



BAC®

CORROSION CONTROL

Zink- og aluminiumanoder

BAC CORROSION CONTROL A/S
FÆRØVEJ 7-9
4681 HERFØLGE
DANMARK
PHONE: +45 70 26 89 00
FAX: +45 70 26 97 00
E-MAIL: INFO@BACBERA.DK

Erria på vej mod nyt samarbejde

Rederiet Erria er på vej med et omfattende samarbejde med en ikke navngivet udenlandsk partner. Det nye selskab kommer efter planen til at drive 45 kemikalietankskibe kommercielt og ca. 85 skibe teknisk. Nyheden om det nye samarbejde kommer samtidig med præsentationen af et skidt halvårsresultat, men nye aftaler med rederiets banker sikrer Erria arbejdsro indtil 2011.

Erria har indgået en hensigtserklæring med et udenlandsk selskab om, at det inden udgangen af november og med virkning fra nytår køber sig ind i et nyoprettet Erria-datterselskab. Datterselskabet skal ejes ligeligt og kommer til at omfatte Errias eksisterende aktiviteter inden for kommercielt og teknisk management samt konsulentvirksomhed. Tilbage i moderselskabet bliver alene ejerinteresserne i Errias skibe.

Partneren betaler 40 mio. kr. for sin andel og bidrager samtidig med 12 kemikalietankskibe i kommercielt og teknisk management. Heraf er de fire skibe ikke-leverede nybygninger.

-Det er et samarbejde, vi har diskuteret i længere tid med henblik på konsolidering, men jeg kan på nuværende tidspunkt ikke sætte navn på partneren. Ud over skibene er de involverede i havneterminaler og kemikalieindustrien og kan dermed også bidrage med last. Til gengæld har de in-

gen teknisk organisation, og derfor er vi interessante for dem, siger Henrik Andersen, adm. direktør for Erria.

Han får i øvrigt samme rolle for det nye datterselskab, som kommer til at råde over i alt 45 kemikalietankskibe i kommercielt management og ca. 85 skibe i teknisk management. Det sidste tal omfatter også de container- og tørlastskibe, som Erria i forvejen har i teknisk management.

Errias kommercielle aktiviteter inden for kemikalietank har hidtil ligget i datterselskabet Ibox Maritime i Istanbul, som p.t. driver 23 tankskibe, mens otte nybygninger er på vej.

Ifølge Henrik Andersen har den nye partner hidtil primært benyttet sin tankskibsflåde til at servicere sine egne behov, men med det nye samarbejde kommer skibene altså til at indgå i en større kommerciel sammenhæng.

Fortsætter side 3



Noget at bygge videre på...

Mens uret tikker for Odense Staalskibsværft i takt med, at de sidste nybygninger afleveres – her i skikkelse af den seneste af slagsen, »Humber Viking« – præsenterede moderselskabet et historisk (halvårs)regnskab. Et milliardminus venter A.P. Møller - Mærsk i 2009, men gruppen er stærk, og nye erobringer venter forude, lyder vurderingen. Det gælder dog næppe i regi af Norfolkline, der har taget »Humber Viking« på charter fra Pacific Basin. APM forhandler således stadigt om frasalg af Norfolkline.

side 5 og 6

Nyt operatørselskab

Endnu en tidligere ansat fra den konkursramte rederi- og operatørvirksomhed Atlas Shipping er startet for sig selv. I samarbejde med en græsk partner har Michael Højsgaard etableret operatørselskabet Nordia Bulk A/S.

side 3

Unge til søs mest tilfredse

Søfartens Arbejdsmiljøråd har gennem en spørgeskemaundersøgelse kortlagt det psykiske arbejdsmiljø på danske skibe. Blandt undersøgelsens mere overraskende resultater er, at tilfredsheden med jobbet er størst hos de unge.

side 8-9

The Radar Company...

FURUNO



RADAR
Anti pirate radar!

- Difficulties in detecting small vessels closing in?
- Optimize your vessels detection of pirates and prevent pirates boarding your ship!

Choose a FURUNO ANTI PIRATE radar!

FURUNO DANMARK A/S
Phone +45 36 77 45 00

www.furuno.dk

MAN HAR ALTID BRUGT OLIE PÅ SKAGEN..!



- nu proff levering af olie på Skagen red...

Kontakt os på 96 31 39 00 eller info@malik.dk



MALIK SUPPLY

- så er det ingen kunst at handle olie...

HEADING FOR ST. PETERSBURG? CALL US

Middelfart: 6441 5401 · Copenhagen: 3345 5410
www.dan-bunkering.dk


Dan-Bunkering



Panamax-bulkeren »Revive« er første skib i Nordia Bulks flåde. Foto: Leon van Duivendijk

Tidligere Atlas-mand starter operatørselskab

Nordia Bulk A/S er navnet på en helt ny operatørvirksomhed, der – som navnet antyder – fokuserer på tørlastmarkedet.

