

Årsberetning 2004



Haugesund Rederiforening

VIRKSOMHET

Haugesund Rederiforening har i 2004 (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 2004. I mange av de politiske sakene hvor Haugesund Rederiforening har sterke interesser, er det Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland som er ansiktet utad.

Skipsfartsmeldingen

I arbeidet med Skipsfartsmeldingen oppnådde vi en videreføring av nettolønnsordningen for sjøfolk om bord på offshore servicefartøyer og bøyelastere samt at vi kan forvente større forutsigbarhet knyttet til denne ordningen i fremtiden. På den annen side oppnådde vi ikke en utvidelse av nettolønnsordningen til å omfatte hele NOR-registeret, og Stortinget vedtok at nettolønnsordningen for norske sjøfolk om bord på ferger i utenriksfart skal bortfalle f.o.m. 1. januar 2006.

Stortinget vedtok videre at offshoreflåten på norsk sokkel får muligheten for å flagge i NIS. Det samme arbeidet vi for skulle gjøres gjeldene for skip i nærskipfart, men vi fikk ikke gjennomslag for dette. I september la imidlertid en bredt sammensatt arbeidsgruppe nedsatt av Nærings- og Handelsdepartementet frem en innstilling hvor man går inn for å fjerne fartsområdebegrensningene i NIS. Imidlertid har ennå ikke departementet implementert Stortingets vedtak om åpne for NIS på sokkelen, og det er heller ikke gjort noe med de øvrige fartsområdebegrensningene.

Kompetansemodellen ble ikke vedtatt i Skipsfartsmeldingen, men regjeringen har varslet at de vil legge denne til grunn for utarbeidelsen av statsbudsjettet for 2006. Videre vedtok Stortinget at det norske rederibeskatningsregimet skal harmoniseres med EU.

Stortinget klarte ikke å samle seg om et bredt skipsfartspolitisk forlik da Skipsfartsmeldingen ble behandlet. Dette vil Haugesund Rederiforening beklage på det sterkeste.

Statsbudsjettet for 2004

I regjeringens forslag til statsbudsjett, beholdt sjøfolkene de samme ordningene som tidligere. Som ventet, ble det ikke foreslått forbedringer i retning av ytterligere tilpasning til EU, men regjeringen fulgte opp Skipsfartsmeldingen ved at rederiene får et beskatningssystem som tilpasses EU et godt stykke på vei, men skrittet tas ikke fullt ut. Et hurtigarbeidende utvalg skal vurdere en full harmonisering med EU av det norske rederibeskatningsregimet. Ingenting av dette ble endret da regjeringen inngikk et budsjettforlik med Fremskrittspartiet og senere da budsjettet ble vedtatt i Stortinget.

Regjeringen foreslo dessuten en nedtrapping av formuesskatten over to år fra 2006 til halvparten av dagens nivå, og dette ble også fulgt opp i Stortingsvedtaket. Haugesund Rederiforening vil arbeide for at formuesskatten nulles helt.

Regjeringen foreslo å øke gebyrinntektene til Kystdirektoratet med ca. 6 %. Sikkerhetsgebyret ved trafikksentralene ble foreslått økt med 17 %. Dette kunne ikke Haugesund Rederiforening la gå upåaktet hen, og gjennom Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland ble det sendt en uttalelse til Stortinget om avgifts- og gebyrbelastningen for sjøtransporten som avstedkom at vi ble invitert til høring i Samferdselskomiteen. Påtrykket fra vår side resulterte i denne omgang ikke i konkrete forbedringer, men ut av partienes merknader i statsbudsjettet kan det leses at det er politisk forståelse for synspunktene våre som vi må håpe resulterer i konkrete forbedringer senere. Samtidig er det innledet en dialog med Kystverket med sikte på å oppnå større fleksibilitet i håndhevelsen av regleverket vedrørende losplikt og utstedelse av farledsbevis samt å få til at sikkerhetsgebyret knyttet til trafikksentralen på Kvitsøy skal betales av skipsfarten inn til Kårstø, eventuelt at gebyret slås sammen med Kystgebyret.

