

# Årsberetning 2016



Haugesund Rederiforening

# Årsberetning 2016

## Virksomhet

Haugesund Rederiforening har siden 1998 hatt felles sekretariat og daglig leder/sekretær med Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland (MFHS).

## Styresammensetning

Styret har etter årsmøtet den 31. mars 2016 bestått av:

Person	Tittel	Valgt til*
<b>Jan Fredrik Meling</b>	Leder	2018
<b>Synnøve Seglem</b>	Nestleder	2017
<b>Kristine Skeie</b>	Styremedlem	2018
<b>Sindre Matre</b>	1. Varamedlem	2017

\* Valgperioden gjelder for styrevervet. Leder og nestleder velges for ett år om gangen.

## Medlemmer

**Pr. 31.12.16 hadde foreningen 12 medlemsbedrifter. Disse er:**

- Arriva Shipping
- Brødr. Klovning Shipping
- COG Offshore
- DeepOcean Shipping
- DeepWell
- Eidesvik Offshore
- Hagland Shipping
- Knutsen O.A.S. Shipping
- Kopervik Ship Management
- Norwegian Maritime Services
- Solstad Offshore
- Østensjø Rederi

Av disse er det en bedrift som står oppført uten tonnasje. Foreningen har 29 faste representanter foruten 94 besøkende representanter/medlemmer.

## Nøkkeltall fra Haugesund Rederiforening

**Innmeldt tonnasje i foreningen pr. 31.12.16 var 181 skip / 4.6 MDVT.**

Flere av rederiene oppgir kaskoforsikringsverdiene av skipene sine i amerikanske dollar og euro. Basert på kursnoteringene den 02.01.16 med omregning til norske kroner, hadde flåten en samlet kaskoforsikringsverdi på kr. 74,4 milliarder NOK.

Både antall skip og forsikringsverdi har økt betydelig fra i fjor. Selv om en del skip er solgt som følge av offshorekrisen, har den pågående konsolideringsprosessen sammen med leveringen av nye skip til enkelte rederier, ført til flåtevekst samlet sett.

## Nybyggingskontrakter pr. 31.12.16:

- |                            |          |
|----------------------------|----------|
| • Knutsen O.A.S. Shipping: | <b>3</b> |
| • Østensjø:                | <b>5</b> |

**Samlet kontraktsverdi NOK 3,29 milliarder.**

# Aktiviteter

I løpet av året er det avholdt 5 styremøter, hvorav ett pr. e-post, og 8 medlemsmøter, hvorav ett årsmøte.

Agenda for medlemsmøtene har vært:

- 11. februar** Foredragsholder: Harald Solberg, viseadm. dir. i Norges Rederiforbund.  
*Manøvrering i krevende farvann – aktuelle saker fra Norges Rederiforbund*
- 31. mars** Årsmøte.  
Foredragsholder: Torleif Lothe, seniorforsker i Uni Research Polytec.  
*Nytt og bedre bølgevarsel for kysten redder liv.*
- 28. april** Foredragsholder: Lars Peder Solstad, adm. dir. i Solstad Offshore.  
*Tanker etter to år som president i Rederiforbundet og veien videre for Solstad og offshorerederiene.*
- 26. mai** Foredragsholder: Svein Olav Simonsen, direktør NHO Rogaland.  
*Quo Vadis, Haugesundregionen?*
- 8. september** Foredragsholder: Petter Steen jr., tidligere ordfører i Haugesund.  
*Utfordringer i norsk økonomi – finansnæringens rolle.*
- 21. oktober** Festmøte med ledsager.  
Foredragsholder: Kai Eide, Norges ambassadør til Sverige.  
*Vandring i ulendt terreng – en personlig beretning om 40 års virke i en ustabil verden*
- 17. november** Foredragsholder: Hans Olav Lindal, president i Norges Rederiforbund.  
*Aktuelt fra Rederiforbundet*
- 16. desember** Julebord.  
Foredragsholder: Per Edgar Kokkvold, tidligere generalsekretær i Norsk Presseforbund  
*Retten til å si det andre ikke liker å høre.*

