

# Årsberetning 2005



Haugesund Rederiforening

## ***VIRKSOMHET***

Haugesund Rederiforening har i 2005 (siden 1998) hatt felles sekretariat og daglig leder/sekretær med Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland.

### ***Informasjonsarbeid***

Haugesund Rederiforening og Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland samarbeider tett med hensyn til informasjonsarbeidet mot publikum og politiske beslutningstakere. I 2005 har søkelyset særlig vært rettet mot nærskipfarten.

### Nærskipsfarten

Den norske nærskipsfartsflåten har høy gjennomsnittalder både nasjonalt og internasjonalt. Fornyelsespotensialet er derfor stort, og norske verft bør posisjonere seg for å få nybyggingskontrakter. Rederiene har de siste årene vist stor interesse for å bygge nytt fordi markedet har vært godt samtidig som behovet for å utvikle konkurransedyktige transportløsninger er stort dersom sjøtransporten skal kunne hevde seg mot særlig bil og bane.

Rammebetingelsene i Norge for å fornye nærskipsfartsflåten er imidlertid ikke like gode som i sammenlignbare land. De fleste norske nærskipsfartsrederiene står utenfor rederibeskatningsregimet, og vi har derfor ment at høyere avskrivningssatser på skip vil stimulere en fornyelse av nærskipsfartsflåten. I valgkampen lanserte vi et krav om at avskrivningssatsene burde økes fra 14 til 20 %. Dette vant gehør, men gav seg ikke utslag i en økning da statsbudsjettet for 2006 ble vedtatt. Arbeidet må derfor fortsette.

For å være en konkurransedyktig transportform, er sjøtransporten langs norskekysten også avhengig av et fornuftig avgifts- og gebyrregime knyttet til bruk av farleden. Haugesund Rederiforening har i 2005 arbeidet med å få til endringer i losplikten og ordningene med farledsbevis og påbudt led samt at vi har søkt å få fjernet utskrivningen av sikkerhetsgebyr på gjennomgangstrafikken nord-sør i dekningsområdet til trafikksentralen på Kvitsøy. Vi har gjennom hele 2005 vært i en formalisert dialog med Kystverket omkring disse problemstillingene samt omfanget av den samlede avgifts- og gebyrbelastningen. Følgende er oppnådd:

- Losplikten vil bli eksternt evaluert i 2006.
- Kystverket fikk den 1. august på plass en ordning med 24 timers telefonbetjening for endring av farledsbevis. Innen utløpet av 2005 var en ny database operativ som vil øke etatens servicenivå hva angår endringer i farledsbevisene.
- På Høgskolen Stord/Hgsd. ble det høsten 2005 etablert et studium på 5 studiepoeng som vil gjøre det lettere for kadetter å oppnå farledsbevis. Andre maritime utdanningsinstitusjoner står fritt til, i samarbeid med Kystverket, å etablere lignende tilbud.
- Forslag om nye påbudte leder foreligger.
- Kystgebyret og losberedskapsgebyret knyttet til inn- og utseiling halveres f.o.m. 01.01.06 for tankskip over 30.000 bruttotonn som seiler inn for reparasjon, leveranse av slop, mannskapsskifte eller annen nødvendig vareleveranse til skipet etter søknad til kystdistriktskontoret ved losoldermannen. Fartøyet må imidlertid betale vanlig gebyr for bruk av statslos.
- Gebyrstrukturen vil bli evaluert i 2006.

Haugesund Rederiforening er skuffet over at vi ennå ikke har oppnådd å få fjernet sikkerhetsgebyret på gjennomgangstrafikken nord-sør i dekningsområdet til trafikksentralen på Kvitsøy. Vi håper imidlertid dette skal bli ett av resultatene når gebyrstrukturen blir evaluert til neste år.

### 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 2005 vært levert tekster og fotografier til en egen spalte i Haugesunds Avis som heter *Månedens skip*.

