



**Indhold:**

Lederen	side 2
Vetting systemets betydning for herning shipping	side 4
Stafetten	side 6
En uforklarlig hændelse	side 8
Rederiet går over til US dollars	side 9
Optimering af crewing	side 10
Chartering afd. Nyt set-up	side 11
Flådeliste	side 11
Nyt om Navne	side 12

**WAVES**

JULI 2010



CEO  
**Lars Vang Christensen**

# En global krise i den skala påvirker alle

## Også hening shipping har mærket recessionens virkninger i 2009, men der er lysning forude.

Et årsskifte og dermed afslutningen på et regnskabsår giver anledning til at gøre status over det samlede kalenderår. For hening shipping har 2009 været et år med både glæder og skuffelser. Et historisk dårligt år, når regnskabet skal gøres op. Men også et år, der har vist Rederiets evne til at bremse op og tilpasse sig – og det bedre end mange andre. Trods et utilfredsstillende resultat på årsregnskabets bundlinje er der derfor grund til at være optimistisk med hensyn til Rederiets forretningsmæssige fundament, dog således at vi fortsat sikrer øget fokus på vores konkurrenceevne.

Jeg vil gerne understrege, at forandringsvillighed – ikke kun i tale men også i gerning – forbliver en vigtig faktor for Rederiet fremadrettet. Industrien befinder sig i en brydningstid. Vi skal løbende gøre forretning i et marked, hvor vore kunder vedvarende forventer endnu højere kvalitetsperformance og endnu mere konkurrencedygtige priser. For en servicevirksomhed som vores vil netop disse forhold hele tiden nødvendiggøre og udfordre vores evne til tilpasning og omstilling. Med andre ord – de gode gamle dage kommer ikke tilbage! Globaliseringen og krisen på de finansielle markeder vil holde alle fokuseret, uanset om man er i et internationalt erhverv eller ej.

I 2009 var vore rammevilkår de samme som alle andres – nemlig en finansiell krise af historiske dimensioner, der blev indledt i 2008, og som i 2009 udviklede sig til en

global recession, som på uhyggelig kort tid ændrede alle kendte forudsætninger. Normale markedsmekanismer blev sat ud af spil, og fragtraterne var i frit fald. Totalt faldt verdenshandelen med over ti procent i et marked, hvor ordrebøgerne var fulde, og hvor overkapacitet af tonnager således blev helt uundgåelig. Disse forhold skal give pres på indtjeningen og vil forsætte med at presse lønsomheden i en længere periode i årene fremover.

Hening shippings omsætning skabes med en flåde af egne og timecharterede skibe. Flåden beskæftiges af en kombination af langtidskontrakter og laster på spotmarkedet. Denne fleksible forretningsmodel gav Rederiet mulighed for på et tidligt tidspunkt af krisen at foretage de første tilpasninger. I en krise af uhørt omfang går ingen dog ram forbi, og dybden og rækkevidden af den økonomiske ustabilitet har medført et 2009 resultat, som vurderes ikke tilfredsstillende.

Den tidlige bevågenhed har imidlertid betydet, at det har været muligt at iværksætte en række tiltag, herunder omkostningsbesparelser, justering i nybygningsprogrammet og gen-prisning af den timecharterede tonnager, som ikke har kunnet leve op til den aftalte operationelle standard. Tilmed har vi kunnet glæde os over, at vores mangeårige og loyale kontraktskunder har leveret de aftalte kvantiteter, og at nye aftaler er kommet til, også selvom vi er midt i krisen.

## WAVES TEAM

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

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

Rederiets nybygningsprogram er fortsat - omend leveringsterminerne er blevet justeret - og det betyder, at m/t Alice Theresa leveres sidst i juli, og at næste skib i serien leveres 1. halvår 2011. Der er yderligere 2 skibe i ordre. Dette skal ses i sammenhæng med, at der også i 2009 blev foretaget udskiftninger i tonnagen. Gamle skibe er solgt fra, og nye er kommet til, således at Flådens gennemsnitsalder nu er 3,5 år, hvilket er den yngste flåde blandt sammenlignelige rederier.

De første lyspunkter i den globale økonomi er ved at vise sig, og i visse segmenter opleves igen stigende fragtrater. Bulk- og senest containermarkederne er i bedring. Begge segmenter har haft oplagte skibe, som nu er ved at blive sat tilbage i service. Tank- og kemikaliearkederne blev ramt af krisen 6-8 måneder senere end disse 2 segmenter. Samtidig er der rigtig mange af de skibe, som findes i Rederiets niche, der er ældre skibe, som ikke længere overholder internationale krav og ikke lever op til kundernes øgede forventninger til en ung tonnage med høje operationelle, sikkerhedsmæssige og miljømæssige standarder. Disse skibe og deres operatører vil givet skulle udfases til gavn for spotmarkederne og de kvalitetsrederier, som bliver tilbage.

