

# Årsberetning 2001



Haugesund Rederiforening

# Årsberetning 2001

## ***VIRKSOMHET***

Haugesund Rederiforening har i 2001 (siden 1998) hatt felles sekretariat og daglig leder/sekretær med Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland.

## ***Informasjonsarbeid***

Informasjonsarbeidet mot publikum og politiske beslutningstakere har stått sentralt også i 2001. Mange av de politiske sakene hvor Haugesund Rederiforening har sterke interesser, frontes av Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland.

Den avgåtte Arbeiderpartiregjeringen gjorde i sitt forslag til statsbudsjett enda en gang anslag mot refusjonsordningen, som er etablert for å sikre sysselsettingen av norske sjøfolk, ved at det ble foreslått at mannskaper om bord på fartøyer i petroleumsvirksomhet skulle tas ut av ordningen (mannskaper om bord i bøyelasterne ble tatt ut i 1998). Samarbeidsregjeringen mente de kom næringen i møte med å foreslå ny refusjonssats på 7,5 % mot de tidligere 12 % for denne fartøygruppen som gir arbeid til anslagsvis 3500 norske sjøfolk hvorav anslagsvis 1000 er ansatt i våre medlemsrederier. Om bord i disse fartøyene (inkl. bøyelasterne) har vi dessuten 2/3 av opplæringsplassene for unge som søker en karriere på sjøen. Til tross for at det ble foreslått en nettolønnsordning for ferjerederiene i utenriksfart, måtte vi anse den nye politikken som dårligere for vår lokale skipsfart samtidig som vi igjen fikk demonstrert den totale mangel på forutsigbarhet. I samarbeid med sjømannsorganisasjonene organiserte vi et demonstrasjonsoppløp på Løvebakken samme dag som finansdebatten begynte i Stortinget. 120 sjøfolk fra Haugalandet og Sunnhordland deltok sammen med ca. 150 fra andre kanter av landet. Resultatet av dette ble, dersom vi skal tillegge *Aksjon Løvebakken* all vekt, at Stortinget vedtok en refusjonssats på 9,3 % for fartøyer i petroleumsvirksomhet. Samtidig gikk næringsministeren ut og lovet en forsering av arbeidet med en skipsfartsmelding som vil bli lagt frem for Stortinget våren 2002.

Regjeringen fremmet den 1. desember 2000 melding til Stortinget om fremtidig organisering av Kystverket. Etaten (Kystdirektoratet) ble foreslått omgjort til forvaltningsbedrift. I vårsesjonen fattet Stortinget vedtak om utflytting fra Oslo til Ålesund av direktoratet, men produksjonsenheten (havneanleggsarbeid og bygging / tyngre vedlikehold av fyr og merker) ble vedtatt flyttet til Kabelvåg. Vi har arbeidet primært for å få Kystdirektoratets hovedadministrasjon lokalisert til Haugesund, sekundært for at lostjenesten, fyr- og merketjenesten og rederivirksomheten skulle skilles ut som egen enhet og lokaliseres her. I et nært samarbeid med den politiske ledelsen i Haugesund kommune lykkes vi i å oppnå dette siste.

Regjeringen la frem sitt forslag til Nasjonal Transportplan 2002-2011 den 29. september 2000. Planen ble behandlet av Stortinget i vårsesjonen 2001. Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland sendte i forkant av dette en omfattende uttalelse til Stortingets samferdselskomite. Denne bygde bl.a. på en høringsuttalelse tidligere gitt av Haugesund Rederiforening til Rogaland Fylke. Vi ønsket Karmsund havn som nasjonal havn, E-134 som nasjonal transportkorridor, og det ble fremmet synspunkter vedrørende elektroniske sjøkart, lostjenesten, avgifter og gebyrer og behandlingen av sjøtransporten generelt i planen. I Stortingets behandling fikk vi gjennomslag for kravet om nasjonal havnestatus for Karmsund havn og for kravet om E-134 som nasjonal transportkorridor.

Styret anser det som viktig at rederinæringen gjennom informasjonsarbeidet til Haugesund Rederiforening vinner et positivt omdømme i den lokale opinionen. Derfor har det vært satt av tid til annenhver uke å innrapportere *Skipslisten* til Haugesunds Avis. Listen viser skipenes størrelse og posisjon foruten hvem som er kaptein om bord. En gang i måneden har dessuten Haugesunds Avis en egen spalte som heter *Månedens skip*. Tekst og foto leveres av Haugesund Rederiforening.

