

Årsberetning 2008



Haugesund Rederiforening

Årsberetning 2008

VIRKSOMHET

Haugesund Rederiforening har i 2008 (siden 1998) hatt felles sekretariat og daglig leder/sekretær med Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland (MFHS).

Informasjonsarbeid

Haugesund Rederiforening og MFHS samarbeider tett med hensyn til informasjonsarbeidet mot publikum og politiske beslutningstakere. Både formannen og nestlederen i Haugesund Rederiforening er styremedlemmer i MFHS.

Etter at det i 2007 var svært mye uro omkring rederiskatten og om NOx-avgiften, har 2008 vært roligere rent næringspolitisk. Dette har gjort at vi i større grad enn tidligere har kunnet konsentrere oss om utdannings- og rekrutteringsspmå. Kravet om innbetaling av de såkalte skattekredittene for de rederiene som var inne i den gamle rederiskatteordningen fra 1997, kommer til å bli prøvet for rettsapparatet av enkeltrederier med henvisning til at vedtaket i Stortinget før jul i 2007 er i strid med Grunnlovens bestemmelser om at lover ikke kan gis tilbakevirkende kraft. Foreløpig er ingen saker tatt opp til behandling. På nyåret i 2008 ble det inngått en miljøavtale vedrørende NOx-avgiften 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.

For øvrig tar det generelle informasjonsarbeidet overfor presse og opinion mye tid.

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 lokaliseringsland.

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 Haugesund Rederiforening gjennom MFHS at den norske regjeringen skulle henvende seg til EU med ønske om en lokalisering i Norge og at regjeringen i sin tur peker på Haugesund som den beste løsningen. Etter regjeringens henvendelse, har EU i 2008 bedt Norge om å være vertskap for en maritim overvåkningssentral, og det gjenstår nå å se om vi får til en lokalisering 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. Her ligger det til rette for samkjøring.

Finanskrisen

Med utgangspunkt i amerikansk økonomi, spredte krisen seg til resten av verden i løpet av høsten 2008. Etter hvert ble det klart at både internasjonal økonomi og norsk økonomi stod overfor en krise ikke bare i finanssektoren, men også i realøkonomien og at denne kunne bli langvarig. I den maritime klyngen så vi først virkningene i skipsbyggingsindustrien. Oljeprisen falt voldsomt høsten 2008 parallelt med den svake utviklingen i internasjonal økonomi, og på sikt kan dette få konsekvenser også for offshorerederiene og offshoreverftene med underleverandører. Lavere etterspørsel i Kina medførte allerede høsten 2008 en kollaps i bulkmarkedet. Regjeringen kom senhøstes med tiltak overfor bankene, eksportindustrien generelt og den maritime næringen spesielt. I et brev til statsministeren ba Maritimt Forum i Oslo den 26. november om ytterligere tiltak:

- Eksportfinans må snarest settes i stand til å få tilgang til det internasjonale fundingmarkedet på like vilkår.
- Tidsfristen for miljøfondsandelen i det nye rederiskatteregimet må fjernes eller forlenges slik at de internasjonale revisjonsselskapene aksepterer miljøfondet som egenkapital.
- Det må åpne for sjablongmessig miljøfradrag på nybygg for å stimulere til nykontrahering.
- Når bankene krever tilleggssikkerhet som følge av fall i skipsverdiene, må det vurderes en endring der rederiene kan benytte verdiene i de rederibeskattede selskapene som grunnlag for lån og garantistillelse.
- Avskrivningssatsene for maskiner og utstyr (p.t. 20 pst.) og skip utenfor rederiskatteordningen (p.t. 14 pst.) må heves til europeisk nivå (25-30 pst.).