Vi har også derfor en formodning om, at der gradvist i løbet af sidste halvår af indeværende år og ligeledes gradvist i løbet af 2011 vil indfinde sig mindre ødelæggende og stabile tilstande i spotmarkederne på et for alle bæredygtigt niveau også inden for produkt- og kemikaliesegmenterne. Herning shipping vil derfor fortsat stå stærkt, idet vi under forløbet har været loyale overfor vor forretningsmodel, og idet vore medarbejdere har performet professionelt med skarp

fokus på Rederiets konkurrencedygtighed og ikke mindst på at løse de daglige opgaver med præcision og sikkerhed for øje. Efterspørgsel efter kvalitetsskibe og -operation vil fortsætte.

I mange lande er der usikkerhed omkring styrken af deres økonomier, og det har spredt sig til et nervøst og volatilt valutamarked. Også herring shipping er bekymret over Europas tilsyneladende økonomiske skrøbelighed, og vi forholder os løbende til udviklingen og den nervøsitæt og tilbageholdenhed, som også disse forhold har på vores marked. Det er vores håb, at Europa vil vise handlekraft og ikke lade nødvendige beslutninger og reformer drukne i bureaukratiske processer.

Resultatet fra den disponerede flåde sammenholdt med de regnskabsmæssige fordele, som Rederiet har opnået på det seneste som følge af en stigende US dollar kurs overfor Euroen gør, at årets første 6 måneder forventes at udløse et positivt resultat. Derfor vurderer vi også, at 2010 resultatet for herring shipping i sin helhed bliver væsentligt bedre end resultatet for 2009.

Jeg vil hermed gerne benytte lejligheden til at takke alle medarbejdere for en uvurderlig indsats i 1. halvår af 2010.

Med venlig hilsen



Lars Vang Christensen



## Tillykke!

*Medarbejdere, Bestyrelse og Direktion for herring shipping sender de hjerteligste lykønskninger til Vitta Lysgaard i anledningen af 80 års fødselsdagen den 19. juli 2010.*



## Vetting systemets betydning for herning shipping

Vetting systemet blev oprindeligt iværksat af olieselskaberne for at kunne kontrollere, om et tankskib drives på en professionel måde. Systemet har over de sidste godt 10 år gennemgået en yderligere udvikling, så det nu udgør olieselskabernes og dermed kundens vigtigste redskab, når de undersøger, om et tankskib og dets operatør lever op til branchens krav og den service, som der er betalt for.

Systemet går ud på, at en inspektør fra et olieselskab rent fysisk går om bord i skibet for på basis af en række regler og værktøjer systematisk at gennemgå og bedømme skibets drift. Denne vurdering danner efterfølgende grundlag for en bedømmelse af skibet og besætningens performance, indtil næste fysiske gennemgang/bedømmelse har fundet sted (af f.eks. en inspektør fra et andet olieselskab), og en ny rapport er udarbejdet og bliver offentligt tilgængelig.

Systemet, der på den ene side er et godt system til at fastslå, om et skib ledes og drives på professionel vis, er på den anden side forbundet med visse udfordringer. Det er vigtigt, at skibets ledelse og besætning gør et professionelt og positivt indtryk. Mens regler og værktøjer sikrer, at inspektøren gennemgår og vurderer alle væsentlige dele på skibet, vil hans personlige indtryk af skibets kaptajn og besætning også påvirke den endelige rapport. Hvis inspektøren er tilfreds med det, som han observerer med hensyn til professionalisme, samarbejde mellem besætningsmedlemmerne, dokumentation, godt sømandsskab, sikkerhedskultur m.m., vil det udmønte sig en god rapport.

Hvis inspektøren til gengæld observerer, at der mangler dokumentation, at samarbejdet ikke fungerer

mellem besætningsmedlemmerne, at det gode sømandsskab mangler, eller at sikkerhedskulturen ombord er mangelfuld, så vil han se det som sin pligt at lade dette afspejle sig i den efterfølgende rapport. I sådan et tilfælde vil det være nemt for operatør og besætning at skyde inspektøren i skoene, at han ser subjektivt på tingene. Men det er yderst vigtigt at holde sig for øje, at han kommer med en professionel indstilling til sit job, og at en negativ rapport i så fald afspejler de faktiske forhold ombord, og at det ikke blot kan henføres til, at han havde en dårlig dag, eller at kemien ikke var god.