Månedens skip

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 2004 vært levert tekster og fotografier til en egen spalte i Haugesunds Avis som heter *Månedens skip*.

Utdanning og rekruttering

Haugesund Rederiforening har gjennom hele 2004, sammen med Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland, hatt ansvaret for å administrere partnerskapsavtalen mellom seks av våre medlemsrederier og Høgskolen Stord/Hgsd.

I høsthalvåret har vi tatt imot grupper av elever til informasjon om skipsfarten og til 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 og enkelte av medlemsrederiene om en del andre rekrutteringstiltak.

Haugesund Rederiforening har i 2004 samarbeidet tett med Høgskolen Stord/Hgsd. om både etableringen av en mastergrad i sikkerhetsledelse og om høyskolens særskilte maritime satsning. 50 personer, fra et bredt utvalg av medlemsbedriftene i Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland, herunder flere rederier, har deltatt i referansegrupper som skal gi innspill til høyskolen på ulike maritime profileringer innen de næringsrettede studietilbudene.

Sjøfartshistorie

Høsten 2003 gav Haugesund Rederiforening ut *Skipsfartsbyen – Haugesunds skipsfartshistorie 1850 – 2000*. I 2004 har sekretæren holdt en rekke foredrag i lag og foreninger og under *Kulturnatt* med skipsfartshistorien som tema.

Møtevirksomhet

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

Agenda for medlemsmøtene har vært:

- 12.02 Skipsfartshistoriker Morten hammerborg: Skipsfartshistorien for Haugesund 1940 – 1980.
- 18.03 Årsmøte med påfølgende foredrag av Svein Syre og Kjell Sandaker: Samfunnsansvar i Eidesvik A/S – prosjekt.
- 29.04 Stortingsrepresentant Finn M. Vallersnes: Skipsfartsmeldingen.
- 27.05 Politisk redaktør i Haugesunds Avis, Ronny Calsson: Haugesunds Avis i mediabildet.
- 09.09 Professor og byhistoriker Øyvind Bjørnsson: Haugesund 1913 – 1960.
- 15.10 Festmøte med ledsager. Foredrag av professor i kunsthistorie Gunnar Danbolt: En reise i renessansekunstens Italia.
- 18.11 Leder for Kystverket Vest, John Erik Hagen: Kystverkets arbeid i Haugesund nasjonalt og internasjonalt.
- 17.12 Julebord. Advokat Erling Grimstad: Etikkk og lønnsomhet i forretningslivet.

Haugesund Rederiforening ansatte i 2004 Kirsten Berg som ny bestyrer etter at Klara Bråtveit gikk av for aldersgrensen.

MARKEDENE (presenteres av R.G. Hagland)

Offshorefartøyer

2004 fortsatt trenden med et stort antall offshorefartøyer levert. Av over 50 offshorefartøyer levert, var cirka 25% sluttet ved levering. Flesteparten av kontraheringene er mellomstore PSV (forsyningskip til plattformer), med unntak av noen få AHTS (ankerhåndteringsfartøyer) og spesialskip. Ordremassen ved årsskiftet var 52 PSV, hvorav 45 leveres i løpet av 2005. For AHTS er ordremassen 13 skip, hvorav 10 leveres innen 2005.

Internasjonaliseringen innen den norske offshorevirksomheten fortsetter med et stadig økende antall skip utenfor tidligere tradisjonelle områder. Dette har i løpet av 2004 resultert i kontrakter i bl.a. nye områder som India og Malaysia.