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

I 2005 gikk søkningen til maritim utdanning ned etter flere år med politisk uro omkring skipsfartens rammebetingelser. Haugesund Rederiforening har både som målsetting at medlemsbedriftene skal ha god tilgang på kvalifiserte arbeidskraft og at Haugalandet og Sunnhordland skal fremstå som et maritimt kompetansesenter. Derfor har det vært nødvendig å øke innsatsen for å få ungdom til å søke maritim utdanning. I samarbeid med Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland er disse tiltakene gjennomført:

- Yrkesorientering for elever i 10. klasse i Haugesund Rederiforening (4 besøk).
- Rådgiversamling i Haugesund Rederiforening.
- Elev- og foreldrebesøk om bord i skoleskipet Gann (ca. 200 elever).
- Hovedsponsor, med dertil hørende profilering av maritim utdanning, til Yrkesmessen på Haugalandet.
- Produksjon av lysbildepresentasjon til bruk ved bedriftsbesøk og skolebesøk.
- Produksjon av informasjonsbrosjyre basert på lysbildepresentasjonen.
- Produksjon av kinoreklame som er blitt vist på Karmøy, i Haugesund og Tysvær og på Bømlo i november og desember.
- Rederiene Solstad Offshore, Eidesvik Offshore, Knutsen OAS Shipping og Østensjø Rederi har utstedt en garanti om kadett plass frem til oppnådd laveste sertifikat for alle som slutfører nautikkutdannelsen ved Høgskolen Stord/Hgsd. og i tillegg de som slutfører maritim fagskole ved Karmsund videregående skole og Rubbestadneset Yrkeskule.

Noen av tiltakene er blitt finansiert med midler fra Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse. Rekrutteringsarbeidet vil fortsette etter samme mønster i 2006.

I samarbeid med Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland, har vi administrert partnerskapsavtalen som SURF (Skipsfartens Utdannings- og Rekrutteringsforum) inngikk med Høgskolen Stord/Hgsd. i 1998.

### ***Sjøfartshistorie***

Høsten 2003 gav Haugesund Rederiforening ut *Skipsfartsbyen – Haugesunds skipsfartshistorie 1850 – 2000*. I 2005, som i 2004, har sekretæren holdt en rekke foredrag i lag og foreninger med skipsfartshistorien som tema.

## ***Møtevirksomhet***

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

Agenda for medlemsmøtene har vært:

- 10.02 Per Olaf Brett (DNV) og Nicolai Hansteen (Lorentzen og Stemoco): Fokus på nærskipsfarten – redningsplanken for norsk maritim næring?
- 31.03 Årsmøte med påfølgende foredrag av informasjonssjef i Norges Rederiforbund, Marit Ytreeide: Omdømmeutvalgets innstilling.
- 28.04 Adm. dir. i Norges Rederiforbund, Marianne Lie: Utfordringer for norsk skipsfart.
- 26.05 Kristian Eidesvik: Bømmeløykonsernet / Caiano
- 08.09 Adm. dir. i Smedvig ASA, Kjell Jacobsen: Smedvig
- 28.10 Festmøte med ledsager. Foredrag av forfatter Ingar Sletten Kolloen: Ut mot havet.
- 17.11 Advokat Øystein Meland: Nye korrupsjonsregler i praksis – konsekvenser for shipping.
- 16.12 Julebord. Professor i historie, Øystein Sørensen: Hvordan Norge erobret England og andre historiske begivenheter som ikke hendte.

## ***MARKEDENE (presenteres av R.G. Hagland)***

### ***Offshorefartøyer***

2005 var et nytt godt år for offshorerederiene. I løpet av året ble 53 større offshorefartøyer levert. Tross levering av så stort antall nybygg, ble skipene absorbert i markedet.

Spotmarkedet i Nordsjøen startet godt i 1. kvartal med forbigående svekkelse på vårparten. Sommersesongen var svært hektisk med rater opptil NOK 600.000/dag for de største AHTS. For PSV'ene begynte året på et nivå over NOK 150.000/dag med opptur om sommeren til over NOK 200.000/dag. For de større PSV'ene, > 600 m dekk, var nivået relativt stabilt på NOK 200.000 gjennom året, men med en økning til ca. NOK 250.000 på sommeren, mens ratene falt noe mot slutten av året.