# Kurs

I samarbeid med Maritimt Forum har foreningen arrangert følgende kurs for sine medlemmer i 2016:

- 23. februar** Uro i markedene – Skagen Fondene
- 24. oktober** Shippingkurs – KPMG
- 30. november** Ny teknologi i decommissioning offshore vind – Hochschule Emden/Leer og HSH

# Foredrag

Maritimt Forum / Haugesund Rederiforening har holdt flere foredrag i løpet av året:

- 25. januar** Senioruniversitetet
- 22. februar** Haugesund Høyre
- 24. februar** Haugaland vid. skole
- 9. mars** Udland Omsorgsenter
- 30. mars** Skeisvang vid. skole
- 30. mars** Haraldsvang Omsorgsenter
- 16. juli** Edda Adventures
- 23. august** Hochschule Emden/Leer
- 31. august** Utvekslingsstudenter Rotary
- 13. september** Haugaland Hjertelag
- 22. september** Marex III
- 16. desember** NTL Sjøfartsdirektoratet

# Annet

## 3. juni:

Avslutningsmiddag for avgangsstudentene ved nautisk- og skipsteknisk linje ved Karmsund fagskole og nautikkavdelingen ved Høgskolen Stord /Haugesund. Dette er en årlig begivenhet betalt av foreningen som studenter og lærere ved skolene setter stor pris på. Kontaktpersoner i de ulike rederiene inviteres også til middagen som på en flott måte markerer overgangen fra student til yrkesaktiv.

Haugesund Rederiforening sin leder hilste studenter og lærere.



# Informasjonsarbeid

Haugesund Rederiforening og Maritimt Forum for Haugaland og Sunnhordland (MFHS) samarbeider tett med hensyn til informasjonsarbeidet mot publikum og politiske beslutningstakere. MFHS har et eget ukentlig nyhetsbrev med saker av betydning for medlemsrederiene i Haugesund Rederiforening.

Nyhetsbrevet når så vel medlemmer som media og politiske beslutningstakere.

Dessuten utgir MFHS en årlig maritim rapport. Rapporten for 2017 viste at rederiene i den regionale maritime klyngen har størst omsetning med 20,87 milliarder kroner mot samlet 39,79 milliarder kroner i hele klyngen.

Omsetningen for rederiene ble redusert med 2,78 milliarder kroner i løpet av 2016. Rederiene sysselsatte 2.309 norske

sjøfolk og 3.584 utenlandske ved utløpet av 2016. Antallet norske sjøfolk ble redusert med 176 fra 2015, mens antallet utenlandske sjøfolk ble redusert med 698. Dette er tall som omfatter flere rederier enn dem som er medlem i Haugesund Rederiforeningen, blant annet Dof.

I 2016 ble det også utgitt en maritim avis som innstikk i Haugesunds Avis og Sunnhordland. Slik fikk nær 40.000 lesere informasjon om den regionale maritime næringen.



# Politikk

Maritimt Forum for Haugaland og Sunnhordland (MFHS) og Haugesund Rederiforening samarbeider tett med hensyn til informasjonsarbeidet mot publikum og politiske beslutningstakere. Bakteppet for mye av det næringspolitiske arbeidet i 2016 har vært den sviktende aktiviteten offshore og konsolideringene i ulike deler av den maritime næringen.

## Statoils rolle

«Statoil ble i sin tid etablert som et politisk virkemiddel med et klart samfunnsoppdrag. Derfor har selskapet opp gjennom årene blitt tildelt omfattende privilegier på norsk sokkel. Statoils virksomhet har store konsekvenser for ressursforvaltning, sysselsetting, næringsstruktur, teknologiutvikling og offentlige inntekter. Likevel drives selskapet uten klare politiske føringer for rolle, ansvar og forventninger. Det skaper behov for nye politiske grep. Selskapet har gått fra å være et viktig virkemiddel, til å representere en selvstendig politisk og industriell maktfaktor.»

