

Årsberetning 2002



Haugesund Rederiforening

Årsberetning 2002

VIRKSOMHET

Haugesund Rederiforening har i 2002 (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 2002. I mange av de politiske sakene hvor Haugesund Rederiforening har sterke interesser, er det Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland som er ansiktet utad.

Haugesund Rederiforening konstaterte med vantro at regjeringen i sitt forslag til statsbudsjett for 2003 fjernet både nettolønnsordningen for mannskaper om bord på ferger i utenriksfart og refusjonsordningen som er etablert for å sikre sysselsettingen av norske sjøfolk. Dette til tross for at nettolønnsordningen trådte i kraft 1. juli i år, og altså bare hadde fått virke i 3 måneder, og til tross for at Høyre, som har både nærings- og finansministeren, i valgkampen i 2001 lovde like vilkår for norsk skipsfart som i EU. Stortinget hadde dessuten pålagt regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet å komme med forslag til tiltak som kunne sikre konkurransedyktige vilkår for norske sjøfolk. Enda en gang måtte vi mobilisere sammen med våre samarbeidspartnere. Vi hadde håpet å få kjempe en offensiv kamp, men befant oss nok en gang på defensiven. Utfallet av Stortingets behandling ble status quo. Både nettolønnsordningen for mannskaper på ferger i utenriksfart og refusjonsordningen beholdes med den innretning ordningene har hatt etter Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2001. Dette betyr imidlertid ikke EU-vilkår, og styret tror vi i 2003 vil se en økt utflagging av skip. Utflaggingen kan likevel stanses dersom Stortinget i vårsesjonen velger i klartekst å revidere sin politikk. Lederen av næringskomiteen i Stortinget, Olav Akselsen fra Arbeiderpartiet, har på vegne av seg selv og tre andre stortingsrepresentanter fra Arbeiderpartiet, fremmet et privat lovforslag om nettolønnsordning for norske sjøfolk. Forslaget blir behandlet ultimo februar 2003, og det er håp om at stortingsbehandlingen skal munne ut i konkrete planer om å etablere en nettolønnsordning som innen 2005 skal omfatte alle norske sjøfolk i utenriksfart.

Da det i vår var aktuelt å opprette et eget sikkerhetsdirektorat, arbeidet vi gjennom Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland med å få dette lokalisert til Haugesund. Kjernen i argumentasjonen var et sterkt lokalt maritimt miljø og et sterkt sikkerhetsmiljø. Da det ble klart at regjeringen tenkte annerledes omkring et sikkerhetsdirektorat enn hva vi gjorde, ble søkelyset rettet over mot å få Sjøfartsdirektoratet flyttet fra Oslo til Haugesund. Den 6. desember la regjeringen frem en stortingsmelding om lokalisering av en del statlige tilsyn og direktorater hvor Stortinget bl.a. varsles om at Sjøfartsdirektoratet skal flyttes til Haugesund på grunn av at man her har "et av de sterkeste maritime og sikkerhetsfaglige miljøer i landet" som det heter i meldingen. Styret er derfor godt fornøyd med det arbeidet som er gjort for å synliggjøre det maritime miljøet de siste årene. Samtidig erkjenner styret at Sjøfartsdirektoratet ikke er endelig vedtatt flyttet til Haugesund for Stortinget har behandlet stortingsmeldingen. Vi har derfor en utfordring foran oss utover våren i 2003.

I de aller fleste sakene som har med politikk og rammebetingelser å gjøre, har vi foruten et godt samarbeid Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland, også stor nytte av det nære samarbeidet med administrasjonen i Norges Rederiforbund.

Styret anser det som viktig at rederinæringen gjennom informasjonsarbeidet til Haugesund Rederiforening vinner et positivt omdømme i den lokale opinionen. Derfor har det også i 2002 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 2002, 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.

Gjennom Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland har vi deltatt i en undergruppe for nautikkstudiet ved Høgskolen Stord/Hgsd. hvor vi har gitt innspill til den strategiske planen styret ved Høgskolen Stord/Hgsd. skal vedta for årene 2003 til 2006.