Men konsekvensen er, at rapporten med sine negative observationer offentliggøres, og at hele branchen således informeres om, at dette skib ikke er sikkert og ikke bør anvendes. I en sådan situation vil rederiet selvsagt miste mange potentielle laster, indtil en ny og bedre rapport kan udarbejdes, og skibet vil i den mellemliggende periode som konsekvens, og som nemt kan være en 6 måneders periode, ikke generere profitabel indtjening.

En mindre god rapport påvirker således ikke kun det pågældende skib men hele rederiets flåde. Der, hvor flere skibe har rapporter af middel eller dårlig kvalitet, vil det være let for olieselskaberne at konkludere, at der er en generel risiko ved at anvende skibe fra den pågældende operatør. Dette



*"You Never Get A  
To Make A Good*

kan nemt medføre, at hele flåden sættes på teknisk hold, indtil kvaliteten af inspektionsrapporterne har forbedret sig væsentligt. Det vil naturligvis være katastrofalt for det enkelte rederi, idet det ikke kun udelukkes fra ét olieselskab, men fordi andre kunder ligeledes vil være tilbageholdende med at anvende skibene, når markedet erfarer, at flåden er sat på teknisk hold af et kollega-olieselskab.

Mens vetting systemet hindrer, at man kan skyde genvej for at opnå et acceptabelt resultat af inspektionen, så belønner det til gengæld de operatører, der har veldrevne skibe, som supporterer organisationen til søs, og som er indstillet på at investere ressourcer i den bedste bemanning. Belønningen udmønter sig naturligt i antallet af godt betalte laster og påvirker

dermed også rederiets omdømme i markedet.

For 2 år side, da det finansielle marked kolapsede, startede der et udskilningsløb, idet olieselskaberne nu ønsker at identificere de operatører, der af forskellige årsager udnytter svagheder ved vettingsystemet, og som opererer deres skibe under industriens standard. I et marked med for mange skibe og skiftende operationel standard er olieselskaberne således ivrige efter at udpege og udvælge kvalitetsoperatører. Olieselskaberne ser således ikke kun på det enkelte skib men også på operatørens opererede flåde i sin helhed.

**Herning shipping** har investeret betydelige ressourcer i besætning, uddannelse og skibenes udstyr med det formål at kunne tilbyde service af højeste kvalitet til alle vore kunder. Afkastet af denne investering forudsætter, at besætningerne, skibene og den landbaserede organisation i fællesskab lever op til de højeste standarder. Sker dette ikke, har vores

forretningsmodel fejlet, og grundlaget for at sikre yderligere organisk vækst vil ikke være tilstede. Netop derfor accepterer herning shipping ikke fejl og dårlig

performance, som kunne og burde være undgået.

**Herning shippings strategi for vort markedsområde** ligger fast. Herning shipping ønsker at være kundens og de trendsættende olieselskabers (Class A1) foretrukne transportør og den shipping virksomhed, der yder den bedste service indenfor vort markedsområde. Forudsætningen for en succesfuld strategi er mangfoldig, men en vigtig forudsætning er opnåelse af inspektionsrapporter af en meget høj kvalitet og dermed Class A1 performance.

Herning shipping har, som nævnt, investeret betydelige ressourcer i at tiltrække besætning af høj kvalitet, og når først en ny medarbejder er ansat, vil forventningen både fra Rederiet og de øvrige kolleger være, at han/hun udfører sine arbejdsopgaver med behørig omhu og stolthed. Verden er aldrig perfekt, og en kollega såvel til søs som på land kan fejle. I begge tilfælde vil der i Safety Management Systemet være beskrevet procedurer til at sikre ekstra uddannelse og forbedret kommunikation, således at den individuelle performance forbedres.

Vetting systemet er kommet for at blive, og uagtet dets svagheder vil herning shipping fortsat bestræbe sig på at leve op til branchens allerhøjeste standarder og dermed også at levere førsteklasses inspektionsrapporter for alle skibe i Flåden. Lad os sammen se det som noget positivt, at vi lejlighedsvis får en gylden mulighed for at vise olieselskabernes inspektører, at vi har en høj operationel standard til søs og på land.