Slik lyder konsentratet av de synspunktene Norges Rederiforbund har fremmet i debatten rundt Statoils rolle under krisen i offshoremarkedet.

Konklusjonen for forbundet har vært at Statoils andel i virksomheten på sokkelen bør reduseres og man har tatt til orde for at forvaltningen av det statlige eierskapet i Statoil bør løftes ut av Olje- og energidepartementet (OED) som en følge av at det samme departementet også er ansvarlig for den ressursmessige reguleringen av selskapet.

Haugesund Rederiforening har støttet opp om Rederiforbundets kritikk av hvordan Statoil utøver sin rolle på norsk sokkel.

## Politiske tiltak mot svikten i markedet for offshore service

Regjeringens maritime strategi ble godt mottatt i næringen da den kom på førsommeren 2015, og Haugesund Rederiforening har arbeidet for en raskest mulig implementering. Det er blant annet gjort endringer i fartsområdebegrensningene kombinert med en utvidet refusjonsordning hvor riktignok sjøfolkens organisasjoner og arbeidsgiversiden er uenige om hvor heldige virkningene samlet sett er, men hvor det synes å være enighet om at kravene i refusjonsordningen til opplæringstillinger om bord på så vel skip i NOR som NIS har gitt økt tilgang på læreplasser når flere rederier har valgt å flagge i NIS. Maritimt Opplæringskontor sørvest har også gjort en undersøkelse som bekrefter dette.

Når vi har arbeidet for politiske tiltak som kan lindre virkningene av nedgangen i offshoremarkedet, har vi påpekt at en full nettolønnsordning for offshoreskip i NOR må på plass snarest mulig. Dette tiltaket er ikke en del av den maritime strategien. Dessuten har Haugesund Rederiforening påpekt behovet for

følgende tiltak:

- Pådriv for myndighetssiden om økt plugging av oljebrønner
- Nye letearealer på sokkelen
- Demobilisering av gamle felt
- Pilotprosjekter offshore vind
- Innovasjonsstøtte offshore vind
- Gode miljøfinansieringsordninger
- Økt forskning
- Kontinuerlig fokus på arbeidsmarkedstiltak
- Forbedring av permitteringsreglene
- Nyanskaffelser til Sjøforsvaret og Kystvakten gjennom norske verft
- Grønn fornyelse av fergeflåten

## Ny havne- og farvannslov

Regjeringen har satt ned et utvalg som skal revidere gjeldende havne- og farvannslov. Haugesund Rederiforening har hatt møte med utvalget og presentert en rekke synspunkter. Blant annet har vi tydelig fremholdt at en frigivelse av havnekapitalen vil kunne svekke utviklingen av havnene og føre til økt avgiftsbelastning for sjøtransporten.

## Regjeringens havstrategi

Regjeringen igangsatte et arbeid med en havstrategi som ble fremlagt i februar 2017. I ses alle havets muligheter sees under ett, det vil si olje, gass, gruvedrift på og under havbunnen, offshore vind, fiskeri, havbruk og skipsfart. Det vide omfanget skiller den nye strategien fra den maritime strategien som ble presentert i 2015. Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland har i denne anledning tatt til orde for et Havdepartement på bakgrunn av et ønske om en bedre offentlig samordning av strategier og myndighetsutøvelse.

# Utdanning, forskning og rekruttering

Kompetanse er rederienes viktigste konkurransefortrinn i den globale konkurransen.

## Haugesund International School

Det ble gjennom hele 2015 og våren 2016 arbeidet for å få til en etablering av en internasjonal skole i Haugesund etter friskoleloven. Denne kom i gang med undervisning i leide lokaler på Rossabø skole i august. Skolen har i dag 21 elever og 6 lærere, men må opp i 30 elever for å gå i økonomisk balanse. Dette har styret og ledelsen for skolen god tro på at blir realisert høsten 2017, og Haugesund Rederiforening har i påvente av at skolen blir økonomisk selvhjulpen, bidratt med 250.000 kroner i støtte hvorav 50.000 kroner er stiftelseskapital.

