



Haugesund Rederiforening

BERETNING FOR 2007

Årsberetning 2007

VIRKSOMHET

Haugesund Rederiforening har i 2007 (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. Vi har i 2007 arbeidet særlig med NOx-avgiften og rederibeskatningen i tillegg til at vi har engasjert oss i å få en av EU sine nye maritime overvåkningssentraler lagt til Haugesund. Dessuten tar det generelle informasjonsarbeidet overfor presse og opinion mye tid.

NOx-avgiften

I statsbudsjettet for 2007 ble det foreslått en avgift på utslipp av NOx på kr. 15,- pr. kg utslipp f.o.m. 01.01.07 med en varslet økning til kr. 50,- innen 2010. Regjeringen foreslo at avgiften skulle kreves inn som ren proveny til statskassen, men både den maritime næringen og næringslivet for øvrig krevde en fondsløsning hvor den innbetalte avgiften til fondet i sin helhet skulle kunne tilbakeføres som tilskudd til investeringer i utslippsreducerende tiltak. I sin behandling av statsbudsjettet bøyde Stortinget av, og det ble i 2007 igangsatt forhandlinger mellom myndighetene og næringslivet om en fondsløsning basert på en miljøavtale. Haugesund Rederiforening har fulgt forhandlingsprosessen og avvartet en løsning, men hele 2007 gikk før fondsløsningen var på plass. Dette gikk ut over ikke bare fiskebåtrederier og rederier med skip i fart mellom norske havner, men også mange verft og leverandørbedrifter på kysten. På nyåret i 2008 ordnet det seg imidlertid. Da ble det inngått en miljøavtale mellom myndighetene og 14 næringsorganisasjoner. Fondsløsningen som skisseres i avtalen går ut på at rederier og bedrifter som står for utslipp av NOx kan betale inn til fondet og gjennom dette få dekket investeringer og tiltak som gjøres for å redusere utslippene. Avtalen har varighet tre år frem i tid.

Rederiskatten

Den 7. september avholdt regjeringen en pressekonferanse om den planlagte nyordningen av rederiskatteregimet og overgangsordningene for det gamle regimet. Dette skjedde tre dager før kommune- og fylkestingsvalget og skyldtes lekkasjer. Regjeringen, og særlig regjeringspartner SV, var redd ryktene om nullskatt for rederiene skulle skade dem i valget.

Rederiskatten var egentlig en del av regjeringens nye maritime strategi som ble fremlagt den 3. oktober parallelt med statsbudsjettet. Forslaget fra regjeringen gikk ut på å etablere en ny skatteordning for rederiene etter europeisk modell. Fra og med 1. januar 2007 vil ikke utreden og utbytteutdelinger utløse beskatning. Videre vil ordningen utvides sammenlignet med den gamle ordningen fra 1997 slik at inntekter med tilknytning til drift og utleie av skip også skal kunne kvalifisere for rederibeskatning. Regjeringens forslag til overgangsordning fra gammel modell gikk ut på at de såkalte skattekreditene i overveiende grad skulle innbetales av rederiene. Det ble senere stadfestet at beregningen av skattekreditene skulle baseres på bokførte verdier. Regjeringen forutsatte at samlet skattegjeld beløp seg til 21 milliarder kroner hvorav forslaget gikk ut på at 14 milliarder skulle innbetales til statskassen over 10 år, mens 7 milliarder skulle brukes til miljøtiltak i rederiene. I utgangspunktet hadde ikke regjeringen tenkt seg at de 7 milliardene skulle utgjøre en del av rederienes egenkapital, men etter et voldsomt mediepress og protester fra næringen, falt man ned på en slik løsning.