Aktiviteten i Nordsjøen var heller laber utover året. Det var tidvis mange skip tilgjengelig, og ratenivået var svært lavt for både AHTS og PSV. Ratenivået lå i begynnelsen av året mellom NOK 40.000,- og 50.000,- for nevnte skipstyper, mens sommeren gav tilsvarende rater på mellom NOK 90.000,- og 120.000,- for samme typer. Aktiviteten i Nordsjøen var tidvis preget av en langvarig arbeidskonflikt mellom riggansatte og deres arbeidsgivere. Når så konflikten fikk sin løsning, utløste dette en rateøkning som markedet ikke hadde sett maken til på lang tid. Ratenivået stabiliserte seg høyt for resten av året som ga et snitt for AHTS > 15.000 NOK 275.000. Store PSV med større dekkareal enn 600 m² oppnådde i desember en snittrate på NOK 150.000,-. Utsiktene for 2005 er gode.

Seismikkmarkedet har fått tidligere overkapasitet delvis redusert, og markedet er dermed mer i tilnærmet balanse. Sammen med en generell økning av aktiviteten, var markedet mot slutten av året bedre enn på lenge.

Andre segmenter av det relativt differensierte offshoremarkedet, er spesialskip for ROV/Survey, konstruksjon osv. Gjennom store deler av året var det til dels overkapasitet og stor variasjon i ratenivået. Utnyttelsen og inntjening varierte betydelig, og annet halvår gav klare tegn til markedsoppgang og flere forespørsler fra store deler av et tiltagende aktivt internasjonalt marked. Lokale rederier opererer i dag i bl.a. i Svartehavet, Middelhavet,

Mexico, Vest-Afrika og naturligvis Nord-Atlanteren inkl Nordsjøen, og de har en stor og moderne flåte for et marked med gode fremtidsutsikter.

Råolje tankskip

Markedet har vært meget bra i 2004. Etter en god start i 1. kvartal var 2. kvartal litt svakere, men i 3. kvartal var de oppover igjen, og 4. kvartal toppet med de høyeste spotratene vi har sett de siste 30 årene. Årsaken var en stor etterspørsel etter råolje kombinert med tilbud av olje på lengre avstand fra forbrukene (økt tonn-mil kvantitet).

Gjennomsnitt VLCC rater gikk opp fra USD 43.000,- per dag i 2003 til USD 76.000,- per dag 2004. Suezmax båtene varierte i ratenivået fra USD 33.500,- i 2003 til USD 56.000,- per dag i 2004. Gjennomsnittlige rater for Aframax skipene gikk opp fra USD 24.500,- per dag i 2003 til USD 39.000,- per dag i 2004.

Utsiktene blir gode for de neste årene, kanskje ikke helt på toppnivå fra 4. kvartal, men i hvert fall i nærhet av gjennomsnittsnivået fra 2004. Det blir mer og mer fokus på isklasse for råolje tankbåtene for transport fra Russland. Slik isklasse gir bonusrater.

Kjemikalie tankskip

Etterforskningen i USA i forbindelse med et ulovlig prissamarbeid mellom de fire store rederiene Stolt-Nielsen, Odfjell Tankers, JO Tankers og Tokyo Marine, har roet seg ned. Den juridiske prosessen med myndigheter i USA og de amerikanske kundene til de fire rederiene, er fremdeles ikke helt ferdig, men så langt har hvert enkelt rederi hver for seg kommet til et forlik med en del av aktørene. Hovedprosessen er nå konsolidering av posisjoner og restrukturering av organisasjonene.

Hvor tidligere vekst i Asia var drivkraften bak økt etterspørsel, var det i 2004 vekst i hele verdensøkonomien samt fokus på dobbelt skrog og tankskipenes alder som har medført en økning av lastevolum og fraktrate. Tross høye bunkerpriser var 'timecharter' ekvivalent 15-20% høyere enn i 2003, hvor spesielt 4. kvartal 2004 var meget aktivt.

Forventingene til kjemikalie markedet i de neste to/tre årene er at veksten skal fortsette, ikke minst på grunn av ubalanse i tilbud og etterspørsel av kjemikalietankbåter og strengere internasjonale krav til transport av en del produkter inklusiv vegetabilsk olje.