## Skipsfartens Utdannings- og Rekrutteringsforum

MFHS innehar sekretariatsfunksjonen for Skipsfartens Utdannings- og Rekrutteringsforum (SURF). Alle kompetanse-spørsmål av betydning for medlemsrederiene i så vel MFHS som SURF blir tatt opp i sistnevnte. I 2016 har endringene i fartsområdebegrensningene med en tilskuddsordning i NIS, kompetansestrategiarbeidet i Norges Rederiforbund, skips-elektrikerutdanningen, maritimt senter, fusjonsforhandlingene mellom Høgskolen Stord/Haugesund, Høgskolen i Bergen og Høgskolen i Sogn og Fjordane samt håndteringen av nedbemanning i krisetider og sikring av kompetanse hatt særskilt fokus.

## Maritimt senter

Våren 2014 ble det tatt et politisk initiativ til etableringen av et maritimt senter tilknyttet Karmsund videregående skole. Initiativet førte til at en sak ble lagt frem for fylkesutvalget i Rogaland Fylkeskommune på høsten, og det ble her fattet vedtak om å forsøke å få til et slikt senter etter nærmere dialog mellom Karmsund videregående skole, HSH, Simsea, Haugaland Vekst og MFHS.

Senere har HSH tatt ledelsen i saken blant annet med utgangspunkt i at skolen lider under plassmangel og må ha nye arealer. Høgskolen har fått utarbeidet en mulighetsstudie, en konseptutredning og en arealrapport. Sistnevnte overleveres Kunnskapsdepartementet på nyåret i 2017 og er laget sammen med Statsbygg. Samtidig har HSH tilsatt en prosjektleder som kan ta arbeidet med det maritime senter mot en faktisk realisering.

Haugesund Rederiforening har deltatt med innspill i hele prosessen, ikke minst i 2016 da konseptutredningen ble

utarbeidet. Tanken er at maritim utdanning, forskning, innovasjon og formidling ved HSH og på Haugalandet og i Sunnhordland skal styrkes gjennom et sterkt samvirke mellom HSH andre aktører i den maritime klyngen, herunder Rogaland Fylkeskommune, i et maritimt senter.

## Høgskulen på Vestlandet

I 2014 påla Kunnskapsdepartementet universitetene og høyskolene i Norge å forhandle frem sammenslåinger og/eller nye samarbeidsløsninger for å skape større og mer kraftfulle utdannings- og forskningsinstitusjoner.

I starten på september 2015 ble Høgskolen i Bergen, Høgskolen i Sogn og Fjordane og Høgskolen Stord/Haugesund enige om å starte et utredningsarbeid som skulle se om det var grunnlag for å starte fusjonsforhandlinger fra februar 2016. Dette skjedde etter at man ikke hadde lyktes i forhandlinger med Universitetet i Stavanger. Utredningsarbeidet konkluderte positivt, og de tre høyskolene gikk til forhandlingsbordet. Disse forhandlingene har resultert i at Høgskolen Stord/Haugesund, Høgskolen i Bergen og Høgskolen i Sogn og Fjordane fra den 1. januar 2017 er blitt til en fusjonert enhet med navn Høgskulen på Vestlandet. HSH sine to campus i Haugesund og på Stord fortsetter under ledelse av en stedlig prorektor.