Utsiktene for 2006 er generelt gode for AHTS og PSV. Kontraheringsiveren er fortsatt meget stor og kan bidra til noe overkapasitet i forhold til ordremassen for borerigger som også er historisk høy.

Seismikkmarkedet har tatt seg betydelig opp og er nå i god vekst. En rekke skip er sluttet langsiktig, både eksisterende og nybygg, for å ta del i den økende seismikkaktiviteten.

Offshoremarkedet omfatter også det stadig økende markedet for undervanns- og konstruksjonsaktivitet. Noen tidligere kabelskip er bygget om til konstruksjonsfartøyer i tillegg til at flere nybygg kommer til. For ROV/survey segmentet synes etterspørselen å overgå tilgjengeligheten selv om markedet tilføres en rekke nye skip. I første rekke er det for øket aktivitet i Nordsjøen, men også internasjonalt.

Norske redere har øket sterkt sitt internasjonale engasjement. Flere av de lokale rederiene har fartøyer på lengre og mellomlange kontrakter i fjerne farvann. De har en stor og moderne flåte med gode fremtidsutsikter og opererer i dag bl.a. i Svartehavet, Mexico, Fjerne Østen, Vest Afrika og Brasil i tillegg til det naturlige hjemmemarkedet i Nordsjøen.

### ***Råolje tankskip***

Etter toppåret 2004, var markedet i 2005 noe ned, men fremdeles bra. Sesongvariasjonen var mer eller mindre likt året før; godt 1. kvartal, litt svakere 2. og 3. kvartal og et meget bra 4. kvartal. Diverse eksterne faktorer, som orkaner i US Gulf, uro i Nigeria, usikkerhet i Iran/Irak, lang ventetid på Bosphorus osv., har medført at markedet har blitt mindre forutsigbart.

Gjennomsnitt VLCC rater gikk ned fra USD 76.000,- per dag i 2004 til USD 58.000,- per dag i 2005. Suezmax båtene varierte i ratenivået fra USD 56.000,- i 2004 til USD 40.000,- per dag i 2005. Gjennomsnitt rater for Aframax skipene gikk ned fra USD 49.000,- per dag i 2004 til USD 41.500,- per dag i 2005.

Utsiktene blir gode for de neste årene, men ingenting indikerer at toppåret 2004 kommer tilbake med det første.

### ***Kjemikalie tankskip***

Inntjening for kjemikalie skip har vært betydelig bedre i 2005 enn i 2004, men driftsutgiftene har også vært en del høyere. Ikke minst har gjennomsnitt bunkerpriser økt med 37,5 % fra 2004 til 2005. Over alt var 'time-charter equivalent' omtrent 15 % høyere i 2005 enn året før.

Veksten i verdensøkonomien og oppgang i kjemikalieindustrien begynte i 2003 og forventes å holde seg på et bra nivå årene framover. Større krav fra kjemikalieselskaper på kvalitet og drift, både ombord og hos rederiene, medfører at det blir vanskeligere for de små operatørene å få langsiktige fraktkontrakter. Dette, kombinert med strengere internasjonale krav til transport av en del produkter (blant annet vegetabilsk olje) og høye nybyggpriser, gir en 'supply og demand' balanse i favør av kvalitetstonnasje.

### ***Produkttankskip***

Etter et sterkt fraktmarked i 1. halvår 2005, var 3. kvartal på grunn av sesongsvinginger lavere, men året sluttet med et godt 4. kvartal. Tilbud og etterspørsel i produkttankmarkedet er i en hårfin balanse. Dette medfører at små forstyrrelser, for eksempel lavere raffinerikapasitet etter orkaner i USA, kan ha store ringvirkninger.

