

Indhold:

| | |
|--|---------|
| Lederen | side 2 |
| Møder udfordringerne tidligere | side 4 |
| MLC 2006 konventionen | side 5 |
| Stafetten | side 6 |
| m/t Hanne Theresa på pioneropgave | side 8 |
| m/t Hanne Theresa ladet med arktisk ekspertise | side 9 |
| Markedet | side 10 |
| Flådeliste | side 11 |
| Nyt om Navne | side 11 |

WAVES

DECEMBER 2009



CEO
Lars Vang Christensen

I ukendt farvand

Ved indgangen til 2009 havde herning shipping i lighed med tidligere år sikret en stor del af Rederiets basisforretning med langtidskontrakter. Tidligt blev det dog åbenbart, at vi stod overfor betydelige udfordringer i 2009, idet spotmarkederne oplevede en for vores forretningsområde usædvanlig stor volatilitet og til tider en indsejling i frit fald. Uforudsigeligheden og usikkerheden i markedet har således hen over året været betydelig, og vi ved nu, at der også kommer store udfordringer og dermed endog øget krav til vores tilpasningsevne, konkurrenceevne, drift og derved udgiftsniveau i 2010.

Det, som medio 2008 startede som en finansiell krise, har siden udviklet sig til en betydelig tilbagegang i den globale økonomi og dermed i verdenshandlen. Når global recession afløser global vækst med en hastighed, der ikke er set tilsvarende i nyere tid, vil tankskibsmarkederne naturligt være blandt de første, der rammes hårdt, idet disse markeder meget præcist afspejler tempoet i den globale forsyningskæde og regionernes forbrugsmønstre.

De indsejlingsniveauer, som for nærværende opleves i spotmarkederne, lader sig dog ikke umiddelbart forklare ud fra logisk matematik eller realøkonomiske modeller. Psykologiske faktorer er uden tvivl i spil på ekstraordinær vis, og det er da også med en vis undren, at vi er vidne til, at højt respekterede mæglervirksomheder og trend-

sættende olieselskaber vælger at tage del i det, som branchen gentagne gange har beskrevet som en proces, hvor målet er at opnå en helt urealistisk ny og lav prissætning. Dette ikke mindst i en tid, hvor målsætningen hos aktørerne på samme tid er et krav til rederierne om høj sikkerhed, fejlfri operation og høj miljø- og klimabevisthed. Alt sammen forhold som kræver et for rederierne højt udgiftsniveau.

Blandt eksperter i industrien tales meget om overkapacitet, og de seneste tal viser da også en øjeblikkelig overkapacitet inden for tankskibsmarkederne på 3 – 5 %. Som følge af en skærpet lovgivning pr. 1.1.2010 til tankskibes konstruktion må vi fremadrettet forvente, at der sker en vis bedring i tankskibsmarkederne, men også at de abnorme markedsforhold vil udløse betydelig forandring fremadrettet blandt de kommercielle parter. Nogle vil ikke overleve, mens andre gennem konsolidering vil søge forøget finansiell styrke og nye forretningsmuligheder.

Tankskibsmarkederne vil også i 2010 kræve vores fulde opmærksomhed og fokus på tilpasningsevne og udgiftsniveau.

I herning shipping har vi brugt året 2009 til at trimme virksomheden til de nye markedsvilkår, herunder ved at fjerne overflødige omkostninger, udskyde levering af ny tonnage, tilbagelevere timecharter tonnage og i alle

WAVES TEAM

Udgiver: herning shipping a.s.
Theresavej 1
DK-7400 Herning
Tlf.: +45 9626 6666
Fax: +45 9626 6699
chartering@herning-shipping.com
www.herning-shipping.com

Redaktion: Lars Vang Christensen
Kurt H. Jørgensen
Karen Christoffersen
Grafisk design: Spectrum reklame:marketing
Tryk: Strandbygaard Grafisk A/S

henseender indføre tiltag for at ruste os bedst muligt til udfordringer i tiden fremover. Der er stadigvæk meget, som kan og ikke mindst skal gøres, og medarbejdernes fulde opmærksomhed er dermed forsat påkrævet.