# Markedene

## Offshorefartøy

Året 2016 ble et forferdelig år for offshorerederiene. Ratenivåene var generelt svært dårlige internasjonalt og spot- og periode-markedet i Nordsjøen tilsvarende. Utnyttelsesgraden har også vært lav. Lange kontrakter har gjerne blitt inngått på OPEX nivå, med liten eller ingen premie utover dette. Dessverre for rederiene har også kontrakter inngått før krisen nå stort sett utgått eller blitt reforhandlet. Dette gjør at kontantstrømmen i rederiene er faretruende lav. På toppen av alt har skipsverdier falt ytterligere og spesielt mindre PSV og AHTS fikk en betydelig prisnedgang det siste året. Som følge av denne utvikling er det nå ca. 1.600 offshore service skip i opplag i verden hvorav 100 PSV og 40 AHTS fra Nordsjømarkedet.

På grunn av de dårlige markedsforholdene har mange av de norske rederiene ikke vært i stand til å oppfylle sine forpliktelser overfor sine långivere (banker og obligasjonseiere). Dette har ført til mange og dramatiske omveltninger både i eierstrukturer og i rederistrukturer. De store restruktureringene i bransjen er ikke ferdige, og det antas at dette er noe som også vil prege overskriftene i 2017.

Oljeprisen har nå stabilisert seg på ett nivå over 50 USD, og det er også små tegn på at aktiviteten igjen er i ferd med å øke noe i oljebransjen. Det er også økt aktivitet i andre sektorer som vind, 'decommissioning' og andre segmenter i havrommet som er med på å øke etterspørselen for offshore service skip. Vi forventer et tøft marked for rederiene i 2017, men det er indikasjoner på en del positive signaler for 2018 og utover.

## Råoljetankskip

2016 begynte på samme nivå som året før, mens 2015 ble et kraftig år med stabile eller økende rater, gikk inntjening i 2016 betydelig ned med en liten forbedring i slutten av året, ikke minst på grunn av oppbygging av oljelager i forkanten av en forventet reduksjon av produksjon i OPEC-landene.

Gjennomsnittlige t/c rater for moderne VLCC tankskip beveget seg nedover fra USD 55.000,-/dag i begynnelsen av året til USD 28.000,-/dag på sen sommeren og opp til USD 31.500,-/ dag i slutten av 2016. T/c-rater for Suezmax skip hadde det samme mønster; fra USD 28.500,- /dag i januar USD 21.000,- i august og noe høyere i desember (USD 22.500,-/dag). Aframax tankskip begynte på USD 29.500,-/ dag og sluttet på USD 19.500,- / dag med en dipp på sommeren rund USD 17.000,-/ dag.

Ordremassen for nybygg minket betydelig i 2016, men det

forventes 51 VLCC'er og 61 Suezmax skip levert i 2017, og 31 VLCC og 31 Suezmax i 2018. Ordreboken deretter er mer eller mindre fraværende.

Nye internasjonale regler, blant annet om behandling av ballast vann, forventes å gi mer opphogging av råoljetankskip og bedre muligheter for moderne tonnasje på sikt.

## Produkttankskip

Produkttankskipene fikk i 2016 en betydelig reduksjon i inntjening i forhold til 2015. Dette gjelder LR2, LR1 og MR tankskip, hvor det må noteres at LR2 har kommet ned fra et relativt høyt t/c-nivå.

For MR-skip gikk t/c-raten ned fra rund USD 18.500,- til omtrent USD 12.000,-/dag i slutten av 2016. T/c-rater for LR1 skip har blitt redusert fra USD 28.000,- i begynnelsen av 2016 til USD 14.000,- mot slutten av året. LR2-skip gikk ned fra nesten USD 30.000,- i begynnelsen til omtrent USD 16.000,- i siste kvartal 2016.

## Kjemikalietankskip

Kjemikalietankmarkedet var brukbart gjennom største delen av 2016, omtrent på samme nivå eller litt høyere enn året før, men hadde en markant nedgang på slutten av året. Årsaken var primært mindre transportvolum og høyere bunkerskostnader. Faktisk inntjening på TCE-basis var nesten 10% lavere i 4. kvartal enn i 1. halvdel 2016 og 2015. Reduksjon i inntjening gjelder både for interkontinental fart og regionalt (europaisk) fartsområde.