Den nye skatteordningen ble godt mottatt av både Haugesund Rederiforening og øvrige samarbeidspartnere. Den er i tråd med hva næringen har bedt om tidligere. Problemet var overgangsordningen. Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland hadde et møte om denne med Rogalandsbenken torsdag den 25.10. Et bredt utvalg fra den lokale maritime klyngen og det lokalpolitiske miljøet stilte på Stortinget. Maritimt Forum i Bergen arrangerte et tilsvarende møte med Hordalandsbenken. Utover dette var vi gjennom Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland med å formidle både ordføreropprop og opprop fra maritime bedrifter til Stortinget samt at vi deltok aktivt i debatten i media med blant kommentarartikler og leserinnlegg i Dagens Næringsliv, Haugesunds Avis og Maritimt Magasin. I utgangspunktet mente vi at det var urimelig som sådan at rederiene skulle innbetale såkalt gammel skattegjeld selv om man gikk over fra en ordning med utsatt skatt til en ordning med endelig skattefritak,

men fant at det var størst mulighet for å nå frem dersom vi argumenterte for at beløpet som skulle kunne avsettes til miljøtiltak i rederiene ble utvidet, gjerne slik at alle de 21 milliardene skulle kunne brukes slik, samt at miljøinvesteringer de siste to til tre årene skulle kunne avsettes mot skattegjelden.

Hva oppnådde vi?

Det kom som antydning tidlig opp en diskusjon om det var markedsverdier eller bokførte verdier som skulle ligge til grunn for beregningen av hva rederiene skulle tilbakebetale i skatt. I førstnevnte tilfelle kunne det dreie seg om et samlet beløp på mellom 40 og 50 milliarder kroner, i sistnevnte tilfelle dreide det seg som sagt om 21 milliarder kroner. Da næringsministeren presenterte den maritime strategien noen uker etter at nyheten om skattekredittene hadde blitt sluppet, var han altså tydelig på at det var de bokførte verdiene som ville bli lagt til grunn. Kanskje hadde regjeringen hele tiden ment dette, kanskje hadde de ikke tenkt over forholdet før de ble gjort oppmerksom på det, eller kanskje var de blitt påvirket av de sterke reaksjonene. I sistnevnte tilfelle, må valget av bokførte verdier som beregningsgrunnlag anses som en seier for næringen. Det som imidlertid synes å være en entydig seier, var at de 7 milliardene av de opparbeide skattekredittene skulle forbli en del av rederienes egenkapital dersom det kunne godtgjøres at pengene ble brukt til miljøtiltak på skipene. Opprinnelig hadde regjeringen tenkt seg et miljøfond.

Uansett ble hovedlinjene i regjeringens opprinnelige forslag vedtatt av det rødgrønne flertallet på Stortinget da statsbudsjettet ble behandlet opp under jul. Sett bort i fra at den nye skatteordningen er god, var vedtaket om overgangsordningen fra det gamle systemet samlet sett et nederlag for næringen. Det er rimelig å anta at vedtaket i Stortinget vil bli prøvet for Høyesterett. Fagjuridisk ekspertise har nemlig mer enn antydning at vedtaket er i strid med Grunnlovens bestemmelse om at lover ikke kan gis tilbakevirkende kraft.

Maritim overvåkningssentral

I EU er det lagt frem en rapport som konkluderer med at det skal opprettes fem overvåkningssentraler for skipstrafikken i Europa. En av disse sentralene skal legges ved Nordsjøbassenget, og ettersom Norge er fullverdig medlem av EMSA (European Maritime Safety Agency), er vi således et aktuelt lokaliseringsskand.

Fordi Sjøfartsdirektoratet nå er på plass i Haugesund, og fordi Kystverket Vest i Haugesund har opparbeidet betydelig kompetanse i spørsmål som vedrører overvåkningsløsninger for skipstrafikken, ønsket Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland og Haugesund Rederiforening at den norske regjeringen skulle henvende seg til EU med tilbud om en lokalisering i Norge og at regjeringen i sin tur skulle peke på Haugesund som den beste løsningen. Regjeringen henvendte seg også til EU hvor Norge stilte seg til rådighet for en lokalisering, og på nyåret i 2008 ble det klart at EU har bedt Norge påta seg oppgaven med en etablering. Derved gjenstår siste del som innebærer å sikre at etableringen skjer i Haugesund.