I januar 2002 la en arbeidsgruppe nedsatt av Norgesnettrådets sekretariat frem *Utredning om maritim utdanning*. I denne utredningen ble det gitt signaler om en sentralisering av den maritime utdanningen i Norge. Dette ville berøre både høyskolenivået og fagskolenivået. Vi engasjerte oss derfor, særlig fordi vi var redd for å miste høyskoletilbudet i nautikk. Departementet endte opp med en konklusjon hvor det ble opp til hver enkelt høyskole å avgjøre studietilbudet sitt ut i fra antallet søkere. Høgskolen Stord/Hgsd. har valgt å satse på nautikkstudiet, og vår utfordring blir derfor å være med å bidra til at mange ungdommer søker.

Styret er overfor Høgskolen opptatt av at det næringsrettede studietilbudet opprettholdes og videreutvikles.

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 Kalle, Josef Lygre og Sverre Meling jr. har hatt to møter i 2002. I 2001 ble Morten Hammerborg frastjålet PC-en hvor mye materiale fra arkivsøk lå lagret, og styret forlenget derfor engasjementsperioden med tre måneder. I 2002 har Hammerborg hatt en sykemeldingsperiode. Arbeidet er nå i godt gjenge. Innleveringsfristen for bokmanuset er satt til den 20. mars 2003.

Renovering av foreningslokaler og bygning

I løpet av 2001 og 2002 er alle yttervegger i Møllerveien 6 påført nytt mineralittpuss. Det har også blitt foretatt taktekking samt at foreningens sameiepartner har satt inn nye vinduer i 4. og 5. etasje. I foreningslokalene har det blitt gjennomført oppussing av tak og vegger i middagssalen og forsamlingssalen, og det har blitt gjort betydelige investeringer i renovering av møblementet. Styret anser nå arbeidene med renovering av foreningslokaler og bygning for avsluttet.

Møtevirksomhet

I løpet av året er det avholdt syv styremøter og syv medlemsmøter.

Agenda for medlemsmøtene har vært:

- 21.03 Årsmøte med påfølgende foredrag av daglig leder Øyvind Bårdsen: Orientering om Maritimt Opplæringskontor.
- 25.04 Sjøfartsdirektør Rune Teisrud: Utfordringer for Sjøfartsdirektoratet.
- 23.05 Daglig leder i Norsk Bane A/S, Jørg Westermann: Bakgrunn og status for planene om Haukelibanen.
- 05.09 Senior manager i Deloitte & Touche, Øyvind Olsen: Informasjonsteknologi som strategisk ledelsesverktøy.
- 18.10 Festmøte med ledsager. Dans.
- 14.11 Adm. dir. i Norges Rederiforbund, Marianne Lie: Utfordringer for norsk skipsfart.
- 13.12 Julebord. Statssekretær i Fiskeridepartementet, Thorhild Widvey: Den dagsaktuelle politiske situasjonen med vekt på maritime spørsmål.

MARKEDENE

Offshorefartøyer

Starten av 2002 var veldig mye en blåkopi av 2001 m.h.t. tilgjengelighet og spotmarkedet generelt sett. Spotmarkedet hadde i store perioder av året også tilgang på flere spesialfartøyer i tillegg til AHTS og PSV. Antallet fartøyer i spotmarkedet i Nordsjøen var rimelig stabilt med tidvis veldig god tilgjengelighet. Mot slutten av året øker antallet ledige fartøyer i spotmarkedet til det doble. Ratemessig får dette naturligvis konsekvenser i periodene med låber aktivitet. Ved årets begynnelse er derfor typiske rater for rig-moves mellom £ 5.000 og £ 7.000 selv om mindre fartøyer ble sluttet helt ned til under £ 3.000 nivå. Utover sesongen var det naturlige svingninger med oktober som den beste enkeltstående måned. Da ble nivået for alle AHTS mellom 7.000 - 18.000+ BHP, notert mellom £ 6.000 og £ 35.000. Årets utgang ble i snitt noe bedre for de største AHTS enn ved årets begynnelse. For PSV har nivåene fluktert fra £ 2.000 for de minste i enkelte perioder, helt opp mot £ 18-19.000 for de største over 750 m2 dekkareal.

Globaliseringen av offshoreindustrien har blitt ytterligere bekreftet gjennom 2002. I områder som Vest-Afrika, Brasil, Middelhavet, Mexicogulften bl.a. befester norske skip fortsatt sin posisjon. På Vest-Afrika har flere lokale skip operert i løpet av året på kortere eller lengre kontrakter, det være seg; forsyningstjeneste, brønnstimulering, ankerhåndtering, trenching, tankerassistanse, m.v. I Brasil har bl.a. Solstad i samarbeid med DOF to PSV under bygging. Den første blir levert januar 2003. Mexicogulften synes å bli et stadig mer attraktivt område hvor mulighetene absolutt bør være tilstede for utvidelse av norske innslag.