Denne målsætning kan kun opnås ved, at besætningerne og landorganisationen arbejder tæt sammen i et miljø, hvor hver enkelt medarbejder kan stole ubetinget på, at kollegerne udfører deres arbejdsopgaver på præcis den samme måde, som han/hun selv udfører sine opgaver på – med stolthed og selvdisciplin – og ikke mindst ved iagttagelse af godt sømandsskab.

**“Du har kun én chance til at gøre et godt førstehåndssindtryk.”**



*Second Chance  
First Impression.”*



## 22 dejlige år er rundet af - afskedssamtale med Margit Søgaard

Dåbsattesten fortæller, at senere på året runder Margit Søgaard 65 år, og det bliver for hende anledningen til at gå på pension, og for Waves er det anledningen til lige at gøre en slags status over et langt virke i Rederiets tjeneste.

- Ja, det er faktisk 22 år siden, at jeg blev ansat af Vitta Lysgaard, fortæller Margit Søgaard, der både husker annoncen, hun reflekterede på, ansættelsessamtalen og den første tid, hvor Rederiet med 12 ansatte selvsagt tog sig meget mere beskedent ud end i dag.

- Efter en periode som hjemmearbejdende husmor og med tre børn, havde jeg lyst til at komme ud på arbejdsmarkedet, og annoncen tiltalte mig. Man søgte en "tusindkunstner", som det hed, og deri lå jo kun, at man skulle kunne klare alle mulige dagligdags opgaver. I virkeligheden ikke så meget anderledes end opgaverne i hjemmet. Oprydning og rengøring, servicering af de ansatte og gæsterne i huset. Den rolle kunne jeg godt se mig selv i.

- Faktisk fik jeg ikke jobbet i første omgang. Det blev besat til anden side af en, der må være rejst ret hurtigt igen, for en dag blev jeg ringet op af Per N. Pedersen, der både har været kaptajn og arbejdet på kontoret i Herring. Han spurgte, om jeg stadig var interesseret, for så kunne jeg komme til samtale allerede den efterfølgende dag, siger Margit Søgaard, der ikke lægger skjul på, at hun var nervøs forud for mødet med Vitta Lysgaard, der var et ikon i lokalsamfundet

på grund af hendes indsats i herring shipping, Uno-X og meget mere.

- Men det må jo være gået godt, for jeg blev ansat, og jeg må da også sige, at jeg straks var klar over, at dette job kunne jeg godt tænke mig. Jeg har aldrig fortrudt den beslutning, for årene har bragt så mange oplevelser, og det har været spændende at følge Rederiets udvikling. Man var kort forinden flyttet i det nye domicil. Domicilet er siden hen udvidet nogle gange, og der er mange flere ansatte. Faktisk er der vel kun CFO Svend Erik Nielsen og Hanne Madsen fra økonomiafdelingen tilbage af den oprindelige stab, men der er kommet mange nye medarbejdere til siden da.

### Kunst og arkitektur

- I de første år blev arbejdet på kontoret kombineret med, at jeg også arbejdede i hjemmet for Knud Lysgaard, der var Rederiets daværende direktør. Det var en fin afveksling, og det var også gode stunder i hans hjem. Men efter et par år var der rigeligt med opgaver i Rederiet med rengøring, indkøb, budkørsel, forsendelser til skibene, intern postekspedition, frokost mm. Dog er kontakten til familien Lysgaard bevaret gennem årene, og jeg er glad for den tillid, Vitta Lysgaard har vist mig ved at få lov til at hjælpe til ved et par af hendes store fester i forbindelse med jubilæer, fødselsdage mm.



- En af de ting, jeg vil tage med herfra er f.eks. samtalerne med Vitta Lysgaard om kunst og arkitektur, hvor det er tydeligt, at hun har holdninger, som har præget kontoret og dets indretning. For mig har det været en spændende verden, og det har været en stor tilfredsstillelse at passe et hus, hvor netop kunst og arkitektur har haft en stor bevågenhed. I den forbindelse er dette en helt særlig arbejdsplads.

### Rejse til Tyrkiet

- Rejsen til Tyrkiet i 2001 var en fantastisk oplevelse. Jeg var med til navngivningen af både m/t Maria Theresa og m/t Elsemarie Theresa. En fantastisk flot rejse til Istanbul med værftsbesøg, ophold på luksushotel, aftencruise ved havnen i Istanbul og Bosporus Strædet. Og i det hele taget den særlige stemning omkring turen, det festlige ved at overvære navngivningen af Rederiets skibe. Helt klart den største enkeltoplevelse.