For at bruge et maritimt udtryk kan man vel tale om, at vi i 2009 har bevæget os ud i ukendt farvand, hvor de gamle søkort ikke slår til. I en sådan situation er det derfor naturligt at tilpasse kurs, fart og beredskab efter de givne og formodede forhold. Opmærksomheden om bord i skibe og hos medarbejderne på land er og skal være i top, således at vi kan reagere med kort varsel og navigere sikkert i havn.

Konjunkturerne vil ændre sig, og pendulet vil nå et yderpunkt for igen at svinge den anden vej. For herning shipping betyder det, at vi nødvendigvis må og skal tilpasse virksomheden til de aktuelle forhold og samtidig forberede os på en mulig positiv forandring i markedet.

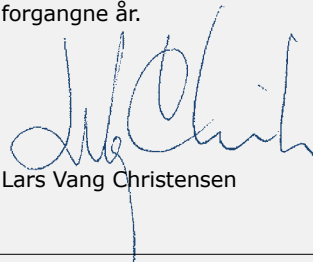
På den korte bane er det en nødvendighed at tilbagelevere tonnage, så der er overensstemmelse mellem omkostning og markedets prissætning, men vi glæder os på samme tid over, at nye skibe vil blive leveret,

taget i management eller på timecharter.

Derudover skal vi glæde os over, at herning shipping har gennemført store dele af den modernisering af flåden, som andre er eller først skal i gang med nu. I dag kontrollerer vi således en af markedets yngste og bedste flåder. Alt andet lige vil dette forhold fortsat sikre et solidt afsæt i takt med, at markederne normaliseres.

Vores håb ved udgangen af et turbulent og vanskeligt år er således, at også vore gode relationer til leverandører og kunder kan bidrage til at holde fokus på forretningsmuligheder, drift og ansvarlighed. Sammen udgør vi et stærkt hold! Lad os derfor bevare en fælles opfattelse af, at også krisetider kan bruges konstruktivt til at se og forfølge nye muligheder og udfordringer ikke kun nu men også på den lange bane.

Tak til alle medarbejdere for en værdifuld indsats i det forgangne år.



Lars Vang Christensen

COP15

Herning shipping er kendt for sit fokus på kvalitets-skibsfart, herunder miljø- og klimaforsvarlig transport med vores flåde af produkt - og kemikalietankskibe. Gennem årene har vi til stadighed søgt at være på forkant med udviklingen - det vil vi gerne blive ved med.

Det er derfor med sindsro, at vi afventer resultatet af Klimatopmødet COP 15 i København. Opgaven er meget betydelig for de delegerede og regeringsoverhovederne, og vi håber, det bliver muligt at nå et godt resultat. Når denne udgave af Waves når sine læsere, ved vi, om mødet har været en succes. For Danmark som værtsnation, Det blå Danmark og international shipping

håber vi på en klar international løsning, der set fra et shipping perspektiv kan administreres i IMO i London. Vi er således overbeviste om, at IMO er den rigtige organisation til at varetage opgaven for hele den globale shipping industri.

Som et allerede grønt rederi, står herning shipping godt rustet inden for miljø- og klimatiltag. Vi kontrollerer en ung og moderne flåde, og vi føler os absolut rede til at arbejde med de adfærdsændrende og operationelle udfordringer, som en aftale må indeholde til gavn for miljøet, vores kunder og kolleger til søs.



Vetting Manager (CSO)
Jan Eliassen

Møder udfordringerne tidligere

Mere offensiv tilgang til vetting-inspektioner gør skibene lønsomme hurtigere.

At gennemføre en vellykket vetting-inspektion er det samme som at åbne skibet for kunder, beskæftigelse og dermed indtjening. Den korte version af historien er derfor, at det gælder om at klargøre skibet så hurtigt som muligt efter afsejlingen fra værftet, så de første vetting-inspektører kan inviteres om bord, og skibet kan godkendes til de ønskede transporter.

Den lidt længere version af historien fortæller om grundige forberedelser, afprøvning af skibet, fejlretning, optimering af indretning og procedurer, indarbejdelse af normale forretningsgange, besætningens møde med det nye skib og observationer omkring, hvordan skibet fungerer. Alt sammen med det formål, at skib og mandskab tilsammen agerer professionelt og performer i overensstemmelse med de politikker og kvalitetsstandarder, som herning shipping er blevet kendt for. Den slags kan tage tid.