I løpet av året har en registrert en rekke periode slutninger, hvor ratenivået naturligvis har variert med tilgang av tonnasje og periode. Det er for øvrig interessant å registrere at både Statoil og Norsk Hydro har sluttet inn helt nye konsepter for beredskapstjeneste, hver for 10 år.

I løpet av 2002 er ca. 60 nybygg levert i stor grad fra norske verft. Antallet fordeles rimelig likt mellom AHTS og PSV, samt en del spesialfartøyer. Noen av disse har senere blitt sluttet ut av Nordsjøen. Så langt har antallet nybygg i tillegg til de eksisterende fartøyene blitt rimelig greit absorbert av markedet. En viktig faktor er nok både relatert til mange av de nye skipenes spesifikasjoner, som spesielt er rettet inn mot større havdyp, spesialiserte operasjoner osv. For

2003 forventes ytterligere 58 skip, fordelt med 19 AHTS, 26 PSV, 3 standby (beredsskapsskip), og 10 spesialskip.

Totalt har det i Nordsjøen av 2002 operert vel 200 fartøyer. Antallet skip på langtidskontrakter var marginalt mindre enn foregående år, 135. I spotmarkedet har mellom 50 og 60 skip til enhver tid vært engasjert. Den norske flåten kjennetegnes ved stadige fornyelser, stadig større kapasiteter og fleksibiliteten til å kunne arbeide i flere markeder med de samme skipene.

Selv om oljeprisen har vært rimelig stabil gjennom 2002, har dette ikke vært en pådriver for øket aktivitet. Usikkerheten i rigg markedet som er relatert til blokkutlysning, myndigheter, skatter osv., har gjort at svært mange rigger har gått i opplag. Operatørselskapene har nok også til en viss grad vært seg mer bevisst om redusert suksessfaktor på norsk sokkel og kanskje det faktum at begge de norske lokomotivene, Statoil og Hydro, er børsnoterte. Reduksjonen har påvirket aktiviteten både på norsk og britisk side som igjen påvirker antallet langtidskontrakter for offshorefartøyer. Dette ble spesielt synlig ved at spesielt mange beredsskapsskip var uten oppdrag i 2002.

Seismikk og survey:

Survey og 2D markedet har vært preget av lav aktivitet gjennom hele 2002. Ratenivået har holdt seg stabilt. Større svingninger på ratenivå forekommer sjelden innen denne industrien. Årsaken til dette ligger i at rederiene stort sett er underleverandører til survey- og seismikkselskapene, og dette markedet er i stor grad industrialisert. Fremtidsutsiktene i markedet er betinget optimistisk. Markedet er avhengig av de forskjellige nasjonene og oljeselskapene sin evne og vilje til å investere i ny kartlegging av havbunn og interessen for å investere i nye leteområder for petroleumsindustrien.

Rederiene er også i 3D markedet underleverandører til seismikkselskapene. Markedet for 3D seismikk har gjennom 2002 holdt seg stabilt. Det er fortsatt liten eller ingen forespørsel etter mer tonnasje. Markedet og de relativt få aktørene som er igjen her, holder fortsatt på å konsolidere. Eldre tonnasje blir tatt ut av markedet og solgt med klausuler som begrenser mulighetene for ny inntreden, og nyere tonnasje blir delvis lagt i opplag. Dette har liten eller ingen innvirkning på allerede inngåtte kontrakter da aktørene i stor grad er solide selskaper med stort sett ett unntak; den eneste norske aktøren av betydning, PGS. 3D markedet er underlagt de samme faktorer som i survey og 2D seismikk; avhengighet av de forskjellige nasjonene og oljeselskapene sin evne og vilje til å investere i ny kartlegging av havbunn og interessen for å investere i nye lete områder for petroleum industrien.

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 2000 skulle være erstattet av fjernstyrt teknologi, ser en nå behovet for å videreutvikle dykking og dykkefartøy.