- Men der har også været mange andre gode oplevelser, f.eks. 40 års jubilæumsfesten, som jeg vil huske. Ligesom jeg vil huske den stemning, der har præget huset, støtte og opbakning i det daglige. At der også har været plads til menneskelighed midt i en travl hverdag.

### Et nyt kapitel

Ligesom Margit Søgaard ser tilbage på gode år i herning shipping, lægger hun heller ikke skjul på, at gode år og oplevelser venter rundt om hjørnet.

Med mulighed for nye prioriteringer.

- Der bliver nok mere tid til sommerhuset i Thy. Måske også mere tid til badmintonklubben, hvor jeg har en fast tjans ved bingospillet, der skaffer penge til ungdomsarbejdet. Jeg vil fortsætte med at passe min egen motion med badminton, og så er jeg med i en kortklub. Måske kunne vi finde på at tage til Prag i sommer sammen.

- Golf står også på programmet, efter at jeg startede med det i april.

- Helt sikkert vil jeg dog prioritere mere tid til familien, de tre børn og de seks børnebørn, nummer syv er på vej. Og så elsker jeg at gå til musical eller at læse en god bog. Jo, jeg skal nok få tiden til at gå, men det bliver nu alligevel underligt, når jeg første gang ikke skal stille vækkeuret til kl. 5, så jeg kan møde kl. 6 på Rederiet. Underligt, men jeg tror, at jeg vil glæde mig til at sove længere for første gang i mange år.

Således slutter Margit Søgaard, sin afskedssamtale med Waves, idet hun ønsker herning shipping og kollegerne til lands og til vands held og lykke fremover. Og Stafetten giver hun videre til en kaptajn på et af Rederiets skibe.

*Margit Søgaard ses her på sin sidste arbejdsdag sammen med (fra venstre) CEO Lars Vang Christensen og CFO Svend Erik Nielsen.*





## En uforklarlig hændelse

**Den første hændelse af sin art i Rederiets historie - men skib, procedurer og besætning bestod prøven.**

Skaderne på skibet viser med al tydelighed, at noget er sket. En lyd og en rystelse, som om der skete en lille forpufning eller en påsejling. Uvirkeligt. Men det forvredne stål lyver ikke, og i alt 30 tons stål omkring tankene er efterfølgende blevet udskiftet, så skibet igen kunne komme i normal drift.

- Det var lidt af en gåde, hvad der skete, og hvordan det skete. Vi engagerede en uafhængig ekspert til at undersøge sagen, og han er kommet frem til en sandsynlig konklusion, som vi holder os til. Ifølge den frikendes såvel skib som mandskab, og det er vi naturligvis tilfredse med.

Hændelsen, han taler om, er en lasteoperation på skibet m/t Caroline Theresa den 25. marts i Puerto Cabello i Venezuela. Under samtidig lastning af methanol og toluene, en helt normal procedure, var der en lyd, der kunne tyde på enten en lille forpufning eller måske en overfyldning af tanken.

Ifølge den rapport, som den uafhængige ekspert udførte på stedet på vegne af herning shipping og forsikringsselskabet, fungerede alt på skibet normalt. Alt er efterfølgende testet, og der er ikke fundet fejl på alarmer, high level alarm, pejlesystemer, udluftningsventiler mm. Lastningen blev overvåget normalt, og "forpufningen" skete, da tankene sandsynligvis var omkring 90 procent fulde.

- Vi har aldrig været udsat for noget lignende, og da vores supercargo Danny McLaughlin i anden anledning var om bord på skibet, havde vi de allerbedste muligheder for at følge forløbet på nærmeste hold. Der var intet, vi kunne have gjort anderledes, og vores procedurer virkede efter hensigten, hvilket er meget

tilfredsstillende.

Teknisk direktør, Tom Bach Mortensen oplyser, at den uafhængige ekspert vurderer, at der er sket en forpufning forårsaget af statisk elektricitet. Risikoen for en gentagelse kan minimeres ved at bruge inertgas forud for lastning. Dette er ikke et krav i dag. Tom Bach Mortensen oplyser, at Rederiet har indført forbedrede procedurer og besluttet at indføre brugen af inertgas (Nitrogen) samt at reducere lasteraterne fremover.