- Min opgave er at møde disse udfordringer så tidligt som muligt, så skibene kan gøres lønsomme hurtigst muligt efter afsejlingen fra værftet. Derfor har vi implementeret et nyt program, der gør skibene klar til vetting tidligt i forløbet. Skibet gennemgås meget minutøst fra afsejlingstidspunktet, driften overvåges konstant, og mandskabet trænes i vetting gennem motivation og uddannelse, forklarer vetting manager Jan Eliassen.

Hans afdeling omfatter fem medarbejdere, der med base i Herning, Holland og Kina overvåger vetting, træner mandskabet, indsamler og deler erfaring på tværs af skibe samt deltager i vetting-inspektionerne på Rederiets vegne.

- Alene ved vores tilstedeværelse sender vi også vetting-inspektørerne et vigtigt signal om, at vi tager vetting seriøst, og at vi ønsker den åbne og tillidsfulde dialog til gavn for kunderelationerne og til fordel for en ærlig og fyldestgørende vetting-proces, fortsætter Jan Eliassen.

Og hvad er så i virkeligheden forskellen i forhold til tidligere?

-En afgørende forskel er, at vi sætter en repræsentant for Rederiet om bord på skibet, som sejler med til første havn. Hans opgave er med en skibsførers øjne at hjælpe den nye besætning på vej. Han medbringer erfaringer fra de tidligere skibe og kan forberede mandskabet på mødet med den første vetting-inspektion. Spørgeskema og procedurer medbringer han og kan i realiteten gennemføre en slags pre-vetting, oplyser Jan Eliassen.

Jan Eliassen forklarer, at der ikke kun er tale om en ren teknisk forberedelse. Øvelsen er absolut også af psykologisk karakter. Det er jo vigtigt, at mandskabet ikke opfatter vetting-inspektørerne som ubehagelige

m/t Tina Theresa



kontrollanter. Tværtimod er det vitalt at forstå nødvendigheden af vetting som forudsætning for fremtidig beskæftigelse af skibet.

- Hver dag skal vi gøre os fortjent til kundernes tillid. Vi vil allerhelst tjene penge fra dag ét, for dermed sikrer vi vores tilstedeværelse i markedet. Ved at gennemføre en succesfuld vetting åbner vi forretningsmæssige muligheder, og derfor gennemfører vi vetting oftere end krævet, oplyser Jan Eliassen.

Og han tilføjer, at programmet virker. Nyligt har han fulgt et skib fra værftet i Kina, over Thailand med en last til Europa. Og i Hamburg tog man første gang imod vetting-inspektører. Ifølge Jan Eliassen var antallet af observationer og anmærkninger langt lavere, end man kunne forvente af et nyt skib. Den trinvise forberedelse af skib og mandskab siden afrejsen i Kina havde stået sin prøve, og såvel Jan Eliassen som Rederiets repræsentant gjorde sig nogle værdifulde erfaringer, der følger med ved næste rejse. Erfaringerne kommer dermed også det næste skib til gode.

Maritime Labour Convention 2006 – herning shipping igen først på banen

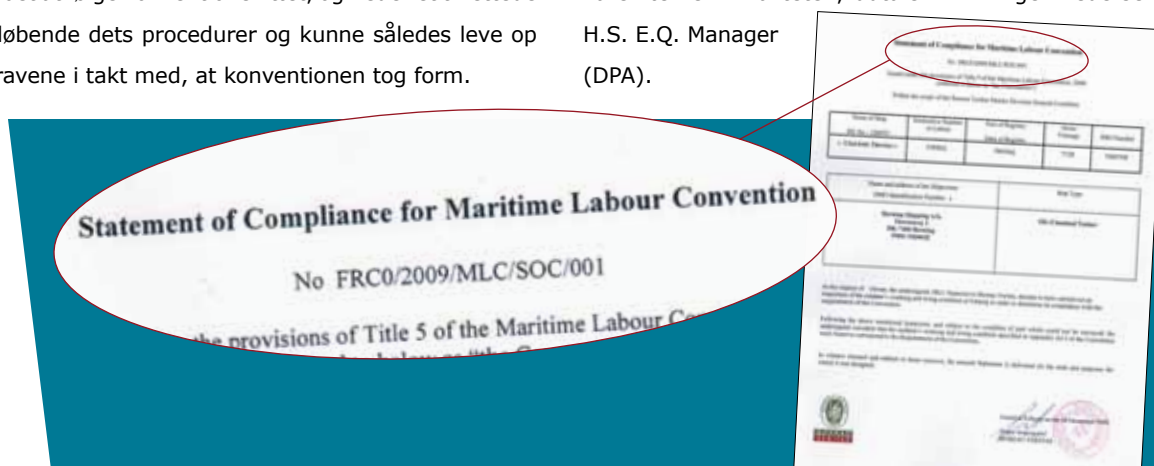
MLC 2006 konventionen (Maritime Labour Convention) udgør sammen med SOLAS, MARPOL og STCW den fjerde og sidste grundpille i de regler, som er blevet udarbejdet og aftalt i IMO regi (the International Maritime Organization) for at regulere hen imod kvalitetsskibsfart.

