

Maersk Tankers indleder ny serie

Maersk Tankers har taget levering af det første skib i en helt ny serie af handysize-produkttankskibe til rederiet. Skibstypen er dog en gammel kending af danske rederier.

Nybygningen er »Karen Mærsk« på 38.500 t.dv., som er det første af i alt syv søsterskibe fra Guangzhou Shipyard International i Kina. Nybygningerne leveres efter planen indtil august 2011 og kommer til at indgå i Handytankers-poolen. I første omgang er »Karen Mærsk« dog afsat på t/c til Weco Shipping / Dannebrog.

»Karen Mærsk« er af samme type som Nordens »H.C. Andersen-serie«, som i 2006 blev indledt med »Nord Princess«. Også Nordic Tankers har et par skibe af samme type.

Nybygningen til Maersk Tankers, som er sat under dansk flag i DIS, er af IMO 2/3-typen og har kapacitet til ca. 38.000 kbm.

Hovedmålene er 182,9 m loa, 27,4 m i bredden samt en dybgang på 11,8 m. Hovedmaskinen er en MAN Diesel 6S50MC-C.

cl



»F. D. Nord Farer« er et af de to produkttankskibe, som Norden har hentet ind fra et secondhand marked, der i øjeblikket er i køberens favør.

Norden udvider i købers marked

Med købet af yderligere to nyere produkttankskibe har D/S Norden igen udnyttet de aktuelt lave secondhand priser i et trykket tankmarked.

De seneste nyindkøb er handysize-enhederne »F.D. Nord Fast« og »F.D. Nord Farer«, som er bygget i hhv. 2008 og 2005. Siden leveringen har de to skibe været på t/c til Norden, som overtager skibene fra det italienske rederi Fratelli d'Amato i løbet af juni-juli i år.

Skibene er på 40.000 t.dv. og er købt for i alt 52 mio. USD plus en kompensation på 3 mio. USD for tidlig ophævelse af de eksisterende t/c-aftaler. De to nyindkøb beholder

de eksisterende navne – på nær F.D.-prefix'et – og overgår til Norient Product Pool. Skibene har en tankkapacitet på 44.500 kbm. og sættes under Singapore-flag.

Hermed kommer Norden i alt til at råde over 16 egne og 16 indchartrede handysize- og MR-produkttankskibe, mens Norient-poolen sammenlagt omfatter 63 skibe.

Tidligere i år købte Norden de tre MR-tankskibe »Gan-Shield«, »Gan-Sabre« og »Gan-Spirit« på 51.200 t.dv. fra tyrkiske Dünya Shipping. De tre skibe er nu overtaget af Norden med navnene »Nord Sea«, »Nord Sound« og »Nord Strait«.

cl



Karstensens leverer færøsk mega-trawler

Karstensens Skibsværft har leveret nybygningen »Trøndur I Götu« til det færøske trawler-rederi P/R Hvamm. Not-trawleren

»Trøndur I Götu« er byggenummer 192 og er det største fiskefartøj leveret fra værftet i Skagen til dato. Fartøjet er godt 20

pct. større end »Gitte Henning«, som Karstensens Skibsværft leverede til en reder i Thyborøn i december 2008.

»Trøndur I Götu«, som er den hidtil største trawler-nybygning fra Karstensens Skibsværft, ankom fra Skagen til Færøerne med flag over top.

Skroget til »Trøndur I Götu« er bygget ved Naval Shipyard i Gdynia i Polen, mens skibets design er udført af Wärtsilä Ship Design i Norge.

Nybygningen er i øvrigt værftets første med katalysator. En feature, som direktør Tage Rishøj fra Karstensens Skibsværft forventer bliver mere eller mindre standard i alle store nybygninger til fiskerierhvervet i fremtiden.

»Trøndur I Götu«s længde over alt er 81,6 m. Bredden er 16,6 m, mens bruttotonnagen er på 3.527. Fartøjet har RSW-tankkapacitet på i alt 2.687 kbm.

Fremdrivningen sker fra en Wärtsilä 12V32-hovedmotor på 6.000 kW. Hjælpe-maskineriet har en samlet kapacitet på 2.560 kW.

slh

Match af skibe og laster på internettet

To danske iværksættere gør nu et nyt forsøg på at gøre afstanden mellem rederi og befragter kortere – og ikke mindst reducere det enorme flow af e-mails, som udveksles på kryds og tværs i branchen.