Det nye selskab føjer sig til en voksende liste af nye virksomheder, som er etableret i kølvandet på konkursen i Atlas Shipping i december sidste år. Nordia Bulk er således etableret af Michael Højsgaard, som indtil Atlas Shippings konkurs var ansat som ansvarlig for selskabets panamax-forretning i regi af Atlas Bulk Shipping.

Michael Højsgaard har på forhånd sikret sig solid opbakning til den nye virksomhed, idet Nordia Bulk er stiftet i partnerskab med den græske skibsreder Michael Tartsinis. Via selskabet Antares Shipmanagement råder han over

en mindre flåde af bulkcarriers, hvoraf to foreløbigt er øremærkede til Nordia Bulk.

I første omgang har det nye operatørselskab fået panamax-skibet »Revive« i kommercielt management, og ifølge Michael Højsgaard er det aftalt, at Michail Tartsinis bidrager med endnu et panamax-skib senere på året.

Samarbejdet med Michail Tartsinis er i øvrigt af nyere dato og er altså ikke noget, der stammer fra Michael Højsgaards fortid hos henholdsvis Atlas Bulk Shipping og mineselskabet BHP Billiton.

–Da Atlas gik ned, besluttede jeg mig for at starte for mig selv. Jeg lavede en præsentation med mine planer, som jeg sendte rundt og via en græsk mægler kom jeg i

kontakt med Michail Tartsinis, siger Michael Højsgaard.

Fem til ti skibe

Efter flere møder i løbet af foråret kom samarbejdet på plads, og Nordia Bulk gik officielt i luften i løbet af sommeren. I sidste uge lavede Nordia Bulk sin første forretning, og planen er nu at udvikle virksomheden, så den inden for et til halvandet år kommer til at råde over last, som på ethvert givet tidspunkt giver arbejde til fem til ti panamax-skibe.

–Selv om udgangspunktet er panamax-tonnage, som jeg har beskæftiget mig med i mange år, er vi bestemt også åbne over for andet, f.eks. handysize og handymax, siger Michael Højsgaard.

Mht. tonnage kigges der både på kommercielt management og decideret operatørvirksomhed. Skibene kan komme fra såvel Antares som andre, og ifølge Michael Højsgaard arbejder Michail Tartsinis bl.a. på at tiltrække tonnage fra nogle af sine mindre, græske reder-kolleger.

–Han er en typisk græsk skibsreder. Anonym, konservativ og innovativ. Han bidrager med kapital og hardware, mens jeg har den kommercielle erfaring, siger Michael Højsgaard.

Flere ansatte

I første omgang er Michael Højsgaard eneste ansatte i Nordia Bulk, og operationen af »Revive« ligger foreløbigt hos Antares. Efterhånden som flåden bliver udvidet, er det imidlertid planen at udvide med flere ansatte på Nordia Bulks kontor i Rungsted.

–Det er et interessant tidspunkt at starte på, og vi er blevet vel modtaget rundt omkring. På trods af krisen var der også flere interesserede i mine planer, siger Michael Højsgaard.

Første skib i Nordias flåde er som sagt panamax-enheden »Revive« (ex »Swift-Flight« og »Kavo Delfini«), som Antares overtog i januar i år. Skibet er bygget i Japan i 1983 og er på knap 65.000 t.dv.



Færøske Supply Services »Eldborg« får alligevel ingen søstre. Endnu i hvert fald. Foto: Supply Service

Færøsk rederi dropper to skibe

Det færøske rederi Supply Service P/F i Leirvik har afbestilt de to sidste af en serie på tre nybyggede supplybåde, som rederiet havde i ordre i Norge.

De to både var forsinkede fra værfterne, og Supply Service P/F benyttede i den forbindelse sin kontraktmæssige ret til at afbestille – og få det forhåndsindbetalte beløb refunderet fuldt ud.

–Beslutningen er truffet på baggrund af dagens marked og vore forventninger til markedet i den nærmeste fremtid, siger direktør Jens Meinhard Rasmussen, idet han understreger, at Supply Service fortsat har en strategi om at vokse som ejer og operatør af offshorefartøjer.

Nu vil selskabet imidlertid

først vurdere markedet og derefter finde den timing og indsats, der kan føre i den ønskede retning.

–Vi undersøger de alternative muligheder for vækst, konstaterer direktøren, der ikke har lagt sig fast på, om yderligere tonnage skal skaffes gennem nykontrahering eller secondhand tonnage.

Den første nybygning, »Eldborg«, gik straks efter leveringen i juni 2009 direkte i langtidshæder for Det Norske Oljeselskab og Wintershall, helt efter planen – og afbestillingen af de to søsterskibe ændrer ikke noget på det.

–»Eldborg« klarer sig glimrende, fortæller Jens Meinhard Rasmussen.

–arri

Erria på vej...

Fortsat fra forsiden



Det eneste aktive skib i Lauritzen Offshore Services' flåde er »Dan Eagle«, som blev ombygget til shuttle-tanker sidste år. Skibet er som J. Lauritzens øvrige offshore-enheder afsat til Brasilien. Foto: J. Lauritzen

JL's nye hotelskib skal til Brasilien

Lauritzen Offshore Services har sikret beskæftigelsen af sit nye hotel- og servicefartøj »Dan Swift«, som efter en omfattende ombygning på Blohm & Voss i Hamborg forventes leveret i løbet af tredje kvartal.