MLC 2006 konventionen fastsætter standarder for søfarendes arbejds- og levevilkår om bord på skibet, og ikke mindst for et sikkert arbejdsmiljø. Andre vigtige elementer i konventionen dækker næsten ethvert aspekt af Rederiets bemandingsfunktion. Konventionen forventes at træde i kraft i 2012, omfattende alle ILO medlemsstater, dog allerede i 2011 for proaktive flagstater.

Herning shipping besluttede sig for allerede tidligt i forløbet at følge konventionen tæt, og Rederiet tilrettede sideløbende dets procedurer og kunne således leve op til kravene i takt med, at konventionen tog form.

Som følge heraf har Bureau Veritas på basis af ekstern audit såvel i land som om bord udstedt et "MLC 2006 Statement of Compliance" for godkendelse af det første skib i herning shipping flåden. Godkendelsen er det første af sin art udstedt af Bureau Veritas globalt. Et egentligt flagstatsregelsæt med dertil hørende certifikat forefindes endnu ikke, men herning shipping vil, når dette sker, hermed opfylde betingelserne herfor.

- Det er derfor med glæde, at herning shipping konstaterer, at Rederiet igen som det første lever op til ny lovgivning på et tidligt tidspunkt, for derigennem at sikre og udvikle erfaring i hele vores organisation på land og til søs, langt før dette kræves, samt med henblik på at sikre en fortsat udvikling af en af hjørnestenene i vores varemærke - kvaliteten, udtaler Tim Engell Pedersen, H.S. E.Q. Manager (DPA).





Fokus på problemløsning

Dagligt ser Kristian Normann Olesen resultaterne af sit arbejde

Lange arbejdsdage er hverdagen for Kristian Normann Olesen som en del af Nantong site team. Men det har han prøvet før, dels som rejsemontør i USA et par år, dels som Rederiets udsendte i Tyrkiet. På en række områder adskiller oplevelserne i Tyrkiet og i Kina sig dog fra hinanden.

- Det er to forskellige lande. Mentaliteten er anderledes. Men det spiller sikkert også ind, at vi har været her fra starten sammen med et ungt team, der har skullet bygge noget op fra bunden. Her er i hvert fald lyttet til vores erfaringer, og det betyder også, at vi kommer forholdsvis nemt igennem med ønsker og forslag.

Således indleder Kristian Normann Olesen sin beretning fra Kina og fortsætter:

- Jeg har været her siden maj 2007 og kom hertil fra vores tyrkiske nybygningsprojekt, som på det tidspunkt netop var afsluttet med m/t Rikke Theresa. Da jeg kom herud, var nu afdøde Leif O. Johansen site manager. På daværende tidspunkt var størrelsen af værftet kun en brøkdel af, hvad det er i dag. For folk, som ikke har set værftets udvikling, kan det være næsten umuligt at forestille sig, at det for 2 ½ år siden kun var en pløjemark. I dag er der vel 5000 ansatte. De to første nybygninger, vi fik fra værftet, var m/t Ditte Theresa

og m/t Ruth Theresa. Det var samtidig også de første komplette nybygninger, værftet havde afleveret, idet de tidligere kun havde afleveret et par enkelte skrog.

- Værftet var gennemsyret af en pionerånd. Vi stod med en hel masse unge, energiske og ivrige designere og håndværkere, som var ivrige efter at komme i gang med at bygge rigtige skibe. Men det betød også, at vores samarbejdspartnere i virkeligheden ikke havde den store erfaring. Den faglige stolthed fejlede imidlertid ikke noget. Og værftets ledelse gjorde det helt klart, at resultaterne skulle skabes i samarbejde. Det betød, at vi mødte stor lydhørhed overfor både vores ønsker til skibene men også lydhørhed i forhold til vores erfaringer med skibsbygning.