En etablering i Haugesund vil være en ny byggestein i arbeidet for å videreutvikle den maritime kompetansen som er bygget opp i vår region både med hensyn til næringsvirksomhet, men like meget med hensyn til offentlig forvaltning, herunder Sjøfartsdirektoratet, Kystverket Vest (med bl.a. losadministrasjonen for hele Norge) og de maritime studiene ved de maritime utdanningsinstitusjonene våre.

Parallelt med EMSA sitt arbeid, arbeider IMO med et oversjøisk overvåkningssystem for å forhindre terror mot skip, og IMO ønsker at systemet skal være klart innen sommeren 2008. Her ligger det altså til rette for samkjøring.

Haugesund Rederiforening har gjennom Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland tatt opp spørsmålet om en maritim overvåkningssentral med den politiske ledelsen i Nærings- og Handelsdepartementet foruten med stortingspolitikkerne fra regionen vår.

Månedens skip

Styret anser det som viktig at rederinæringen gjennom informasjonsarbeidet til Haugesund Rederiforening vinner et positivt omdømme i den lokale opinionen. Derfor ble det også i første halvår av 2007 levert tekster og fotografier til en egen spalte i Haugesunds Avis som heter Månedens skip. Spalten ble imidlertid avsluttet i fjoråret etter å ha vært virksom siden 2001.

Haugesund Rederiforenings 100-års historie

Sekretæren påbegynte arbeidet med å skrive foreningens 100-års historie i april 2006 og arbeidet pågikk også i hele 2007. I februar 2008 ble et høringsutkast presentert for styret som besluttet at manuskriptet skal utgis i bokform høsten 2009 med bilder og illustrasjoner. 100-års jubileet er den 12. februar 2010.

Generelt

Det går stadig mer tid i både Haugesund Rederiforening og Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland til å holde oppdatert informasjon om medlemsbedriftene og innhente data som kan legges til grunn for utarbeidelsen av nøkkelinformasjon om den lokale rederinæringen og den lokale maritime klyngen samlet sett. Dette arbeidet har på den annen side sin berettigelse fordi det inngår som en helt sentral del av å kunne markedsføre næringen i pressen og overfor politikere, byråkrater og opinionen generelt. Stadig flere henvender seg til Haugesund Rederiforening om slik informasjon.

Sekretæren har i 2007, som i tidligere år, både holdt foredrag og deltatt på konferanser for å fremme interessene til medlemsrederiene og de lokale maritime næringsinteressene generelt, og for å markedsføre regionen som et nasjonalt maritimt tyngdepunkt.

Utdanning og rekruttering

Med utgangspunkt i mangelen på sjøfolk og en relativt svak søkning til maritim utdanning, har Haugesund Rederiforening, delvis gjennom Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland, i 2007 arbeidet aktivt med utdannings- og rekrutteringsspørsmål. I motsetning til i de nærmeste foregående år, skapte uroen rundt rederiskatten i høst noe vanskeligere forhold å drive rekrutteringsarbeid i.

Sjøfolk – lokale tiltak

Solstad Offshore, Eidesvik Offshore, Knutsen OAS Shipping og Østensjø Rederi gikk i 2006 ut med en maritim ungdomsgaranti med løfte om kadettplass til alle som slutfører den maritime fagskoleutdannelsen ved Karmsund videregående skole (nautikk og maskin) og Rubbestadneset videregående skole (maskin) eller høyskoleutdannelsen i nautikk ved Høgskolen Stord/Hgsd. (HSH). Vi koordinerte arbeidet frem mot et omforent innhold i garantien, og garantien ble videreført i 2007.

Til sammenligning med inntaket av nautikkstudenter ved HSH i 2006, viste inntaket i 2007 en økning i antallet førsteårsstudenter fra 18 til 24. Inntaket av førsteårsstudenter på fagskolen ved Karmsund videregående viste på den annen side en nedgang fra 54 til 48, mens Rubbestadneset tok inn 5 færre studenter enn i 2006 (fra 11 til 6).