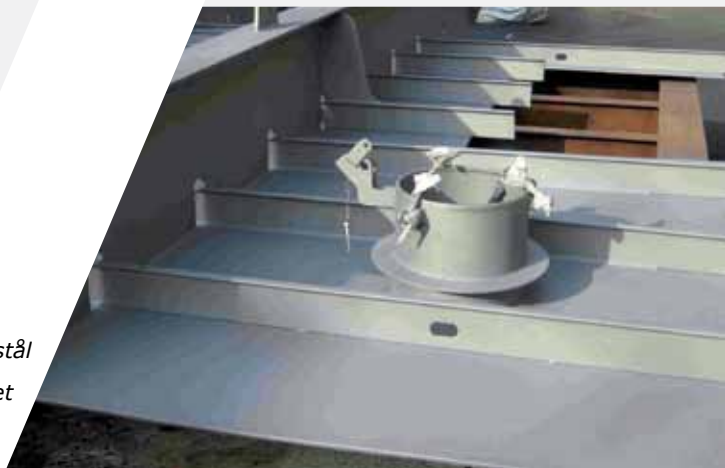
Når uheldet så er ude, er der imidlertid er række positive faktorer, som Tom Bach Mortensen har valgt at forholde sig til.

- Man kan sige, at skibet agerede, som det skulle i den pågældende situation. Ingen besætningsmedlemmer kom til skade. Skibets konstruktion var solid og holdt til trykket. Alt udstyr fungerede. Ikke på noget tidspunkt skete der spild i havet eller på skibet, altså var der ingen risiko for forurening overhovedet. Selv om der var skader på skibet, var det i den store sammenhæng detaljer, der ikke ændrede skibets sødygtighed, og det har været muligt at sejle det til et værft i Tyrkiet for at blive repareret, efter at lasten blev omlastet til et andet skib.

Og ikke på noget tidspunkt var der risiko for besætningen. Vi fik altså en test i skala 1:1, og skib, procedurer og mandskab bestod, uden at der på noget tidspunkt var risiko for besætningen, konkluderer Tom Bach Mortensen.



30 tons stål  
udskiftet





CFO  
**Svend Erik Nielsen**

## Rederiet går over til US dollars

**Virksomhedens internationale udvikling har flyttet tyngden fra Euro til USD, og derfor har Rederiet ændret valuta med virkning fra 1. januar 2010.**

Præcis på samme måde, som herning shipping for ti år siden valgte af skifte sin valuta ud fra danske kroner til Euro, skifter rederi- og shippingvirksomheden fra indeværende regnskabsår over til at arbejde i USD. Det vil ske i såvel det daglige arbejde som i forbindelse med aflæggelse af årsberetning og årsregnskab.

- Shipping- og rederivirksomhed er per definition internationale erhverv, og selv om Danmark ved sin folkeafstemning ikke tilsluttede sig Euro-samarbejdet, har det naturligvis ikke forhindret erhvervslivet i at arbejde med Euro. Da vi dengang havde afdelinger i tre europæiske lande, fandt vi det derfor både naturligt og mest praktisk at have én fælles valuta, og det blev Euro, oplyser CFO Svend Erik Nielsen om Rederiets bevæggrunde for at skifte rapporteringsvaluta for ti år siden.

- Det er i virkeligheden den samme argumentation, der ligger til grund nu. I mellemtiden har Rederiet udviklet sig yderligere, og vi har fået vores Singapore-afdeling op i størrelse, og her har vi fra starten arbejdet i USD. USD og Euro har begge været væsentlige valutaer for Rederiet, men US dollarens betydning er i kraftig vækst og vil i dette regnskabsår være den væsentligste valuta for Rederiet. Det tager vi konsekvensen af og indfører USD overalt i organisationen, fortsætter Svend Erik Nielsen.

Betydelige dele af herning shippings aktiviteter foregår i Singapore, afdelingen ejer også skibe, og i det hele

taget har Rederiets udvikling i retning af stadig større skibe generelt talt til fordel for USD, der som bekendt også er den foretrukne valuta for de fleste større rederier.

Svend Erik Nielsen fortæller, at herning shipping er koblet op på det samme IT- og kommunikationssystem i både Europa og Asien, til søs og på land. Den totale integration af informationer omfatter også alle regnskabsmæssige og økonomiske opgaver. USD indføres derfor som arbejdsvaluta i dagligdagen på alle niveauer og i enhver sammenhæng. Det giver nogle forenklinger og administrative fordele. Ligesom det interne sammenligningsgrundlag er intakt, når der kun arbejdes i én valuta, uanset om man eksempelvis taler om de enkelte ordrer eller skibenes månedsregnskaber.