I 2016 begynte 'deepsea' markedet å merke konsekvensen av levering av et betydelig antall nybygg skip (spesielt skip over 20.000 mt dødvekt) og har forsterket volumreduksjonen. For mindre kjemikalietankskip er fremdeles nybygg ordreboken sterk begrenset.

## Tørrlast

2016 var også et utfordrende år for tørrlast markedet. Det ble som de siste årene preget av svake fraktrater, men selvsagt litt varierende avhengig av segment. I likhet med 2015, var det nok markedet for stor bulk og containerskip som også i 2016 har hatt det tyngst.

Markedet for containerskip for året 2016 er på linje med 2015, og er fremdeles preget av overkapasitet og stagnasjon i ratene. Pr. 1. jan 2016 var der registrert skip i ordre på hele 4.04 m TEU, som utgjør ca 20 % av den eksisterende flåte. 2016 ble også et stort år med hensyn til opphugging, og samlet DWT opphugget i 2016 var nesten 3 ganger større enn i 2015. For første gang ble 6000 TEU + og 13.000 TEU + containerskip skrapet. Mange av disse skipene er av nyere dato og noen med byggeår helt opp til 2010.

Markedet for bulk ble i 2016 også preget av overkapasitet og vekslende rater. BDI var under historiske 500 (startet på 1000 i 1985) i begynnelsen av året, men steg til over 1000 ut på sen høsten for så falle igjen ved slutten av året. Til tross for fallende nybyggingspriser, var der en markant stigning i «second hand» salg for alle størrelser. Årsak til dette kan være noe stigning i ratene, utfordringer med finansiering, samt mindre tilgang av lengre T/C ordre i markedet. Sammenlignet med 2015 gikk volumet av bulkskip til skraping ned med ca. 5 % i 2016, og for Cape Size størrelser hele 10 %.

For nærskipsfarten er situasjonen noenlunde den samme som for 2015, med overkapasitet på tonnasje. Det har vært positive perioder med økt aktivitet og stigende rater, og det kan tyde på at det skal lite til for å få en bedre balanse i markedet. Lav bunkerspris gjennom hele året har gitt en positiv effekt for nærskipsfarten.

For selvlosserne ble 2016 et år på det jevne, men også her litt varierende gjennom året. Markedet for selvlossere har økt de siste årene, men det har også tilgangen på selvlossere. For 2016 ble det også registret økning i tonnasje for selvlossere, og det gjenstår å se hvordan dette vil påvirke markedet fremover.

(Informasjonen om markedene over er utarbeidet av R.G. Hagland AS)

## Bøyelast

Bøyelast-markedet er stabilt og noenlunde i balanse, men oppstartforsinkelser relatert til nye felt fører fortsatt til utfordringer med hensyn til optimal utnyttelse. Markedet vil i år være preget av at nye felt kommer i produksjon, og vi forventer en forbedring av flåteutnyttelsen.

Vi ser fortsatt at kunder er i markedet for nye kontrakter både på TC og CoA-siden, dette sammen med behov for ytterligere utfasing av eldre tonnasje, kombinert med lav kontrahering, gjør at vi fortsatt positive til markedet fremover. En utfordring er imidlertid CoA siden hvor det er vanskelig å få til en flåtefornyelse da det ofte er stor usikkerhet knyttet til tilgjengelige volum og utnyttelse.

## LNG

LNG markedet har endret seg dramatisk de siste året. De etablerte handelslinjene av LNG er nå snudd opp ned. Land som tidligere var store importører av LNG er nå eksportører. Dette gjelder blant annet Amerika og Australia. Disse landene bidrar til økt produksjon av LNG. Det er klart dette har stor betydning for LNG frakt markedet.