### ***Utdanning og rekruttering***

Haugesund Rederiforening har gjennom hele 2001, sammen med Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland, hatt ansvaret for å administrere partnerskapsavtalen mellom åtte av våre medlemsrederier og Høgskolen Stord/Hgsd.

I høsthalvåret har vi tatt imot grupper av elever til bedriftsbesøk hos Østensjø Rederi hvor de foruten informasjon om rederiet har fått yrkesorientering rettet mot sjøfartsfagene. Disse bedriftsbesøkene har vært kombinert med besøk hos ResQ A/S.

For øvrig har Haugesund Rederiforening samarbeidet med Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland om en del andre rekrutteringstiltak.

### ***Sjøfartshistorie***

Styret ansatte med virkning fra 1. august 1999 cand. phil. Morten Hammerborg til å skrive Haugesund og omegns sjøfartshistorie. Arbeidet har pågått siden, og referansegruppen bestående av Trygve Seglem, professor Øyvind Bjørnson, 1. amanuensis Nils Kolle, Josef Lygre og Sverre Meling jr. har hatt tre møter. Etter at Morten Hammerborg ble frastjålet PC-en hvor mye materiale fra arkivsøk lå lagret, forlenget styret engasjementsperioden med tre måneder. Frist for innlevering av manuskript til trykking er nå 31.12.02.

### ***Møtevirkosomhet***

I løpet av året er det avholdt seks styremøter og åtte medlemsmøter.

Agenda for medlemsmøtene har vært:

- 22.03 Årsmøte med påfølgende foredrag av skipsreder Simon Eidesvik: Orientering om Eidesvik & Co.
- 26.04 Advokatfullmektig i Norges Rederiforbund: Rederienes erstatningsansvar ved skipsforlis.
- 31.05 Leder for Avaldsnesprosjektet, Marit Synnøve Veia: Avaldsnes som maritimt senter gjennom tre tusen år belyst med ny forskning.
- 06.09 1. amanuensis Stig Tenold ved Senter for internasjonal økonomi og skipsfart (NHH): Skipsfartskrisen på 70-tallet og norske rederier.
- 19.10 Festmøte med ledsager. Kjetil Thorsen fra arkitektfirmaet Snøhetta: Biblioteket i Alexandria.
- 15.11 1. amanuensis ved Høgskolen Stord/Hgsd., Inge Thorsen: Den maritime næringen i Nord-Rogaland og Sunnhordland.
- 14.12 Julebord. Kontreadmiral Jan Reksten: Det norske forsvaret i lys av den internasjonale politiske situasjonen.

## **MARKEDENE**

### ***Offshorefartøyer***

Året startet med en heller laber aktivitet for offshoreflåten i spotmarkedet med mange ledige fartøyer av alle kategorier langs kaiene i Aberdeen. Men som vanlig kunne man notere ganske store svingninger i ratenivået utover i året. Store AHTS ble sluttet i rater helt ned til GBP 4.000, mens et par dager senere kunne tilsvarende fartøy oppnå rate på GBP 14.000. Ratene for PSV-ene varrierte ikke fullt så mye, men for en stor PSV svingte ratene mellom GBP 4.500 og GBP 10.250 i samme periode. I mars/april begynte spotmarkedet å stramme seg til, og til tross for et jevnt tilsig av nybygg, ble det utover våren og sommeren stadig færre ledige skip i markedet. Den høye aktiviteten i offshoremarkedet begrenset seg ikke til Nordsjøen. Mange fartøyer gikk til andre markeder som Vest-Afrika, Brasil, Fjerne Østen, Svartehavet og Mexicogulven. Det ble i det hele et meget godt år for offshoreflåten, spesielt i spotmarkedet. De store AHTS-ene oppnådde topprater på GBP 40.000/50.000, og for store PSV-er ble det notert rater på GBP 30.000.

Det ble også gjort en del periodeslutninger i løpet av året til varierende, men til dels meget gode rater for kortere perioder.