Samarbejde og goodwill

- Der er ingen tvivl om, at herning shipping har investeret meget i dette samarbejde. Men der er for mig heller ingen tvivl om, at vi har fået goodwill og kvalitet den anden vej. Der er en fælles opfattelse af, at problemer skal identificeres og løses jo før desto bedre. Det er bl.a. i denne tilgang til opgaveløsning og imødekommenhed over for reders ønsker, at jeg gerne vil rose samarbejdet med det kinesiske værft.

- I dag er der på værftet omkring ti forskellige site teams fra forskellige redere, som bygger kemikalietankskibe, bulkcarriers, carcarriers, containerskibe, supply skibe,

*herning shippings
site team, Nantong*



ankerhåndteringsfartøjer, bunker barges m.m. Midt i dette mylder af aktiviteter er det sjovt at se, at nogle af de unge gutter, som vi var med til at lære op i starten, i dag er assistant site managers, som nu selv er ved at oplære nye medarbejdere.

- Vores site team består af ni medarbejdere, og det er et internationalt team med personer fra Danmark, Singapore, Tyrkiet og Kina. Både internt i teamet og med classeselskab, værft og designfirma er der et konstruktivt samarbejde. I det daglige har firmanavnet på vores arbejdstøj ingen betydning, for det der tæller er det endelige resultat – at bygge skibe af høj kvalitet. Faktisk er der flere af de besøgende, vi har haft herude - folk som ikke længere sejler på søen - som efter at have set nybygningerne har sagt, at hvis de skal ud at sejle igen, så skulle det være på et af disse skibe. Det tager vi som en ros.

- Vores passion er disse skibe. De skal være lidt bedre end konkurrenternes. Det skal være skibe, som besætningerne vil elske at sejle med. Skibe med indbygget fleksibilitet og alsidighed, så de kan sejle med så mange forskellige produkter som muligt. Skibe som lever op til

alle tænkelige krav fra reder, klasse og kunder - ikke kun i dag men også i morgen.

Sådan fortæller Kristian Normann Olesen om sit arbejde, der klart efterlader indtryk af en mand og et team, der heller ikke når resultater inden for det, der karakteriserer en normal europæisk arbejdsdag. Tidsforskellen til Danmark betyder, at når det er fyraften i Kina, er dagen startet på hovedkontoret i Herning, og så er det tid at være i kontakt med teknisk afdeling derhjemme. Men selv om der naturligvis er fritid, så er der i virkeligheden ikke så meget at beskæftige sig med. Så for Kristian Normann Olesen går tingene op i en højere enhed, når han kan udnytte tiden maksimalt, mens han er i Kina. Og det gør han så. Med kontakt til Herning. Eller med kontakt til de skibe, der tidligere er afsejlet fra værftet. Her er der måske en iagttagelse eller anden lille detalje, der kan komme næste nybygning til gode. Det gælder som sagt om at lade erfaringerne komme det næste skib til gode.

Fra Nantong lader Kristian Normann Olesen Stafetten gå videre til Margit Søgaard fra Rederiets hovedkontor i Herning.



*Kristian Normann Olesen, herning shipping
og Liu Qing Chen, Mingde Shipyard QC*



Geo Explorer

M/t Hanne Theresa på pioneropgave

Af Lars Mikkelsen med input fra kapt. Ray Pierce (leder af det nordøstgrønlandske undersøgelsesprogram)

“Der sker sære ting under midnatssolen...” sådan skrev Robert W. Service engang, og sådan var det også for besætningen på kemikalietankeren, m/t Hanne Theresa, der er klassificeret til at sejle i isfyldte farvande. Skibet var i en periode i august og september i år chartret af det Houston baserede, ION Geophysical, til at bistå med at forsyne et unikt seismisk undersøgelsesprogram ud for Grønlands nordøstlige kyst.

Skibets rolle var i store træk at forestå forsyningerne til den russiske isbryder, Vladimir Ignatyuk, og det norske seismiske skib, Geo Explorer. M/t Hanne Theresa skulle hente brændstofforsyninger til disse skibe i land og levere dette i åben sø eller i isfyldte vand. Derudover skulle m/t Hanne Theresa sørge for besætningsskift, levere materiel og i mindre omfang proviant til skibene.