Skibet er sluttet til StatoilHydro med levering i december og skal benyttes på Peregrino-feltet i Campos-bassinet ud for den brasilianske kyst.

»Dan Swift« er specialdesignet til at arbejde i offshore-industrien og er udstyret med overnatningsfaciliteter til 291 personer, helipad, DP2-system, teleskop, gangveje mv.

Også de tre øvrige skibe i Lauritzen Offshore Services' flåde skal beskæftiges ud for Brasilien, hvor der i de senere år er gjort meget betydelige oliefund.

Shuttle-tankeren »Dan Eagle« (tidligere produkt-tankerskibet »Freja Pacific«), som blev ombygget på Remontowa-værftet i Polen sidste år, påbegynder i indeværende måned en langtidshæder for det statsejede brasilianske olieselskab Petrobras.

Også de to shuttle-tanker nybygninger på 59.000 t.dv., som Lauritzen Offshore Services har i ordre på Cosco Nantong i Kina,

skal arbejde for Petrobras, når de bliver leveret i 2011. Kontraheringen af skibene, som blev foretaget sidste år, skete mod 12 års charter til Petrobras.

Shuttle-tankerskibene kommer til at laste på offshore-felter på meget dybt vand ud for Brasilien – primært fra FPSO'ere – med losning på raffinaderier i land.

J. Lauritzen havde indtil 2006 afsat shuttle-tankeren »Campos Transporter« til Petrobras, men skibet blev til sidste utidssvarende.

Første halvår bød i øvrigt på en voldsom tilbagegang hos J. Lauritzen, som ligesom de fleste andre redere blev stærkt påvirket af den globale krise. I første kvartal gik det især ud over Lauritzen Bulkers, mens Lauritzen Tankers stod for

skud i andet kvartal.

Det blev dog stadig til et lille plus for J. Lauritzen, som landede et overskud på 4,2 mio. USD i første halvår mod rekordresultatet 324,9 mio. USD i samme periode året før. Det tal blev dog senere barberet ned til et årsresultat for 2008 på 154,7 mio. USD.

De respektive forretningsområder bidrog i første halvår i år med henholdsvis 20,1 mio. USD (bulk), 5,1 mio. USD (gas), 0,4 mio. USD (tank), minus 4,7 mio. USD (offshore) og minus 9,1 mio. USD (reefer).

–Selvom vilkårene for international søtransport antages at bedre sig i andet halvår af 2009, forventes markedsforsvarende at forblive vanskelige som følge af den betydelige tilgang af nye skibe, især bulk- og produkttankerskibe. For hele 2009 forventes der et nettoresultat på 30-35 mio. USD, oplyser J. Lauritzen i sin regnskabsmeddelelse.

Elendigt regnskab

Udmeldingen omkring det nye samarbejde kommer samtidig med offentliggørelsen af Errias regnskab for første halvår. Det er præget af meget store nedskrivninger på flådens værdi, hvilket er stærkt medvirkende til et underskud på 110,7 mio. kr. efter skat.

Nedskrivningerne udgør alene 90,7 mio. kr., mens resultatet af den primære drift (EBIT) blev et minus på ca. 14 mio. kr. ud af en nettoomsætning på knap 35 mio. kr.

–Nedskrivningen er udtryk for, at vi mener, at værdiforringelsen er af varig karakter. Vi tror ikke lige, det vender, siger Henrik Andersen.

De store nedskrivninger kunne have givet rederiet store problemer med at overholde lånebetingelserne, men Henrik Andersen understreger, at såvel reviderede låneaftaler som sikring af likviditeten er forhandlet på plads med banker frem til 2011. Også rederiets nybygningsprogram er ifølge Henrik Andersen finansieret.

Oplagte skibe

Det dårlige resultat for første halvår skyldes primært dårlige markedsforsvar for såvel container- som kemikalietankerskibe. Bl.a. er tre af de feederskibe, som Erria er medejer af, i øjeblikket oplagt i Malmø uden udsigt til fornuftig beskæftigelse lige foreløbigt.

De tre skibe er »Ingrid«, »Filippa« og »Vento di Grecale«, som alle er ejede af K/S-selskaber under konkursramte CS & Partners. De to største investorer i selskaberne er Erria og rederiet Hansen & Lange, som har skibene i kommercielt management.

Fordelt på Errias forretningsområder udgør totalindkomsten i første halvår henholdsvis 0,5 mio. kr. (konsulentvirksomhed), 1,9 mio. kr. (teknisk management), 3,6 mio. kr. (kommercielt management) samt minus 117,6 mio. kr. (ejerinteresser i skibe).

For andet halvår 2009 venter Erria et EBIT-resultat på niveau med første halvår før nedskrivningerne og før provenu ved etablering af det nye joint venture.