Den maritime fagskolen tas imidlertid av ungdom som allerede har vært fire år i et utdanningsløp med VG1, VG2 maritime fag og læretid, mens inntaket til VG2 maritime fag for å vurdere virkningen av den maritime ungdomsgarantien og øvrige rekrutteringstiltak. Inntaket på VG2 maritime fag ved Karmsund videregående skole var opp fra 27 elever i 2006 til 32 elever i 2007, men ned fra 29 i 2006 til 16 i 2007 ved Rubbestadneset videregående skole.

Samlet er det en nedgang i antallet elever og studenter under maritim utdanning VG2, førsteår maritim fagskole og førsteår høyskole ved henholdsvis Karmsund videregående skole, Rubbestadneset videregående skole og HSH fra 139 i fjor til 126 i år. I prosent er nedgangen på 9,3, mens vi ser en tilsvarende oppgang på 12 % på landsbasis. Det er i all hovedsak Rubbestadneset som trekker ned.

På grunn av den svake søkningen til de maritime utdanningstilbudene ved Rubbestadneset videregående skole, står disse tilbudene i fare for å bli nedlagt. Sammen med Bømlo kommune, Eidesvik Offshore og Wärtsilä, har Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland deltatt i en prosjektgruppe som har kommet opp med en tiltaksplan for at de maritime utdanningstilbudene ved Rubbestadneset videregående skole skal kunne videreføres.

Til tross for at inntaket til de maritime utdanningstilbudene på Haugalandet og Sunnhordland samlet sett viser en nedgang fra i fjor på 9,3 %, har rekrutteringsaktiviteten vært like omfattende i regionen som i tidligere år. Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland har selv arrangert en rådgiversamling for alle rådgiverne på Haugalandet og i Sunnhordland om mulighetene til sjøs og i den petro-maritime industrien. I tillegg arrangerte Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland en rundreise med skoleskipet Gann i regionen hvor 390 påmeldte skoleelever kom om bord og fikk bred informasjon om maritim utdanning og maritime yrker, og forumet var i 2007, som i foregående år, hovedsponsor for yrkesmessen på Haugalandet med dertil hørende profilering av maritim utdanning. Dessuten har Haugesund Rederiforening tatt i mot elevbesøk. Størsteparten av rekrutteringstiltakene er blitt finansiert gjennom tilskudd fra Stiftelsen for Norsk Maritim Kompetanse.

Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland har sammen med Haugesund Rederiforening administrert partnerskapsavtalen som SURF (Skipsfartens Utdannings- og Rekrutteringsforum) inngikk med Høgskolen Stord/Hgsd. i 1998. I SURF ble det dessuten våren 2007 igangsatt en prosess som i desember ledet frem til et intensjonsvedtak om etableringen av Maritime Academy of Haugesund. Rederiene og de maritime skolene i regionen er altså blitt enige om at det skal etableres en felles markedsføringsparaply for den maritime utdanningen under denne betegnelsen. Mulighetene skal vises frem for å få ulike typer kompetanse satt sammen slik det passer studenten eller den som søker etterutdanning. For eksempel skal de overgangsordningene som er lagt på plass mellom maritim fagskole og høyskole vises frem.

Rederiforening har hatt sekretariatsfunksjonen i arbeidet som ledet frem til intensjonsvedtaket, og etableringen har også fått tilslutning gjennom styrevedtak i vår forening.

Samtidig skal den maritime utdanningsklyngen i regionen synliggjøres nasjonalt og internasjonalt. Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland og Haugesund Rederiforening har hatt sekretariatsfunksjonen i arbeidet som ledet frem til intensjonsvedtaket, og etableringen har også fått tilslutning gjennom styrevedtak i vår forening.