Andre halvdel av 2015 og i 2016 ble det levert en rekke LNG skip uten kontraktsdekning, noe som førte til overkapasitet i markedet. Det medførte fall i spot-ratene til under 50.000 USD/dag for moderne skip, med ytterligere rabatt for eldre steam skip som har høyere forbruk og boil-off. Oljeprisfallet førte naturlig nok også til fall i gassprisene. Overkapasitet av tonnasje og lav gasspris førte til at en del eldre LNG skip ble liggende og vente på et bedre marked. I utgangen av 2016 og inn i 2017 var det en liten økning i spot raten på LNG laster. Produksjonen økte og etterspørsel i Kina vil nok bidra til å bedre markedet igjen etter nedgangen som var i 2015/2016.

Kontrakts lengden har endret seg fra å være lik lengde som produksjon på 20 til 25 år, er nå kontraktene på mye kortere lenger og et voksende spot marked som tidligere har vært ikke eksisterende.

Vi ser også en økning i kontrahering av mindre LNG skip både til småskala LNG prosjekter og også som bunkers-skip for den økende flåten av skip med LNG fremdriftsmaskineri. Det er også et økende FSRU marked. I dag opererer 24 FSRU world wide. Flere av FSRU fartøyene har vært prosjekt bygget. I 2016 ble det vunnet 7 FSRU kontrakter i markedet. Dette trenden vil nok øke fremover.

(Informasjonen om markedene for bøyelast og LNG er utarbeidet av Knutsen O.A.S. Shipping)



# Nøkkeltall fra Norges Rederiforbund

- Den norske utenriksflåten bestod pr. 1. januar 2017 av totalt 1.716 skip / 43,4 mill. dwt. Av disse seilte 778 skip / 20,5 mill. dwt. under norsk flagg (NOR og NIS).
- Norske utenriksrederier hadde en samlet kontraktsmasse på 72 skip / 2,8 mill. dwt. som er hele 77 skip færre enn på samme tid i fjor.
- Største byggeand i dwt. er Kina med 32 skip / 1,3 mill. dwt. På andre plass kommer Sør-Korea hvor det skal bygges 15 skip / 1,1 mill. dwt. I Norge skal det bygges 9 skip / 44.000 dwt. Kontraktsmassens verdi er NOK 39,0 milliarder / 4,5 mrd. USD. I tillegg kommer 4 rigger til en verdi av NOK 15,6 milliarder / 1,8 mrd. USD. Total kontraktsmasse kommer da opp i 76 skip og rigger til en verdi av NOK 54,6 milliarder / 6,3 mrd. USD milliarder. Dette er en halvering i ordrebok både i antall og verdi målt mot året før.

---

## Annet

### Legater og fond

- **Norges Rederiforbunds sjømannsfond av 1918**

Etter søknad gjennom Haugesund Rederiforening, ble det i 2016 bevilget premier til 12 velfortjente sjømenn.

- **Høgh Hervigs utdannelsesfond**

Det ble i 2016 utdelt stipend à kr. 4.000,- til to kandidater.

- **Johan Thorsen og hustrus legat til fordel for forulykkede sjømenns etterlatte**

Legatet opphørte å eksistere i 2016. Det ble fusjonert med flere andre legater under «Haugesund bys legat for økonomisk vanskeligstilte».

- **Sjømenns Aldershjem i Haugesund**

Det ble i 2016 tildelt pris til beste avgangsstudent ved nautisk linje på Karmsund videregående skole, ved skipsteknisk linje på Karmsund videregående skole og ved nautikkstudiet på Høgskolen Stord/Haugesund. Hver pris var på kr. 10 000,-.

### Ytre miljø

Virksomheten følger gjeldende lover og forskrifter og påvirker ikke det ytre miljøet utover vanlig kontordrift.

### Likestilling

Styret bestod pr. 31.12.16 av 3 styre- og 1 varamedlemmer, herav 50 % kvinner. Administrasjonen bestod pr. 31.12.16 av 1 mann. Av de personlige medlemmene i foreningen er kvinneandelen på 7,2 % som er en nedgang på 1,3 % fra 2015.