Antallet offshorefartøyer i Nordsjøen holder seg rimelig konstant på ca. 200, hvorav ca. 150 er på langtidskontrakter. Dette til tross for et betydelig tilsig av nybygg. Flåten fornyes hele tiden. Skipene blir større, kraftigere og mer avanserte, mens en del eldre fartøyer finner seg andre markeder.

Det betydelige fallet i oljeprisen har så langt ikke hatt noe større konsekvens for offshoreaktivitetene, og så lenge prisen holder seg rundt \$ 20 fatet, vil forhåpentligvis oljeselskapene heller ikke redusere pågående aktiviteter eller utsette planlagte aktiviteter. Derimot kan det være større fare for at den store tilgangen på nybygg som kommer i markedet i løpet av 2002 og 2003, kan forrykke balansen mellom tilbud og etterspørsel. Det er i dag under bygging, eller kontrahert, ved verft i Nord-Europa eller for europeisk regning, 74 offshorefartøyer, hvorav 57 bygges ved norske verft. Denne ordremassen fordeles på følgende kategorier: 28 AHTS, 32 PSV og 14 MPOSV.

### ***Seismikk og survey:***

Survey og 2D markedet har vært preget av relativt lav aktivitet gjennom hele 2001. Ratenivået har stort sett holdt seg stabilt, mens derimot antall arbeidsdager pr. fartøy har vært noe lavt. Det har også i dette markedet vært en konsolidering i første rekke pga. oppkjøp og fusjoner. Kontraktene i dette segmentet er i stor grad basert på TC kontrakter, og da ofte basert på "call off" avtaler. For øyeblikket ser det ikke ut til at aktiviteten i markedet i 2002 blir spesielt høy.

Markedet for 3D seismikk har gjennom 2001 holdt seg relativt stabilt, og det er ingen indikasjoner som skulle tilsi en forandring her. Årsaken til dette er at aktørene i markedet har vært i stand til å konsolidere seg tilsvarende sine kunder, i første rekke konsolideringen de internasjonale oljeselskaper har foretatt. På mange måter har man klart å tilpasse tilbudet etter etterspørselen, og den markedskontroll oljeselskapene hadde klart å oppnå, er redusert på grunn av konsolideringen blant seismikk-leverandørene. De fleste rederiene som er involvert i dette markedet har langsiktige kontrakter med seismikk-leverandørene og vil derfor ikke være eksponert for kortsiktige svingninger i markedet. Unntaket vil selvfølgelig være om man har hatt kontraktfornyelser i perioden som er gått. Rederiene er i all hovedsak underleverandør for

seismikkselskaper, markedet er kontrollert av få aktører, større svingninger fremover vil derfor ikke forekomme forutsatt en stabil oljepris.

### ***Spesialskip for undervannstjenester***

Vi har i løpet av de siste årene sett en holdningsendring hos oljeselskapene når det gjelder dykking. Fra en uttalt visjon om at dykking i løpet av år 2000 skulle være erstattet av fjernstyrt teknologi, ser en nå behovet for å videreutvikle dykking og dykkefartøy.

Norsk sokkel er klassifisert som en moden sokkel. Dette innebærer at de store felts tid i stor grad er over. En knytter i større grad nye funn til eksisterende infrastruktur. Ny teknologi som avviksboring og metoder for økt utvinning, har ført til lengre levetid for eksisterende felt.

Investeringene på norsk sokkel vil de nærmeste årene ligge relativt stabilt på ca 60 milliarder NOK, men en forventer at investeringer innen undervannsteknologi vil øke, noe som igjen vil kreve flere spesialskip enn det en har på norsk sokkel i dag.

Mer enn 100 nye supply fartøy er i løpet av de siste par årene satt i bestilling. Den relativt høye økning i nybygg skyldes en endring innen EUs subsidieordning som ble gjort gjeldende fra sist år. Antall nye fartøy på markedet har ikke ført til overkapasitet da den norske offshoreflåten i dag jobber mer internasjonalt enn tidligere. En del av disse nye fartøyene vil bli tilpasset undervannsmarkedet og jobbe helt eller delvis som spesialskip for undervannstjenester.