Produkttankskip

Også produkttankmarkedet har vært bra i 2004 med de samme variasjonene som i tidligere år. Et aktivt 1. kvartal (kald vinter i USA og stor etterspørsel i Kina) med et påfølgende relativt rolig 2. kvartal. I 3 kvartal har sesongvariasjoner medført generelt lavere transportvolum, men 4. kvartal styrket seg til årets høyeste rater.

Også her ser fremtiden lys ut. Utfasing av gamle skip med enkelt skrog går videre samtidig som kontraheringen av nybygg ikke holder følge. Dette vil styrke etterspørselen etter moderne tonnasje ytterligere.

Tørrlast

2004 var det beste året i samtlige segmenter av tørrbultmarkedet noensinne. Lokomotivet i det hele har vært Kina med sitt stadig økende behov. Dette har igjen ført til stor trafikk i hovedhavner, spesielt i malmtrafikken fra Brasil og Australia. Den store trafikken har forårsaket lange ventetider med redusert utnyttelse av flåten, noe som igjen har akselerert rateoppgangen. Moderne capetonnasje oppnådde rater i spotmarkedet helt oppe i USD 100.000 per dag og perioderater fra USD 35.000 til helt opp i USD 75.000 per dag for henholdsvis 5 år og 1 år tc. Panmaxrater svingte tilsvarende med 12 måneders rate fra USD 45.000 til rundt 25.000.

For småskipsflåten i europeisk fart har året vært meget bra. Det har vært god balanse mellom tilbud og etterspørsel. I løpet av våren og sommeren økte etterspørsel etter tonnasje drastisk, og markedet steg i løpet av høsten til historiske høyder. Årsaken til denne økningen har delvis vært "kinaeffekten", men også en generell god utvikling i Russland og Øst Europa og ikke minst en minimal tilgang på ny tonnasje. Imidlertid falt markedet noe tilbake mot slutten av året uten at optimismen er svekket av den grunn. Selvlosserne har også, til tross for at man generelt gjerne er bundet opp i fraktkontrakter, gjerne over flere år om gangen, hatt et meget godt år med god lastetilgang og stigende rater.

Markedet for alle størrelser containerskip har også vært på et historisk høyt nivå. Rekordrater noteres til stadighet og for stadig lengre perioder. Det forventes ingen svekkelse av betydning i dette markedet for de kommende 1-2 år.

NØKKELTALL FRA NORGES REDERIFORBUND

Den norske utenriksflåten bestod pr. 01.01.05 av totalt 1 614 skip / 40,9 mill. dwt. Av disse seilte 917 skip / 25,7 mill. dwt. under norsk flagg. Norske rederier hadde en samlet kontraktsmasse på 149 skip / 5,6 mill. dwt. som er 48 skip flere enn i fjor. Største byggeland i dwt. er Sør Korea med 39 skip / 2,6 mill. dwt. I Norge skal det bygges 32 skip / 137.000 dwt. Kontraktsmassens verdi er USD 6 milliarder.

Tallene viser en nedgang fra i fjor på 8 skip / 2,3 mill. dwt. i den norske utenriksflåten. Nedgangen i antallet skip under norsk flagg er 36 / 3,3 mill. dwt. Tilsvarende nedgang under norsk flagg så vi i 2003. Det er grunn til å se nedgangen i sammenheng med de dårlige politiske rammebetingelsene for å drive skipsfart fra Norge sammenlignet med i EU. På den annen side er det positivt å se en betydelig økning i kontraktsmassen plassert ved norske verft sammenlignet med i fjor. Økningen er på hele 22 skip.

NØKKELTALL FRA HAUGESUND REDERIFORENING

Innmeldt tonnasje i rederiforeningen pr. 31.12.03 var 209 skip / 3.997.444 dwt.
" " " " " 31.12.04 var 220 skip / 4.289.875 dwt.