Sjøfolk – nasjonale tiltak

I samarbeid med Norges Rederiforbund og Maritimt Forum i Oslo, stod Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland bak rekrutteringskampanjen ikkeforalle.no som fikk sitt startskudd i januar 2007. Hovedelementene i denne kampanjen er en maritim utdanningsportal og markedsføringen av denne portalen. Maritimt Forum vant høsten 2007 NM-gull i kommunikasjonsbyråenes eget mesterskap for beste multimediale kampanje med ikkeforalle.no.

Møtevirksomhet

I løpet av året er det avholdt fire styremøter og åtte medlemsmøter foruten tre lunsjmøter av rent faglig karakter. Dessuten var Haugesund Rederiforening vertskap da Young Ship ble etablert og hadde sitt første medlemsmøte foruten at foreningen inviterte til middag da studentene ved Høgskolen Stord/Haugesund, Karmsund videregående skole (fagskolen) og Rubbestadneset videregående skole (fagskolen) avsluttet sin skolegang før sommeren.

Agenda for medlemsmøtene har vært:

- 08.02 Stortingsrepresentant Finn M.Vallersnes: Høyres maritime politikk i globaliseringens lys.
- 29.03 Årsmøte med påfølgende foredrag av Lars Peder Solstad: Solstad Offshore
- 03.05 Investeringsdirektør i Skagen Fondene, Kristoffer Stensrud: Fortsetter vekstmarkedsrallyet i 2007?
- 31.05 Direktører i Norges Rederiforbund, Arvid Gusland og Einar Schiefloe: Utfordringer i den maritime politikken og bygging av maritim kompetanse på sjø og land.
- 13.09 Doktorstipendiat v/ Høgskolen Stord/Haugesund, Helle Oltedal: Sikkerhetskulturer på skip
- 19.10 Festmøte m/ ledsager. Jahn Otto Johansen: Tørrfisk og klippfisk – den norske sjel
- 15.11 Adm. dir. i Norges Rederiforbund, Marianne Lie: Den dagsaktuelle politiske situasjonen for norsk skipsfart
- 14.12 Julebord. Professor v/ Norges Handelshøyskole, Victor D. Norman: Fremtiden for norsk maritim næring.

FORENINGSLOKALENE

I løpet av 2007 er foreningslokalene blitt omfattende renoverert innvendig samt at det er blitt kjøpt inn nytt møblement til hjørnesalongen foruten at spisestolene er stoppet og omtrukket. Dessuten har foreningen måtte gjøre en del investeringer i brannsikringstiltak. Lokalene har ellers vært stengt for den tradisjonelle lunsjserveringen til pensjonistene i november og desember som følge av at bestyrerinnen har vært langtidssykemeldt.

SJØMENNENS ALDERSHJEM I HAUGESUND

Haugesund Rederiforening har siden opprettelsen av stiftelsen Sjømenns Aldershjem i Haugesund, hatt representanter med vara til styret. I 2007 vedtok styret å selge eiendommen (aldershjemmet) på Hasseløy for kr. 5.150.000,-. Begrunnelsen var at man ikke lenger fikk leiet ut leilighetene fordi de hadde for lav standard. Veldig få sjøfolk eller deres enker som søkte, resulterte i leieavtale, og hjemmet fikk etter hvert kun leietakere som egentlig ikke passet inn. Økte drifts- og vedlikeholdskostnader kombinert med reduserte leieinntekter og tilskudd, fremtvang salget. Stiftelsen som sådan blir imidlertid opprettholdt, og avkastningen av salgsbeløpet som nå er satt i banken, skal blant annet disponeres til støtte for trengende sjøfolk og deres enker, til støtte for sjøfolk under utdanning og til støtte for organisasjoner og prosjekter som arbeider til fremme av maritim utdanning.