### ***Råolje tankskip***

2001 begynte med en relativt sterk periode som varte til slutten av april. I løpet av denne perioden opplevde en Aframax-rater i området Worldscale 350 – 400 samtidig som en hadde VLCC-rater på Worldscale 160 – 180 tidlig i perioden. Markedet i årets resterende perioder var relativt svakt med unntak av et oppsving i september og oktober. Året endte med Aframax-rater rundt Worldscale 100 og VLCC-rater rundt Worldscale 40. Nedgangen i rate forklares med en generell økonomisk nedgang i verdensøkonomien. En nedgang i verdens oljeforbruk gjorde at OPEC kuttet produksjonen i et forsøk på å beholde en høy råoljepris. Som en følge av at store deler av denne reduksjonen ble absorbert av produsenter i Midtøsten, ble etterspørsel av transport ut fra disse områdene redusert noe som berører VLCC`ene. Et resultat av ratenivåets dårlige utvikling i andre halvdel av 2001, var økende antall salg av UL/VLCC og Suezmax til opphugging.

### ***Produkt tankskip***

Etter en veldig bra start fra en historisk høy Worldscale 400 – 450 i første kvartal, ble spotratene generelt redusert til Worldscale 100 – 150 på slutten av året. Hovedårsaken til denne utviklingen var endringene i etterspørsel i USA hvor første halvår var preget av stor etterspørsel etter produkter delvis som følge av mangel på naturgass i energimarkedet, mens etterspørselen sank betydelig etter terrorangrepet den 11. september. Situasjonen i USA hadde stor betydning også for det europeiske markedet, speislet for skip over 10.000 mt. dødvekt.

Det er omtrent 250 produkt tankskip i ordre med en samlet dødvekttonnasje mellom 35.000 mt. og 50.000 mt. Skipene skal leveres mellom 2002 og 2005. Det er usikkert om markedet kan absorbere denne tilgangen.

### ***Kjemikalie tankskip***

Generelt sett har 2001 vært et brukbart år. Markedet har styrket seg ytterligere mens brennstoffprisene var på et akseptabelt nivå. Resultatene til de fleste rederiene har vært bra, og timecharter equivalent har økt med omtrent 15 % i 2001.

Den generelle økonomiske nedgangen på verdensbasis siste halvår hadde sin innvirkning også på kjemikalie tankfarten. Resultatene var en del lavere i fjerde kvartal, men utsiktene er fremdeles positive.

### ***Tørrlast***

Den pessimisme som ble indikert i siste års beretning, viste seg dessverre å holde stikk. Markedet for alle typer bulktonnasje har vært på vikende front gjennom hele året og for moderne capesize-tonnasje er ratene for t/c redusert med 40-45% i løpet av året. For moderne Panamax og Handysize er fallet noe mindre, men allikevel i området 20-30%. Det forventes ytterligere fall i alle segmenter i 2002 med noe håp om litt oppgang i 2. halvår.

### ***Mindre tørrlast***

Fjoråret viste gjennomgående et svakt fraktmarked med liten aktivitet og lave rater. Bunkersprisene falt tilbake med ca 40-45% utover året, noe som var til hjelp for rederiene i løsfart. Håpet steg utover høsten da markedet syntes å bedre seg, men mot slutten av året falt markedet tilbake igjen. Stor konkurranse fra andre flagg og labert marked gir dystre utsikter for 2002.

Selvlosserne hadde også et svakt marked i 2001. Stadig mer tonnasje bygges og presser markedet ytterligere og gjør utsiktene for det kommende år dårlige. Markedet for papir og tremasse er dårlig, og for selvlossere i tømmertransport gir dette utslag i reduksjon i transportert volum av tømmer til denne industrien.

For alle typer tonnasje hvor operatørene har god kontraktsdekning, er situasjonen allikevel noe lettere.

Mindre containerskip har også en vanskelig hverdag og deler av tonnasjen er her gått i opplag i påvente av et bedre marked eller alternativt salg.

### ***HOVEDTALL FRA NORGES REDERIFORBUND***

Den norske utenriksflåten bestod pr. 01.01.02 av totalt 1 718 skip / 48,7 mill. dwt. Av disse seilte 1 015 skip / 33,1 mill. dwt. under norsk flagg. Flåten hadde en samlet verdi på 18,8 milliarder USD. Norske rederier hadde en samlet kontraktsmasse på 103 skip / 3,7 mill. dwt. som er 17 skip færre enn i fjor. Største byggeland i dwt. er Sør Korea med 12 skip / 1,4 mill. dwt. Norge er største byggeland regnet i antall skip (36 skip / 254.000 dwt.). Kontraktsmassens verdi er USD 4,2 milliarder.