Skibet blev til formålet udstyret med f.eks. ekstra

belysning og rør samt supplerende køjeplads. Denne del af det arktiske område er udfordrende på grund af den flerårige havis og isbjergene. M/t Hanne Theresa har den helt rigtige konstruktion og udstyr til dette formål, og skibet og dets besætning udfordrede isen med respekt men alligevel relativt ubesværet. Faktisk var det sådan, at når Hanne Theresa ikke sejlede besætning eller materiel til og fra Longyearbyen (Svalbard) eller overførte brændstof til de to skibe, så bistod hun også med at udføre mindre is-rekognoseringsopgaver.

Sejladsen til Longyearbyen tog typisk et par dage, og det betød, at den besætning, der skulle påmønstre/afmønstre, havde masser af tid til at nyde m/t Hanne Theresas køkken (fik rigtig gode karakterer) og udveksle sørøverhistorier med besætningen.

Denne unikke operation var baseret på nye teknologier og nye fremgangsmåder, og det affødte en betydelig interesse for hele operationen, og der blev da også ført mange interessante diskussioner med kaptajnen og besætningen på m/t Hanne Theresa undervejs til og fra Svalbard.

- Kaptajnen og besætningen på m/t Hanne Theresa udgjorde en væsentlig faktor i denne første seismiske undersøgelse, og vi håber at få mulighed for at deltage i senere arktiske operationer af lignende karakter. Som altid har godt udstyr kun en mindre betydning, mens succes med opgaven altid afhænger af de mennesker, der er involveret, siger Lars Mikkelsen.



Geo Explorer og m/t Hanne Theresa

Under
midnatssolen



M/t Hanne Theresa ladet med arktisk ekspertise

Af kaptajn og besætning på m/t Hanne Theresa

Det var med glæde og spænding, at kaptajn og besætning på m/t Hanne Theresa denne sommer skulle bistå ION Geophysical, Houston med at varetage forsyningerne af bunker og proviant til et af deres undersøgelsesskibe og en isbryder i farvandet mellem Grønland og Norge.

M/t Hanne Theresa er bygget i 2002 og har en ekstra kraftig hovedmotor og er således godkendt til issejlads (Finnish Swedish Ice Class 1A). Skibet og besætningen har erfaring med sejlads på den grønlandske østkyst, hvor sejladsen i de isfyldte farvande giver særlige udfordringer. Derudover foretog skibet i februar en sejlads til Svalbard og var således særligt rustet til at påtage sig denne nye spændende opgave.

Af hensyn til opgavens karakter blev m/t Hanne Theresa, der sædvanligvis sejler i nordeuropæisk fart, forinden afrejsen fra Hirtshals suppleret med ekstraudstyr specifikt til brug for sejladsen i det arktiske område, hvor miljømæssige hensyn også har ekstra bevågenhed ikke mindst ved skib-til-skib manøvrer. Bl.a. blev skibet opdateret med polært kommunikationsudstyr, sol-gardiner og laste-/lossegrej samt reservedele til flere måneder. Ekstra containere blev bragt om bord på skibet til brug for transporten af stores og proviant til isbryderen og forskningsskibet. Derudover blev nogle af skibets kamre ombygget med ekstra køjer, idet skibet skulle medtage 6 passagerer ad gangen i forbindelse med besætningsskift.

Procedurer for sikkerhed og sejlads i isfyldt farvand blev gennemgået, og særlige vagtplaner og ekstra udvig med overlap på broen blev etableret. Under sejladsen holdt skibet sig løbende og yderligere orienteret om is- og vejsituationen via satellitfotos fra undersøgelsesskibet.

M/t Hanne Theresa foretog ikke mindre end 4 to-dages sejlads mellem Svalbard og den grønlandske nordøstkyst. I Longyearbyen tog m/t Hanne Theresa

forsyninger om bord i form af proviant, reservedele og bunker til isbryderen og forskningsskibet. Af- og påmønstring af besætning tog ligeledes sit udgangspunkt her.

For m/t Hanne Theresa og hendes besætning bød opgaven på anderledes og spændende udfordringer i det arktiske ikke mindst, når skibene skulle mødes skib-til-skib i rum sø for at overføre bunker og proviant. Til andre tider var skibet i venteposition, og besætningen måtte væbne sig med tålmodighed, indtil en ny opgave skulle udføres. Ventetiden blev bl.a. brugt til at observere det rige og anderledes dyreliv i området, hvor bl.a. hvalrosser, sæler og spækhuggere er et helt almindeligt syn.