MARKEDENE

Offshorefartøyer

Året 2007 var et nytt meget godt år for offshorerederiene med stor aktivitet, meget god inntjening og store nye investeringer i ny tonnasje. Toppratene i spotmarkedet i Nordsjøen som ofte blir benyttet som markedsindikator, var ikke like høye som i 2006, men gav meget gode snittrater med for øvrig høy utnyttelsesgrad for ankerhåndterings-, forsynings- og beredskapsskip. Periodemarkedet var tilsvarende høyt og stabilt. Markedet for spesialskip seismikk og ulike typer serviceskip for undervanns- og konstruksjonsarbeid var også tilsvarende høyt med gode fremtidsutsikter.

Markedene er drevet av en høy og forholdsvis stabil oljepris med letevirkosomhet og utbygging verden over. Verdens økende energibehov medfører større oljevirkosomhet også i nye markeder til tross for miljøtrusselen og behovet for alternativ energi. Dette fører norske rederier i stigende grad til alle verdens hjørner med sin kvalitetstonnasje. Således er aktiviteten i Latin- og Sør-Amerika, Vest-Afrika, Middelhavet og Fjerne Østen stadig viktigere for norskopererte offshore servicefartøyer. Norge er et foregangsland innenfor alle ledd i forsyningsskipsnæringen med innovative skipsdesign, utstyr, operasjon og drift. Samtlige erfarer nå gode resultater av rederienes investering og oljeselskapers og myndigheters krav om strengere krav for utslipp og miljø hensyn. Samtidig er det innført aldersbegrensning fra enkelte operatører på innbefraktet tonnasje.

Verdens flåte av offshore serviceskip er nå på ca 2.200 skip. Ordremassen er i overkant av 750 skip. Så langt har nybyggene blitt absorbert i markedet, og eldre skip har funnet sitt virke i andre geografiske områder. Noen av første generasjons forsyningsskip har blitt skrapet, men pga. beskjeden stålvekt og strenge miljø krav, har dette vist seg å være lite økonomisk attraktivt. Gode tider gir også deler av denne type skip arbeid selv om Nordsjøen ikke lenger er deres tumleplass. Sammen med høy tilgang på ny tonnasje i alle segmenter, er det en stor ordremasse for høyt sofistikerte flyte- og oppjekkbare rigger. Disse vil i hovedsak først bli levert f.o.m. 2009 og bidra til etterspørsel etter servicefartøyer. Med høy oljepris og tilsvarende forventet lete-, utbyggings- og vedlikeholdsvirkosomhet, ventes etterspørselen i offshoremarkedet fortsatt å være høy.

Råolje-tankskip

Ratene i 2007 hadde generelt en nedgående tendens, men svingte voldsomt opp mot slutten av året. VLCC rate gikk langsomt ned fra gjennomsnitt USD 61.000,- per dag i 2006 til under USD 30.000,- per dag i 3. kvartal 2007. I løpet av november begynte ratene å stige med en topp langt over USD 200.000,- per dag i desember. Raten til Suezmax-skipene halverte seg fra USD 40.000,- per dag i 2006 til USD 20.000,- per dag i 3. kvartal 2007. Likt VLCC-ene eksploderte ratene i november/desember til USD 100.000,- per dag og mer. Det samme trenden har vi sett for Aframax-skipene. Her har ratene beveget seg fra gjennomsnitt USD 40.000,- i 2006 til under USD 20.000,- per dag i august 2007 og opp til USD 80-90.000,- per dag i desember. Utsiktene framover er gode, men tilbake på nivået fra 2005/2006.

Kjemikalie-tankskip

Etter et godt første halvår i 2007 var inntjenning for kjemikalietankskip tilbake på samme nivå som i 2006 for resten av året. Unntaket var trade til Asia hvor aktivitetsnivå og inntjening hadde et lite oppsving i slutten av 2007. Generelt var inntjeningen i 2007 10-15% høyere enn i 2006. Driftsutgiftene var også betydelig høyere, forårsaket av mer eller mindre alle driftselementene (inkludert bunkers), og dette resulterte i en marginalt høyere 'time-charter-equivalent'. Utsiktene for 2008 er fremdeles gode på fraktratesiden, men de økte driftskostnadene er en utfordring.