- Det er klart, at man i starten nok sidder og regner lidt om, præcis som vi for ti år siden vel havde en lille omregningstabel ved siden af. Men er det ikke ligesom, når en dansk virksomhed benytter engelsk som dets forretningssprog? Man vænner sig til det, og det er nu engang en fordel at tale det samme sprog og have den samme referenceramme, siger Svend Erik Nielsen og tilføjer: - Tidligere kunne der måske være forbundet følelser med valg af valuta, men det føler jeg ikke, det er længere, og slet ikke i shippingbranchen. Det skal bare være det hensigtsmæssige valg. Og det er USD fremover.

Rederiet har ydermere på det seneste draget fordel af den stigende USD kurs overfor Euroen og har konverteret skibslån i Euro til USD og dermed realiseret en væsentlig kursgevinst i regnskabsåret 2010.





## Optimering af crewing

Igennem de seneste år er alle omkostningsprocesser i forbindelse med crewing, såsom proviant, rejseomkostninger mv. blevet analyseret, justeret og ændret med omkostningsoptimering for øje, hvilket har bevirket ændring af procedurer, rutiner og arbejdsopgaver.

Udover omkostningsoptimering er der i tråd med Rederiets ekspansion sket en væsentlig øgning i crewingaktiviteterne internationalt, og der er således opstået en række områder, hvor bedre synergi kunne opnåes. Samtidig hermed har implementeringen af MLC 2006 afstedkommet behov for ændring / omplacering af visse arbejdsgange, og særligt af hensyn til det øgede behov for dokumentationen, som netop er en del af disse regler.

Som et led i optimeringsprocessen er Rederiets crewing funktion igennem de seneste måneder blevet analyseret med henblik på at optimere og forenkle arbejdsgangene. Derudover er alle opgaver - såvel større som mindre - blevet kortlagt i detaljer for at skabe bedst muligt grundlag for optimeringen.

Optimeringen har blandt andet medført, at en del arbejdsopgaver er flyttet mellem Danmark og Singapore. Generelt er opgaverne pladseret der, hvor de løses mest effektivt af hensyn til tidszone, myndigheder, samarbejdspartnere samt de søfarendes bopæl.

Omstruktureringen betyder, at opgaverne skifter hænder færrest muligt antal gange og kan løses hurtigst muligt, bl.a. uden forsinkelse på grund af anden tidszone. Yderligere er hensynet til størst mulig fleksibilitet og hurtigst mulig håndtering af forandringer indeholdt i processen. Crewing er blandt andet karakteriseret ved at være meget omskiftelig og med korte deadlines.

Processen har været væsentligt inspireret af de grundlæggende principper i Lean modellen, herunder særligt principperne om kortest mulig proces tid / procesvej samt opgavens egentlige værdibidrag. Andre principper under Lean - såsom løbende måling og procesforbedring er allerede integreret som følge af Rederiets ISO 9001:2008 certificering.

Udover kortlægningen af funktionerne og den efterfølgende omstrukturering har processen indeholdt evaluering af ressourcer, IT, behov for træning, samt sikring af ens arbejdsstruktur for opnåelse af bedst mulig kontinuitet.

Omstruktureringerne af vores crewing funktion blev iværksat april 2010, og processen er i perioden herefter blevet vurderet og yderligere tilpasset / justeret, idet målet har været væsentlig effektivitetsøgning, hurtigere omstilling samt bedre imødegåelse af kommende regler, herunder MLC 2006, således at Rederiets crewing funktion i dag svarer til de øgede aktiviteter og et stigende internationalt fartsmønster.

## Gåde



**Peter er 52 år gammel, og hans far er 78.**

**Hvor mange år er det siden, at faderen var var tre gange så gammel som Peter?**



Send dit løsningsforslag til Redaktionen på e-mail til [kc@herning-shipping.com](mailto:kc@herning-shipping.com) og deltag i lodtrækningen om en gave efter Redaktionens valg.

## Svar på gåden i sidste Waves

**Forklaringen på gåden er:** En af fædrene er også bedstefar. Den ene far er således både søn og far til barnebarnet - eller med andre ord den ene far er både søn og far på samme tid.

**Vinderne er:** Aldo Cassinelli, Marlin Shipping, Geneve, og kaptajn Benjamin Cortina fra m/t Jette Theresa. Vinderne vil modtage en gevinst fra Redaktionen.

# Chartering afdeling - nyt set-up pr. 1. april 2010

## General Manager Chartering



### Torben Maigaard

Tlf. dir.: +45 96266663

Mobil: +45 29698409

## Herning shippings chartering afdeling udgør følgende tre kompetente teams:

### ■ Large Clean (CPP) Team 9-13000 dwt

Torben Vig Nissen er Chartering Manager for Large Clean med fokus på 9.000 dwt skibe og derover. Torben Vig Nissen assisteres af Lars P. Nielsen, der hidtil har beskæftiget sig med DPP.