Tonnasjen fordeler seg slik på type skip: 26 oljetankskip, 34 tørrlastskip, 53 serviceskip i offshorevirksomhet, 10 taubåter, 94 kjemikalie- og produkttankskip (hvorav 74 i Stolt-Nielsen Transportation Group) og 3 LNG gasstankskip.

Flere av rederiene oppgir kaskoforsikringsverdiene av skipene sine i amerikanske dollar, euro eller engelske pund. Basert på kursnoteringene den 3/1 2005 med omregning til norske

kroner, hadde flåten ved årsskiftet en samlet kaskoforsikringsverdi på kr. 20,8 milliarder NOK eksklusive skipene i Stol-Nielsen Transportation Group.

Nybyggingskontrakter pr. 31.12.04:

Knutsen OAS Shipping – 5 skip / 466.200 dwt.
Solstad Offshore – 4 skip / 22.500 dwt.
Eidesvik – 2 skip / 7.400 dwt.
Østensjø – 2 skip (taubåter) / 1.326 brt.
Br. Klovning Shipping – 2 skip/ 7.980 dwt.
Totalt – 15 skip / 504.280 dwt. – 1.326 brt.

Samlet kontraktsverdi basert på valutakursnoteringene den 3/1 2005, er 5,35 milliarder NOK.

Opplæringsstillinger:

Knutsen OAS Shipping – 38
Solstad Offshore – 59
Eidesvik – 46
Østensjø Rederi – 21
Stolt Offshore – 4
Br. Klovning Shipping – 3
Totalt – 171

Pr. 31.12.04 hadde foreningen 15 medlemsrederier og 29 faste representanter foruten 92 besøkende medlemmer.

STYRESAMMENSETNING

Styret har etter årsmøtet den 18. mars bestått av: Knut W. Aanensen (formann), Ole Henrik Nesheim (varaformann) og Simon Eidesvik (til sin død 18.09.04). Simon Eidesvik ble etterfulgt av Lars Peder Solstad som var eneste vararepresentant til styret.

NORGES REDERIFORBUNDS SJØMANNSFOND AV 1918

Etter søknad gjennom Haugesund Rederiforening, ble det i 2004 bevilget premier til 38 velfortjente sjømenn. Hjelpesfondet bevilget bidrag til 1 søker.

Haugesund, den 18. februar 2005

Knut W. Aanensen

Ole Henrik Nesheim

Lars Peder Solstad
Sverre Meling jr.
(sekretær)

HAUGESUND REDERIFORENING

Tillitsvalgte pr. januar 2005

STYRE

Medlemmer:

Knut W. Aanensen (formann)
Ole Henrik Nesheim (nestformann)
Lars Peder Solstad

HUSSTYRE

Medlemmer:

Jan Lothe (formann)
Odd L. Vevang
Arne Østenstad

NORGES REDERIFORBUND

STYRE

Medlemmer:

Trygve Seglem (visepresident)

UTENRIKSFARTENS FORHANDLINGSUTVALG

Medlemmer:

Hans Tveitaskog

VALGNEVDEN

Medlemmer:

Johannes Østensjø d.y.

STYRET I GRUPPEN FOR OFFSHORE SERVICEFARTØYER

Medlemmer:

Johan Rokstad (leder)
Lars Peder Solstad (nestleder)
Arnfinn Vika

NÆRSKIPSFARTSGRUPPENS STYRE

Medlemmer:

Knut W. Aanensen (leder)

STYRET I SJØMANNSFONDET AV 1918

og

STYRET I NORGES REDERIFORBUNDS HJELPEFOND

Medlemmer:

Arne W. Aanensen

UTVALG FOR REKRUTTERING OG OPPLÆRING

Medlemmer:

Svein Syre (leder)

MARITIMT FORUM FOR HAUGALANDET OG SUNNHORDLAND

STYRE

Medlemmer:

Johannes Østensjø d.y.
Knut W. Aanensen

Varamedlemmer:

Ole Henrik Nesheim
Lars Peder Solstad



Haugesund Rederiforening