Hos både rederier, mæglere og ladningsejere bruges der i dag meget tid på at filtrere den store mængde af mails med positioner, laster osv., som dagligt sendes rundt i håb om at sikre et match mellem åbne skibe og laster. Og det er den spildtid, Jonas Bruhn og Stefan Avivson, personerne bag det nye initiativ, Copenhagen Shipping Exchange, nu har sat sig for at reducere.

Det skal ske via en internet-baseret service, som kan matche åbne laster og skibe.

Mens tidligere forsøg på at lave lignende løsninger bl.a. er strandet på et utilstrækkeligt antal brugere og for besværlige arbejds-

gange, mener Copenhagen Shipping Exchange at have fundet en løsning, der virker.

»Vores ide er at opbygge en platform, hvor man kan handle online. I modsætning til tidligere forsøg har vi valgt at opbygge hele systemet med informationer først, før det bliver lanceret i stedet for at gøre det modsatte, fortæller Stefan Avivson, og fortsætter:

»Der er også den forskel, at rederier og mæglere ikke selv skal taste informationerne ind i vores system. De skal bare sende os deres positioner og åbne laster, som de gør i forvejen. Så tager vores system informationerne og lægger dem i en database.

Kritisk masse

Ideen er, at et rederi, der lægger en åben position ind på Copenhagen Shipping Exchange, automatisk vil få et svar med åbne, relevante laster nogle få sekunder

senere – og omvendt. For at dette skal fungere, skal systemet dels kunne foretage en intelligent – og stort set fejlfri – systematisering af data. Dels skal et meget stort antal aktører være med på ideen.

Ifølge Stefan Avivson er der stort set styr på den tekniske side af projektet. I øjeblikket arbejdes der på at få så mange rederier og mæglere som muligt med, og når en kritisk masse er nået, vil Copenhagen Shipping Exchange åbne for forretning. Stefan Avivson håber, at dette kan ske omkring 1. november i år, og forklarer, at der allerede efter et par ugers indsats modtages åbne positioner fra over 200 rederier.

Betalingen for Copenhagen Shipping Exchanges service skal foregå i form af et fast transaktionsfee, som kun skal betales, hvis et match mellem skib og last udmønter sig i reel forretning.

Ifølge Stefan Avivson kommer systemet bl.a. også til at indeholde en filtreringsfunktion, så brugerne selv kan vælge, hvem der skal have adgang til deres informationer.

Input fra branchen

Stefan Avivson siger videre, at både rederier og mæglere har bidraget med input til udviklingen af systemet, men at ejerskabet til gengæld holdes helt uafhængigt af interesser i branchen. En del af finansieringen hentes i øvrigt i USA.

Teknologien bag Copenhagen Shipping Exchange er primært ny- og egenudviklet, og programmeringsarbejdet er stadig i gang, oplyser Stefan Avivson.

»Det er vigtigt at understrege, at vi ikke ser os selv som mæglere. Vi stiller bare en funktion til rådighed, som skaber et bedre overblik. Man kan selvfølgelig diskutere, om ikke vi tager noget af det arbejde, som de kompetitive mæglere har i dag, men den service, de tilbyder mht. forhandling og rådgivning, pilles der ikke ved. Så jeg ser os ikke som en trussel for de seriøse, kompetitive mæglere, siger Stefan Avivson.

cl



MONJASA har siden november 2009 været fysisk leverandør af bunkers i Riga og Ventspils i Letland. Vi udvider konstant vores kendskab til det lokale marked, og sikrer os de bedste kvaliteter, priser og vilkår for vores kunder. Det er i tråd med vores overordnede strategi om, at vi skal kunne tilbyde noget ekstraordinært på de kerneområder vi beskæftiger os med. Så hvem spørger du næste gang du skal bruge bunkers i Baltikum?

Fortsættes...

VIDSTE DU...

- at vi med eksklusiv råderet over den tidligere Vexoil Terminal i Riga havn, samt 3 mindre tankskibe til levering af bunkers i både Riga og Ventspils er utrolig fleksible og leveringsdygtige? At vi er særdeles konkurrencedygtige i Baltikum generelt, grundet vores fordele på logistik og indkøb. Ring og hør hvad vi kan tilbyde dig i Baltikum.

MONJASA

Bunkering knowledge

Strevelinsvej 4, 7000 Fredericia
Tel.: +45 70 260 230. www.monjasa.com