### ***INNMELDT TONNASJE I HAUGESUND REDERIFORENING***

Innmeldt tonnasje i rederiforeningen pr. 01.01.01 var 191 skip / 3.478.334 dwt.  
" " " " " 31.12.02 var 195 skip / 3.506.537 dwt.

Tonnasjen fordeler seg slik på type skip: 9 oljetankskip, 23 tørrlastskip, 42 serviceskip i offshorevirksomhet, 12 taubåter, 109 kjemikalie- og produkttankskip (hvorav 74 i Stolt Parcel Tankers).

Nybyggingskontrakter:

Knutsen OAS Shipping – 5 skip / 245.000 dwt.  
Solstad Shipping – 6 skip / 25.500 dwt.  
Eidesvik – 4 skip / 19.200 dwt.  
Østensjø – 1 skip / 7.000 dwt.

Opplæringsstillinger:

Knutsen OAS Shipping A/S – 57  
Solstad Shipping A/S – 36  
Eidesvik & Co. A/S – 26  
Østensjø Rederi A/S – 16  
Stolt Offshore A/S – 4  
Hagland Shipping – 2  
Klovning Shipping – 4  
Totalt 145

Pr. 31.12.01 hadde foreningen 13 medlemsrederier og 23 faste representanter foruten 88 besøkende medlemmer.

### ***STYRESAMMENSETNING***

Styret har etter årsmøtet den 22. mars bestått av: Johannes Østensjø d.y. (formann), Knut W. Aanensen (nestformann) og Ole Henrik Nesheim. Varamedlemmer har vært: Simon Eidesvik (1. varamedlem) og Lars Peder Solstad (2. varamedlem).

### ***NORGES REDERIFORBUNDS SJØMANNSFOND AV 1918***

Etter søknad gjennom Haugesund Rederiforening, ble det i 2001 bevilget premier til 50 velfortjente sjømenn. Hjelpesfondet bevilget bidrag til 3 søkere.

**Haugesund, den 1. mars 2002**

Johannes Østensjø d.y.

Knut W. Aanensen

Ole Henrik Nesheim  
Sverre Meling jr.  
(sekretær)

# HAUGESUND REDERIFORENING

Tillitsvalgte pr. januar 2002

## *STYRE*

### *Medlemmer:*

Johannes Østensjø d.y (formann)  
Knut W. Aanensen (nestformann)  
Ole Henrik Nesheim

### *Varamedlemmer:*

Simon Eidesvik  
Lars Peder Solstad

## *HUSSTYRE*

### *Medlemmer:*

Jan Lothe (formann)  
Odd L. Vevang  
Arne Østenstad

# NORGES REDERIFORBUND

## *STYRE*

### *Medlemmer:*

Trygve Seglem

## *UTENRIKSFARTENS FORHANDLINGSUTVALG*

### *Medlemmer:*

Hans Tveitaskog

## *VALGNEVDEN*

### *Medlemmer:*

Johannes Østensjø d.y.

## *STYRET I GRUPPEN FOR OFFSHORE SERVICEFARTØYER*

### *Medlemmer:*

Arnfinn Vika (viseformann)  
Simon Eidesvik

### *Varamedlemmer:*

Johan Rokstad  
Lars Peder Solstad

## *NÆRSKIPSFARTSGRUPPENS STYRE*

### *Medlemmer:*

Knut W. Aanensen



**STYRET I SJØMANNSFONDET AV 1918**  
**og**  
**STYRET I NORGES REDERIFORBUNDS HJELPEFOND**

**Medlemmer:**

Arne W. Aanensen

**UTVALG FOR REKRUTTERING OG OPPLÆRING**

**Medlemmer:**

Svein Syre (formann)

**DISIPLINÆRUTVALG**

**Medlemmer:**

Svein Syre

**MARITIMT FORUM FOR HAUGALANDET OG SUNNHORDLAND**

**STYRE**

**Medlemmer:**

Johannes Østensjø d.y.  
Knut W. Aanensen

**Varamedlemmer:**

Ole Henrik Nesheim  
Lars Peder Solstad



Haugesund Rederiforening