Det siste året har oljeselskapene konsentrert sin letevirksomhet rundt eksisterende infrastruktur for å finne nye ressurser som kan fases inn etter hvert som det blir ledig kapasitet i eksisterende produksjonsenheter. Ny teknologi som avviksboring og metoder for økt utvinning, har også ført til lengre levetid for eksisterende infrastruktur. Spesialskip både innenfor lett konstruksjonsarbeid, inspeksjon og vedlikehold, og også mobile enheter for brønnintervensjonsarbeid, vil få økt etterspørsel.

De neste årene vil en på norsk sokkel bygge ut store gassfelt på dypt vann. Dette vil kreve

spesialskip for legging av store dimensjoner rør og spesialskip for å kunne håndtere installasjon av tunge undervannsstrukturer.

Investeringene på norsk sokkel vil de nærmeste årene ligge på ca 65 milliarder kroner, en økning på 13 milliarder fra 2002. Driftsbudsjettene forventes også å øke i årene fremover, og for 2003 vil mer enn 30 milliarder bli brukt på norsk sokkel.

Råolje tankskip

Begynnelsen av 2002 var svak med nedgang i etterspørsel og lave rater. I denne perioden lå VLCC rater på omkring Worldscale 40. I samme periode opplevde en Aframax og Suezmax rater henholdsvis i området Worldscale lav 100 og 60. Markedssituasjonen forholdt seg noenlunde uforandret gjennom andre og tredje kvartal. For VLCC var det en viss nedgang, og markedet i tredje kvartal var svakt. Etter utgangen av tredje kvartal opplevde markedet en markant oppgang. Dette skyldes i hovedsak økning i OPEC produksjon, tidlig vinter i USA, streiken i Venezuela og stengingen av japanske atomkraftverk. Presset på utskiftningen av gammel enkeltskrog tankskip fortsatte å øke etter at m/t 'Prestige' sank utenfor Spania i november 2002.

Produkt tankskip

Starten på 2002 kan karakteriseres som svak begrunnet med en nedgang i etterspørselen av oljeprodukter. Spotratene generelt innenfor produktmarkedet falt til laveste nivå de siste par år. Markedet forholdt seg relativt stabilt i andre og tredje kvartal med et kort oppsving grunnet oppbygging av lager hovedsakelig i Amerika og Asia. Fjerde kvartal begynte også svakt, men uvær i Mexico Gulfen, streik i Venezuela, m/t 'Prestige' sitt forlis og andre faktorer gjorde at spotmarkedet steg kraftig utover fjerde kvartal.

Kjemikalie tankskip

Ratenivået viste en svak nedgang gjennom de tre første kvartalene av 2002, men rater utover i fjerde kvartal viste tegn til bedring. Nedgang i fraktet volum og lavere fraktrater førte til en reduksjon i timecharter equivalent på i størrelsesorden 15 % i forhold til 2001 nivå. Veksten i verdensøkonomien er fremdeles lav, spesielt i OPEC landene. Det er usikkert hvordan dette innvirker på kjemikalie tank industrien, men det forventes et mer stabilt marked i 2003 i forhold til 2002.

Tørrlast

Etter en jevn nedgang i alle segmenter fra midten av 2001, endte 2002 med noe mer optimistisk toner for rederiene. Markedet har spesielt tatt seg opp i 2. halvår, og ved utgangen av året var man nær den toppen som man opplevde i november 2000. Både trip- og periodemarkedene har vist fin stigning i 2002 med økninger for alle typer tonnasje. Handysize viser økninger i ratene på 22% for trips og 18% for 12 mndr. periode, mens de tilsvarende tall for Panamax/Capesize er hhv. 35% / 28% for Panamax og 54% / 31% for Capesize. Ved inngangen til 2003 er der optimisme i markedet for at man kan opprettholde ratenivået fra slutten av 2002.

Mindre tørrlast

Trenden fra fjoråret ble noe endret. Til tross for økonomisk nedgang i Vest-Europa, viser ratene for året sett under ett en økning, for enkelte trades opp mot 15%. Spesielt har markedet i Svartehavet/Indre Middelhav vært gjennomgående sterkt. Det pekes her på flere årsaker, bl.a. innføring av ISM og restriktiv holdning til eldre tonnasje både hos P&I- og kasko-assurandører.

Selvlosserne fikk stort sett et dårlig år også i 2002 selv om ratene for spotlaster viste en stigning utover høsten. Markedet presses imidlertid bl.a. ved oppsplitting av eksisterende rederikonstellasjoner samt at ytterligere tonnasje er ombygget.