Produkt-tankskip

Fraktmarkedet for produkt-tankskip var lavere enn i 2006 og hadde en jevn nedadgående utvikling helt til midten av fjerde kvartal. Her fulgte ratene utviklingen i råolje-markedet med en markant oppgang, likevel uten å nå de store høyder. Året totalt sett var nok meget skuffende for rederiene som måtte slite både med lavt ratenivå og høye bunkers-kostnader.

Etter et meget godt år for samtlige tanksegmenter i 2006, kom både råolje- og produkttankskipsrederne fort tilbake til hverdagen i 2007. En fantastisk avslutning sukkret pillen og var med på å skape forventninger for 2008. For kjemikalieskip var året mer på det jevne, men dette er jo også et mindre volatilt marked.

Tørrelast

Om 2006 var et sterkt år for tørrlasteskip, var 2007 et år som man aldri tidligere har opplevd maken til. Året begynte sterkt, og ratene steg utover. Det er fortsatt Kina som er hovedårsaken til styrken i tørrlast-markedet. Gjennomsnitt fraktrater for alle størrelser bulkskip er mer enn doblet fra 2006. Bortsett fra en liten nedgang i mai, steg ratene stadig fra årets begynnelse til slutten av november da man noterte en moderat nedgang. Dette siste kan ha sammenheng med prisforhandlinger for bl.a. jernmalm.

Tallene viser at tørrbulk transport steg med 7%. Variabler som lengre seilingsdistanser, teknisk offhire og opphoping i havnene steg også kraftig, og medførte at den reelle økning i etterspørsel var på hele 13%. Når så flåten økte med kun ca. 7%, må det bli et bedre marked.

Også småskipsfarten hadde et bedre år i 2007 enn i 2006. Markedet tok seg opp utover året, og ratene gav et gjennomsnitt som er noe høyere enn for 2006. Spesielt tonnasje størrelsen fra ca. 3.500 dødvekt-tonn og opp til ca. 6.500 dødvekttonn har vist sterk stigning i løpet av året. Ratene falt imidlertid noe tilbake mot slutten av 2007, og utsiktene for 2008 er noe usikre.

Selvlosserne har hatt varierende marked med til dels gode frakter i mange størrelser og segmenter. Spesielt synes det som markedet for fiskefor har vært sterkt. Det er kommet en god del nyere tonnasje inn i markedet som tyder på optimisme for fremtiden.

Som forventet har markedet for mindre containerskip vist en nedadgående tendens i 2007. Tallene viser et fall i ratene for containerskip under 500 teu på ca 10% i løpet av året. Det forventes ikke noe bedring for 2007.

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

NØKKELTALL FRA NORGES REDERIFORBUND

Den norske utenriksflåten bestod pr. 01.01.08 av totalt 1.820 skip / 40,9 mill. dwt. Av disse seilte 888 skip / 23,6 mill. dwt. under norsk flagg. Norske rederier hadde en samlet kontraktsmasse på 378 skip / 7,5 mill. dwt. som er 22 skip flere enn i fjor. Største byggeland i dwt. er Sør Korea med 66 skip / 3,2 mill. dwt. I Norge skal det bygges 129 skip / 683.000 dwt. Kontraktsmassens verdi er NOK 131 milliarder. I tillegg kommer 33 rigger til en verdi av NOK 57,1 milliarder. Total kontraktsmasse kommer da opp i 411 skip og rigger til en verdi av NOK 188 milliarder.

NØKKELTALL FRA HAUGESUND REDERIFORENING

Innmeldt tonnasje i rederiforeningen pr. 31.12.06 var 151 skip / 2.836.085 dwt.
" " " " " 31.12.07 var 154 skip / 3.245.850 dwt.

Dette inkluderer ikke skipene i Stolt-Nielsen Transportation Group som har et assosiert medlemskap i Haugesund Rederiforening.