### HMS

Året 2016 forløp uten noen skader. Det var 0 % sykefravær blant de ansatte på kontoret.

### Ledelse og administrasjon

Sverre Meling jr. har vært foreningens sekretær i 1/3 stilling gjennom hele året. Tiina Vormestrand har vært foreningens bestyrer, og Rune Vormestrand har vært forenings kokk.

# Økonomi

Regnskapet pr. 31.12.16 viser samlede driftsinntekter på:	kr. 1.630.278,-
<hr/>	
Totale driftskostnader:	kr. 1.777.063,-
<hr/>	
Årsresultat ble negativt med:	– kr. 146.785,-
<hr/>	

## Fortsatt drift

Regnskapet er satt opp under forutsetning av fortsatt drift.

## Revisjon og regnskap

Haugesund Rederiforenings revisor er Anders Kyvik. Regnskapsfører er Hagland Finans AS.

Haugesund, 2. mars 2017



---

Jan Fredrik Meling



---

Synnøve Seglem



---

Kristine Skeie

# Verv

## Haugesund Rederiforening

### STYRET

#### Medlemmer:

- Jan Fredrik Meling (leder)
- Synnøve Seglem (nestleder)
- Kristine Skeie

#### Varamedlemmer:

- Sindre Matre

### HUSSTYRET

#### Medlemmer:

- Jan Lothe (leder)
- Pål Halvorsen
- Knut Rasmussen

## Norges Rederiforbund

### STYRET

#### Medlemmer:

- Jan Fredrik Meling
- Arne W. Aanensen

### UTENRIKSFARTENS FORHANDLINGSUTVALG (UFU)

#### Medlemmer:

- Kenneth Walland

### GRUPPE FOR OFFSHORE SERVICEFARTØY (GOS)

#### Medlemmer:

- Jan Fredrik Meling (viseformann)

#### Varamedlem:

- Johan Rokstad

### DRIFTSUTVALGET FOR SKIP (MSDUS)

#### Medlem:

- Tor Eirik Huse

### SJØMANNSFONDET AV 1918

#### Medlemmer:

- Sverre Meling jr.

### GRUPPE FOR UNDERVANNSENTREPENØR-VIRKSOMHET (GUE)

#### Varamedlem:

- Ottar Mæland

#### Varamedlem:

- Ingunn Øvereng Iveland

### GRUPPE FOR DEEP SEA (GDS)

#### Medlem:

- Synnøve Seglem

### GRUPPE FOR SHORT SEA (GSS)

#### Medlemmer:

- Sindre Matre

### REVISJONSUTVALGET

#### Medlem:

- Trygve Seglem (formann)

## Maritimt Forum

### STYRET I MARITIMT FORUM FOR HAUGALANDET OG SUNNHORDLAND

#### Medlemmer:

- Arne W. Aanensen (nestleder)
- Sindre Matre

#### Varamedlemmer:

- Jan Fredrik Meling
- Synnøve Seglem

### STYRET I MARITIMT FORUM SENTRALT

#### Medlem:

- Knut W. Aanensen

## Andre verv

### STYRET FOR SJØMENNENS ALDERSHJEM I HAUGESUND

#### Medlemmer:

- Jan Lothe (leder)
- Øyvind Bårdsen

#### Varamedlem:

- Sverre Meling jr.

### STYRET I SIMSEA

#### Medlem:

- Geir Tore Henriksen

### STYRET I SKIRBSREDER KR. HØGH HERVIGS UTDANNELSESFOND

#### Medlemmer:

- Jan Frederik Meling
- Synnøve Seglem
- Kristine Skeie

### STYRET FOR KARMSUND FOLKEMUSEUM

#### Medlem:

- Johannes Østensjø d.y.

#### Varamedlem:

- Jan Lothe

### HAUGESUND BYS LEGAT FOR ØKONOMISK VANSKELIGSTILTE

#### Medlem:

- Sverre Meling jr.



Haugesund Rederiforening