Skibet og dets besætning er efter endt mission nu tilbage i sædvanlig fart, rig på en masse nye erfaringer og med en lang række flotte billeder på nethinden af natur og dyreliv i det arktiske.

Herning shipping har igennem mange år haft særlig fokus på specialoperationer, som f.eks. arktiske operationer, skib-til-skib operationer og operationer med special-byggede skibe. Nøglen til Rederiets succes indenfor dette område er således kombinationen af Rederiets specialbyggede tonnager samt dets mangeårige erfaring og fokus på sikkerhed, miljø og fejlfri operation.



Besætningen skifter



Arktisk dyreliv



Short Sea markedet og andre segmenter indenfor produkt- og kemikaliemarkederne lider for tiden. Og hvad er det så, der har forårsaget disse markedsforhold, og hvilke faktorer påvirker markedet generelt og endnu mere vigtigt, hvornår kommer vi til at se en ændring henimod mere normale markedsforhold?

For det første formoder vi, at de fleste aktører på markedet er enige med os i, at shippingmarkedet generelt befinder sig i en helt usædvanlig og kaotisk situation negativt set for de fleste aktører; negativt for rederne, idet fragtraterne er helt nede på et smerteligt, historisk lavt og urentabelt niveau set i forhold til investeringer og driftsomkostninger. Dette gør det også mindre attraktivt for skibsmæglerne, fordi fragtrater og -laster er reduceret markant og dermed naturligt har medført lavere kommissionsindtjening. Endelig er det også negativt for de fleste charterere, idet lasterne - samtidig med at disse er reducerede - er under prispres.

Hvilke faktorer er det så, der har påvirket hele markedet i negativ retning over de sidste 12 - 18 måneder og dannet en begyndende ny prisstruktur i markedet? Generelt set er der tre faktorer, der har påvirket markedet: den globale økonomiske nedsmeltning medio 2008 efterfulgt af en global økonomisk recession ultimo 2008 og i hele 2009, og for nogle segmenters vedkommende også overkapacitet af ny og eksisterende tonnage.

Den globale økonomiske nedgang eller nærmere recession har generelt medført mindre forbrug og dermed transport af rene olieprodukter. Den faldende efterspørgsel har dermed trykket priserne i bund. På den anden side er der over de sidste 5 år blevet leveret et rekordhøjt antal nye skibe. Generelt set har rederne i de mange shipping segmenter haft nogle gode år, og mange har som følge heraf bestilt nye skibe. Det har naturligvis haft en påvirkning, at kapital har været let tilgængelig, og at kunderne har opmuntret rederierne til at stille mere og mere tonnage til rådighed. Kapaciteten i de enkelte segmenter er således steget, og nu hvor recession har afløst vækst, har dette resulteret i lavere fragtrater - uagtet at mange skibe vil blive udfastet og

ophugget i 2010 og 2011 som følge af ny lovgivning.

Man kan således sige, at shippingmarkedet generelt er dobbelt ramt. På den ene side af mindre laster som følge af den globale økonomiske nedgang og på den anden side af overkapacitet af tonnage, men også af global recession og alle de psykologiske faktorer, der påvirker kunderne og dermed hele forsyningskæden i et sådant scenarie.

Den nuværende situation er uholdbar, men hvornår vil der ske ændringer?

Det gør der, når finansmarkederne og den globale økonomi igen langsomt kommer i fart og dermed påvirker efterspørgslen i positiv retning. Hvornår dette sker, er et emne, der drøftes af alle. Det er et spørgsmål, der er vanskeligt at besvare, men vi håber og tror på en bedring i løbet af 2010. Nogle prognoser forudsiger et bedre 2010 end 2009, og det er positivt at man i Fjernøsten, Europa og Americas igen ser en langsom bedring af de respektive økonomier.

Et andet positivt aspekt er en reduktion i tonnagekapaciteten, der vil ske gradvist ved en reduktion i antallet af nybygninger og ved en udfasning/ophugning af ældre tonnage. Antallet af nybygningsordrer er da også faldet betydeligt som et resultat af det nuværende marked og prognoserne herfor. Mange nybygninger er blevet udskudt, og et stort antal optioner vil ikke blive realiseret.