Tonnasjen fordeler seg slik på type skip: 28 oljetankskip, 32 tørrlastskip, 56 serviceskip i off-shorevirksomhet, 13 taubåter, 20 kjemikalie- og produkttankskip, 1 fryseskip og 4 LNG gass-tankskip.

Flere av rederiene oppgir kaskoforsikringsverdiene av skipene sine i amerikanske dollar, euro engelske pund eller danske kroner. Basert på kursnoteringene den 02.01.08 med omregning til norske kroner, hadde flåten ved årsskiftet en samlet kaskoforsikringsverdi på kr. 26,5 milliarder NOK eksklusive skipene i Stolt-Nielsen Transportation Group.
Nybyggingskontrakter pr. 01.01.08:

Knutsen OAS Shipping – 4 LNG / 4 produktanker / 3 oljetankere
Solstad Offshore – 3 konstruksjonsfartøyer / 2 ankerhåndtering / 6 i Nor Offshore
Eidesvik – 2 seismikk / 2 forsyningskip / 1 konstruksjonsskip
Østensjø – 2 forsyningskip / 2 subsea-fartøy / 3 taubåter / 2 fortøyningsbåter / 1 hotellskip
Br. Klovning Shipping – 2 kjemikalietankere
Totalt – 39 skip

Samlet kontraktsverdi er 18 milliarder kr.

Pr. 31.12.07 hadde foreningen 15 medlemsrederier. Disse er:

Østensjø Rederi	Hagland Shipping	Knutsen OAS Shipping
Green Management	West-Trans Shipping	Solstad Offshore
DeepOcean	Stolt-Nielsen Transportation Group	T. Alendal Rederi
Eidesvik Offshore	Kopervik Ship Management	Rytind
Klovning Shipping	Continental Ship Management	Falck Management

Foreningen har 34 faste representanter foruten 91 besøkende medlemmer.

STYRESAMMENSETNING

Styret har etter årsmøtet den 29. mars bestått av: Lars Peder Solstad (formann), Johan Rokstad (varaformann) og Arne W. Aanensen. Varamedlem har vært: Jan Fredrik Meling.

NORGES REDERIFORBUNDS SJØMANNSFOND AV 1918

Etter søknad gjennom Haugesund Rederiforening, ble det i 2007 bevilget premier til 54 velfortjente sjømenn.

Haugesund, den 7. februar 2008

Lars Peder Solstad

Johan Rokstad

Arne W. Aanensen
Sverre Meling jr.
(sekretær)

HAUGESUND REDERIFORENING

Tillitsvalgte pr. januar 2008

STYRE

Medlemmer:

Lars Peder Solstad (formann)
Johan Rokstad (nestformann)
Arne W. Aanensen

Varamedlemmer:

Jan Fredrik Meling

HUSSTYRE

Medlemmer:

Jan Lothe (formann)
Odd L. Vevang
Arne Østenstad

STYRET FOR SJØMENNENES ALDERSHJEM HAUGESUND

Medlemmer:

Jan Lothe (leder)
Thorleif Lea

NORGES REDERIFORBUND

STYRE

Medlemmer:

Trygve Seglem (president)

Varamedlemmer:

Knut W. Aanensen

UTENRIKSFARTENS FORHANDLINGSUTVALG

Medlemmer:

Hans Tveitaskog
Sven Stakkestad

STYRET I GRUPPEN FOR OFFSHORE SERVICEFARTØYER

Medlemmer:

Lars Peder Solstad (leder)
Jan Lodden

Varamedlemmer:

Kenneth Walland

NÆRSKIPSFARTSGRUPPENS STYRE

Medlemmer:

Knut W. Aanensen

KOMPETANSEUTVALGET

Medlemmer:

Terje Næss

MARITIMT FORUM FOR HAUGALANDET OG SUNNHORDLAND

STYRE

Medlemmer:

Knut W. Aanensen
Lars Peder Solstad

Varamedlemmer:

Ole Henrik Nesheim
Johan Rokstad