Generelt har tonn-mil kvantitet økt, mens oljelagring i antall dager har gått ned. Som følge av dette, er det større behov for pålitelig transporttilbud. Også her ser vi en konsolidering mot et mindre antall større rederier. Nybygg ordremasse og nybygg priser, er på et høy nivå. Det ser likevel ut at markedet er i stand til å absorbere ny tonnasje.

### ***Tørrlast***

Fjoråret var, selv om fraktratene i gjennomsnitt var lavere enn i 2004, et meget godt år for rederiene, og de fleste rapporterer om sterke resultater. Estimatene viser en økning på ca 4,5 % i transportert volum fra 2004. På grunn av en mindre reduksjon i gjennomsnittelig transportlengde kombinert med mindre opphopping i havnene, så økte tonnasjebehovet med ca. 4 %. Flåten økte med 6,8 % fra 2004 til 2005, og kapasitetsutnyttelsen falt dermed fra 97 % i 2004 til 94 % i 2005. Moderne capesize tonnasje oppnådde i gjennomsnitt ca. \$ 47,000 per dag, ned fra \$ 62,500 i 2004. Tilsvarende tall for Panamax var \$ 25,000 mot \$ 35,200

og for Handymax \$ 21,400 mot \$ 28,000. Fraktratene var på sitt høyeste i 1. kvartal og lavest i 3. kvartal.

For småskipsflåten i europeisk fart har det vært et mer variert år. Etter at 2004 hadde gitt oss fraktrater som var "all time high", så startet 2005 med fallende rater, men allikevel på et akseptabelt nivå. Denne trenden holdt seg utover våren og sommeren. Høstoppgangen uteble imidlertid, og man så allerede i september konturene av et svakere marked. Det er vanskelig å sette fingeren på den direkte årsaken til dette fallet, men noe kan nok forklares med at det ble levert leveringer av nybygg kombinert med minimal avgang av gammel tonnasje. Samtidig har der vært en svekkelse av den europeiske industriproduksjonen med tilsvarende reduksjon i lastevolumer. Året ble avsluttet meget svakt, og utsiktene for 2006 synes ikke særlig lyse.

For selvlosserne har det vært et tilsvarende år, og utsiktene for 2006 synes generelt ikke å være gode. Dette segmentet er imidlertid veldig orientert mot fraktkontrakter, og en del av disse kan være tatt opp i et bedre marked. Vi kan dermed få et 2006 med varierende resultater for denne type tonnasje.

Mindre containerskip hadde også et utrolig godt år i 2004, og 2005 startet på samme måte. Imidlertid kom der nokså tidlig en nedadgående trend som vedvarte gjennom hele året. De fleste har nok allikevel hatt et godt år i 2005, men året ble avsluttet med stadig svakere rater og betraktelig mindre forespørsler i markedet. Utsiktene for 2006 synes ikke særlig gode, og man må forvente en del venting på beskjefligelse.

## **NØKKELTALL FRA NORGES REDERIFORBUND**

Den norske utenriksflåten bestod pr. 01.01.06 av totalt 1 642 skip / 37,1 mill. dwt. Av disse seilte 871 skip / 22,6 mill. dwt. under norsk flagg. Norske rederier hadde en samlet kontraktsmasse på 212 skip / 5,2 mill. dwt. som er 63 skip flere enn i fjor. Største byggeland i dwt. er Sør Korea med 32 skip / 2,1 mill. dwt. I Norge skal det bygges 59 skip / 252.000 dwt. Kontraktsmassens verdi er USD 9,5 milliarder.

Tallene viser en oppgang fra i fjor på 28 skip i den norske utenriksflåten, men en nedgang på 3,8 mill. dwt. i størrelsen på den samlede tonnasje. Nedgangen i antallet skip under norsk flagg er 46 / 3,1 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. 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 27 skip.

## **NØKKELTALL FRA HAUGESUND REDERIFORENING**

Innmeldt tonnasje i rederiforeningen pr. 31.12.04 var 220 skip / 4.289.875 dwt.  
" " " " " 31.12.05 var 222 skip / 4.322.952 dwt.