### Torben Vig Nissen

Tlf. dir.: +45 96266659

Mobil: +45 29698407



### Lars P. Nielsen

Tlf. dir.: +45 96266655

Mobil: +45 29698439

### ■ Small Clean (CPP + Chem) Team 0-9000 dwt

Jesper Nielsen er Chartering Manager for Small Clean og assisteres af Jonas B. Skammelsen. Gruppen vil uændret fokusere på 0-9000 dwt skibe



### Jesper Nielsen

Tlf. dir.: +45 96266640

Mobil: +45 29698430



### Jonas B. Skammelsen

Tlf. dir.: +45 96266662

Mobil: +45 29698431

### ■ Dirty (DPP) Team

Lars-Henrik Johansen er Chartering Manager for Dirty og assisteres af Lars Mikkelsen, der hidtil har arbejdet i Clean Team.



### Lars-Henrik Johansen

Tlf. dir.: +45 96266657

Mobil: +45 29698403



### Lars Mikkelsen

Tlf. dir.: +45 96266658

Mobil: +45 29698401

## Flådeliste

m/t Anette Theresa

m/t Annelise Theresa

m/t Birthe Theresa

m/t Bitten Theresa

m/t Burak Bey

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 Hada

m/t Haldoz

m/t Hanne Theresa

m/t Ida Theresa

m/t Irene Theresa

m/t Jette Theresa

m/t Karina Theresa

m/t Lisa

m/t Lycian

m/t Lydian

m/t Malou Theresa

m/t Mar Cristina

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 Troma

m/t Vasi

m/t Vitta Theresa

### NYBYGNING

m/t Alice Theresa

m/t Ina Theresa

# Nyt om Navne



## Jubilæer:

**Flemming Møller Pedersen** kunne fejre sit 25 års jubilæum den 1. marts

**Torben Maigaard** kunne fejre sit 10 års jubilæum den 1. januar

**Torben Meyer** kunne fejre sit 10 års jubilæum den 18. januar

**Janni Bodholt Troelsen** kunne fejre sit 10 års jubilæum den 1. februar

**Kirsten Høgsbjerg Jensen** kunne fejre sit 10 års jubilæum den 1. april

## Fødselsdage:

**Melchor A. Valenzona** - 50 år den 6. januar

**Torben Vig Nissen** - 40 år den 7. februar

**Danilo Tumamao Padre** - 50 år den 16. januar

**Alex Palma Detablan** - 40 år den 26. januar

**Daniel McLaughlin** - 50 år den 11. februar

**Agnete Fenger** - 40 år den 26. februar

**Jaime L Lozano** - 50 år den 27. marts

**Waisale Vateitei Veileyaki** - 60 år den 20. april

**Gitte Birkkjær** - 40 år den 20. april

**Michael Kammer Sandberg** - 40 år den 11. maj

**Wolfen G. Velez** - 40 år den 31. maj

**Kim Bue Drost** - 60 år den 5. juni

**Maika Levaci** - 40 år den 6. juni

**Ferdinand Minieda Lictaoa** - 40 år den 9. juni

**Niels Christian Lilleøre** - 60 år den 25. juni

**Jesper Nielsen** - 40 år den 2. juli

**Søren Stengaard** - 50 år den 25. juli

**Krzystof Niedzielski** - 50 år den 31. juli

## Pensioneret:

**Kaptajn Olaf Pedersen** blev pensioneret pr. 31. maj 2010.

Rederiet ønsker Kaptajn Olaf Pedersen et lykkebringende otium, idet vi takker for et godt samarbejde igennem årene.

# Det Blå Danmark

Fredag den 11. juni 2010 blev Det Blå Danmark 93 nye shippingmedarbejdere rigere, heriblandt Kasper Lunding fra herning shipping.

Kasper Lunding blev ved samme lejlighed kåret som Bedste Kammerat blandt deltagerne på hans shippinghold.



*Fra venstre: Kim Bo Skøtt fra Esbjerg Handelsskole, Kasper Lunding og Lars Vang Christensen, formand for Danmarks Rederiforening og CEO for herning shipping.*



herning shipping france s.a.r.l. kunne fejre afdelingens 10 års jubilæum den 1. februar 2010.

Vi ønsker kollegerne i Golfe-Juan et stort tillykke.