Vi tror på, at udfasning/ophugning i Short Sea Tanker segmentet vil ske som en naturlig konsekvens af den nuværende aldersprofil, men også hjulpet godt på vej/fremskyndet af de nye IMO regler om dobbeltkrog for olietankere, der træder i kraft i 2010. Det forventes, at Short Sea Tanker segmentet <10.000 vil komme sig hurtigere end det resterende tanker marked og andre shipping markeder generelt.

Der er således ingen tvivl om, at 2010 bliver et yderst interessant og hårdt år for shipping industrien, og en hurtig bedring vil være i alles interesse.



Flådeliste

m/t Aleyna Mercan
 m/t Anette Theresa
 m/t Anna Johanne
 m/t Annelise Theresa
 m/t Birthe Theresa
 m/t Bitten Theresa
 m/t Britta Theresa
 m/t Caroline Theresa
 m/t Cecilie Theresa
 m/t Charlotte Theresa

m/t Dagmar Theresa
 m/t Ditte Theresa
 m/t Else Marie Theresa
 m/t Eships Bainunah
 m/t Hada
 m/t Haldoz
 m/t Hanne Theresa
 m/t Ida Theresa
 m/t Jette Theresa
 m/t Karina Theresa

m/t Lisa
 m/t Lycian
 m/t Lydian
 m/t Malou Theresa
 m/t Maria Theresa
 m/t Marim
 m/t MRC Emirhan
 m/t MRC Semiramis
 m/t Nordic Glory
 m/t Nordic Victory

m/t Rikke Theresa
 m/t Ruth Theresa
 m/t Sara Theresa
 m/t Serra Theresa
 m/t Sofie Theresa
 m/t Susanne Theresa
 m/t Tina Theresa
 m/t Trine Theresa
 m/t Vasi
 m/t Vitta Theresa

Nyt om Navne



Jubilæum:

Peter Gjelsing Olesen kunne fejre sit 10 års jubilæum den 04.10.09

Fødselsdage:

Jan Stefan Svenson – 60 år den 12.08.09

Hans Christian Myrup – 60 år den 26.08.09

Lars Sørensen – 50 år den 28.08.09

Marcos Wagley Pecley – 30 år den 02.09.09

Puri Tarun – 30 år den 25.09.09

Per Weber Petersen – 50 år den 02.10.09

Michael Enemark Lauridsen – 40 år den 02.10.09

Nonito A. Oberio – 50 år den 28.10.09

Janni Bodholt Troelsen – 30 år den 29.10.09

Pita Koroï – 40 år den 12.11.09

Paul Cesar Perez Rastrullo – 30 år den 12.11.09

Asivarosi Naicovitabua – 50 år den 19.11.09

Ferdinand Martinez Ocampo – 30 år den 21.11.09

Juancho Aldana – 40 år den 04.12.09

Ruben Umbay Ferrero – 50 år den 04.12.09

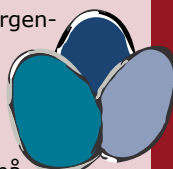
Joseph Gregson Olaivar – 30 år den 31.12.09

Gåde



To fædre og to sønner spiste æg til morgenmad. De spiste 3 æg i alt – 1 æg hver.

Venligst forklar hvordan det hænger sammen.



Send dit løsningsforslag til redaktionen på e-mail kc@herning-shipping.com og deltag i lodtrækningen om en gave efter redaktionens valg.

Løsning på gåden i sidste Waves

Det korrekte svar på gåden er: Jette skrev tallet 3 i alt 120 gange.

Vinderne er: Kaptajn på m/t Serra Theresa, Andrey Shikin og Operations Dept., Monsoon Maritime Services Phils. Redaktionen ønsker til lykke og kvitterer straks med en gave.



Glædelig Jul samt et Godt Nytår

Ønsker ledelse og medarbejdere ved herning shipping a.s.

Vi takker for godt samarbejde i det forgangne år samt ser frem til et fortsat godt samarbejde i 2010.

Med venlig hilsen

Lars Vang Christensen
Adm. Direktør

I stedet for traditionelle firmajulegaver er Rederiets julehilsen i 2009 konverteret til en donation til Red Barnet Danmark - www.redbarnet.dk