til investorer kunne findes på modersmålet, mens øvrige informationer skrevet på engelsk ikke oversættes.



NORDIC TANKERS