Mindre containerskip har hatt et dårlig år med lave rater og liten etterspørsel etter tonnasje.

HOVEDTALL FRA NORGES REDERIFORBUND

Den norske utenriksflåten bestod pr. 01.01.03 av totalt 1 670 skip / 45,9 mill. dwt. Av disse seilte 983 skip / 31,6 mill. dwt. under norsk flagg. Flåten hadde en samlet verdi på 18,3 milliarder USD. Norske rederier hadde en samlet kontraktsmasse på 113 skip / 4,5 mill. dwt. som er 10 skip flere enn i fjor. Største byggeland i dwt. er Sør Korea med 22 skip / 2,3 mill. dwt. Norge er største byggeland regnet i antall skip (29 skip / 186.000 dwt.). Kontraktsmassens verdi er USD 6,0 milliarder.

Tallene viser en nedgang fra i fjor på 48 skip / 2,8 mill. dwt. i den norske utenriksflåten. Nedgangen i antallet skip under norsk flagg er 32 / 1,5 mill. dwt. Det er grunn til å se nedgangen i sammenheng med de dårlige politiske rammebetingelsene for å drive skipsfart fra Norge sammenlignet med i EU. Selv om den samlede kontraktsmassen er gått opp fra i fjor fra 103 til 113 skip, er det nedgang fra 36 til 29 skip som bygges i Norge. Dette kan sees i sammenheng med den sviktende internasjonale konkurransekraften for norsk verftsindustri.

INNMELDT TONNASJE I HAUGESUND REDERIFORENING

Innmeldt tonnasje i rederiforeningen pr. 01.01.02 var 195 skip / 3.506.537 dwt.
" " " " " 31.12.02 var 204 skip / 3.636.401 dwt.

Tonnasjen fordeler seg slik på type skip: 9 oljetankskip, 28 tørrlastskip, 45 serviceskip i offshorevirksomhet, 10 taubåter, 112 kjemikalie- og produkttankskip (hvorav 74 i Stolt Parcel Tankers).

Nybyggingskontrakter:

Knutsen OAS Shipping – 6 skip / 467.000 dwt.
Solstad Offshore – 2 skip / 8.200 dwt.
Eidesvik – 1 skip / 6.500 dwt.
Østensjø – 1 skip / 2.500 dwt.

Opplæringsstillinger:

Knutsen OAS Shipping – 50
Solstad Offshore – 40
Eidesvik – 33
Østensjø Rederi – 23
Stolt Offshore – 4
Klovning Shipping – 3
Totalt – 153

Pr. 31.12.02 hadde foreningen 15 medlemsrederier og 25 faste representanter foruten 89 besøkende medlemmer.

STYRESAMMENSETNING

Styret har etter årsmøtet den 21. 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 2002 bevilget premier til 43 velfortjente sjømenn. Hjelpesfondet bevilget bidrag til 2 søkere.

Haugesund, den 27. februar 2003

Johannes Østensjø d.y.

Knut W. Aanensen

Ole Henrik Nesheim
Sverre Meling jr.
(sekretær)

HAUGESUND REDERIFORENING

Tillitsvalgte pr. januar 2003

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

Varamedlemmer:

Johannes Østensjø d.y.

UTENRIKSFARTENS FORHANDLINGSUTVALG

Medlemmer:

Hans Tveitaskog

VALGNEVDEN

Medlemmer:

Johannes Østensjø d.y.

STYRET I GRUPPEN FOR OFFSHORE SERVICEFARTØYER

Medlemmer:

Simon Eidesvik (formann)
Johan Rokstad (viseformann)
Arnfinn Vika

Varamedlemmer:

Lars Peder Solstad

NÆRSKIPSFARTSGRUPPENS STYRE

Medlemmer:

Knut W. Aanensen (formann)

STYRET I SJØMANNSFONDET AV 1918

og

STYRET I NORGES REDERIFORBUNDS HJELPEFOND

Medlemmer:

Arne W. Aanensen

UTVALG FOR REKRUTTERING OG OPPLÆRING

Medlemmer:

Svein Syre

FoU - STYRET

Medlemmer:

Hans Tveitaskog

MARITIMT FORUM FOR HAUGALANDET OG SUNNHORDLAND

STYRE

Medlemmer:

Johannes Østensjø d.y.
Knut W. Aanensen

Varamedlemmer:

Ole Henrik Nesheim
Simon Eidesvik



Haugesund Rederiforening