Tonnasjen fordeler seg slik på type skip: 25 oljetankskip, 34 tørrlastskip, 53 serviceskip i offshorevirksomhet, 11 taubåter, 95 kjemikalie- og produkttankskip (hvorav 74 i Stolt-Nielsen Transportation Group), 1 fryseskip og 3 LNG gasstankskip.

I 2005 meldte Stolt Offshore overgang til Stavanger Rederiforening, og rederiets skip regnes følgelig ikke som innmeldt tonnasje i Haugesund Rederiforening pr. 31.12.05.

Flere av rederiene oppgir kaskoforsikringsverdiene av skipene sine i amerikanske dollar, euro eller engelske pund. Basert på kursnoteringene den 09.01.06 med omregning til norske kroner, hadde flåten ved årsskiftet en samlet kaskoforsikringsverdi på kr. 21,2 milliarder NOK eksklusive skipene i Stol-Nielsen Transportation Group.

Nybyggingskontrakter pr. 06.03.06:

Knutsen OAS Shipping – 2 LNG / 1 produktanker  
Solstad Offshore – 2 konstruksjonsfartøyer / 1 ankerhåndtering  
Eidesvik – 3 forsyningskip / 1 seismikk  
Østensjø – 1 forsyningskip / 2 subsea-fartøy / 1 taubåt  
Br. Klovning Shipping – 4 kjemikalietankere  
Totalt – 18 skip

Samlet kontraktsverdi er 7,9 milliarder kr.

Pr. 31.12.05 hadde foreningen 15 medlemsrederier. Stolt Offshore meldte i løpet av året overgang til Stavanger Rederiforening, mens DeepOcean meldte seg inn hos oss. Foreningen har 30 faste representanter foruten 87 besøkende medlemmer.

### ***STYRESAMMENSETNING***

Styret har etter årsmøtet den 31. mars bestått av: Knut W. Aanensen (formann), Lars Peder Solstad (varaformann) og Ole Henrik Nesheim. Varamedlem har vært: Johan Rokstad.

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

Etter søknad gjennom Haugesund Rederiforening, ble det i 2005 bevilget premier til 41 velfortjente sjømenn. Hjelpesfondet bevilget bidrag til 1 søker.

**Haugesund, den 6. mars 2005**

Knut W. Aanensen

Lars Peder Solstad

Ole Henrik Nesheim

Sverre Meling jr.  
(sekretær)

## **HAUGESUND REDERIFORENING**

Tillitsvalgte pr. januar 2006

### ***STYRE***

#### ***Medlemmer:***

Knut W. Aanensen (formann)

Lars Peder Solstad (nestformann)

Ole Henrik Nesheim

***HUSSTYRE***

***Medlemmer:***

Jan Lothe (formann)  
Odd L. Vevang  
Arne Østenstad

**NORGES REDERIFORBUND**

***STYRE***

***Medlemmer:***

Trygve Seglem (visepresident)

***UTENRIKSFARTENS FORHANDLINGSUTVALG***

***Medlemmer:***

Hans Tveitaskog

***STYRET I GRUPPEN FOR OFFSHORE SERVICEFARTØYER***

***Medlemmer:***

Lars Peder Solstad (leder)  
Jan Lodden

***Varamedlemmer***

Kenneth Walland

***NÆRSKIPSFARTSGRUPPENS STYRE***

***Medlemmer:***

Knut W. Aanensen (leder)

***STYRET I SJØMANNSFONDET AV 1918***

***og***

***STYRET I NORGES REDERIFORBUNDS HJELPEFOND***

***Medlemmer:***

Arne W. Aanensen

**MARITIMT FORUM FOR HAUGALANDET OG SUNNHORDLAND**

***STYRE***

***Medlemmer:***

Johannes Østensjø d.y.  
Knut W. Aanensen

***Varamedlemmer:***

Ole Henrik Nesheim  
Lars Peder Solstad







Haugesund Rederiforening