Sammen med oversendelsen av Maritim Rapport 2009 i januar, spilte MFHS disse forslagene inn overfor stortingspolitikere fra Rogaland og Hordaland unntatt det første forslaget som allerede var blitt innfridd. Allerede forut for at regjeringen la frem sin tiltakspakke mot finanskrisen den 26. januar 2009, ble så det annet og det fjerde forslaget innfridd. I etterkant av fremleggelsen ble den rødgrønne koalisjonen på Stortinget enige om også å heve avskrivningssatsen for maskiner og utstyr til 30 % i 2009. Haugesund Rederiforening og MFHS har over lang tid arbeidet for å få hevet avskrivningssatsene for skip i rederiselskaper utenfor rederiskatteordningen, og vi var skuffet over at det ikke ble gjort tillempinger på dette området. Dessuten fremholdt Norges Rederiforbund før regjeringen la frem sin tiltakspakke, at man burde forskyve tidspunktet for tilbakebetaling av rederiskatten, dvs. de 14 mrd. kronene som ikke er knyttet til miljøavsetninger, fordi dette vil redusere den ekstraordinære likviditetsbelastningen for norske rederier i en kritisk periode. Heller ikke dette ble det gjennomslag for.

Nærskipsfartens konkurransevilkår

I 2009 har Kystverket satt opp losgebyret med 13 % og sikkerhetsgebyret med 7,3 %. Dette kommer på toppen av betydelige gebyr- og avgiftsøkninger i flere år forut. Haugesund Rederiforening og MFHS har lenge arbeidet for at det samlede avgiftsnivået må ned for å nå den politiske målsetting om mer last fra vei til kjøll. Kystverket har latt både losplikten og gebyrstrukturen evaluere, blant annet i dialog med næringen, men konklusjonene fra disse evalueringene, som isolert sett er positive, blir ikke fulgt opp. Kystverkets svar på mindre trafikk og økte kostnader er å sende en større regning til brukerne. Frustrasjonen er stor blant medlemmer av både Haugesund Rederiforening og MFHS som driver med nærskipsfart. Derfor ble det innkalt til et nasjonalt "frustrasjons- og aksjonsmøte" den 5. februar i Haugesund for at næringen skulle kunne diskutere seg frem til en felles virkelighetsforståelse og bli enige om tiltak som kan føre til politisk handling. Dessuten gjennomførte vi et møte med Kystverket om farledsbevisordningen den 17. februar. Haugesund Rederiforening kommer til å følge sakskomplekset videre blant annet i forbindelse med regjeringens fremleggelse av Nasjonal Transportplan i mars. I tillegg til avgifts- og gebyrstrukturen og farledsbevisordningen, tar vi opp avskrivningssatsen for skip utenfor den særskilte rederiskatteordningen.

Haugesund Rederiforenings 100-års historie

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

Skipsfartsutstilling under Havnedagene

I forbindelse med 100-års jubileet i 2010, har foreningen planer om å bidra til en oppgradering av den sjøfartshistoriske avdelingen ved Karmsund Folkemuseum. Som et første ledd i denne planen, ble det arrangert en skipsfartsutstilling under Havnedagene i 2008. Denne utstillingen viste skipsfarten slik den drives i dag og var gratis for de besøkende. Østensjø Rederi, Eidesvik Offshore, Solstad Offshore og Knutsen O.A.S. Shipping har gitt skipsmodeller til museet som ble brukt i denne utstillingen. De fire rederiene påkostet også utstillingsmateriellet. Det er planen at både materiellet og modellene skal brukes på Karmsund Folkemuseum, i jubileumsåret 2010, og senere som del av den faste sjøfartshistoriske samlingen. Vi tror at i nærheten av 2.000 mennesker besøkte skipsfartsutstillingen under Havnedagene.

Temahefte: Haugesundskip på alle hav gjennom tidene

Til Havnedagene 2008 generelt og til skipsfartsutstillingen spesielt, skrev sekretæren et temahefte som ble trykket for Haugesund Rederiforening sin regning, men som også innbrakte inntekter ved salg. Dette temaheftet vil også bli solgt på senere utstillinger under Havnedagene foruten at det brukes av enkelte skoler. Skolene får tildelt heftet gratis.

Generelt

Sekretæren har i 2008, 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.

Forskning, utdanning og rekruttering

Vi gikk inn i 2008 med et uttrykt behov i medlemsrederiene våre for flere sjøfolk, ikke minst som en følge av at rederiene har vært i en periode med et historisk høyt nybyggingsprogram.

Maritime Academy of Haugesund

Partnerskapsavtalen som ligger til grunn for Maritime Academy of Haugesund ble signert den 23. juni 2008 av Solstad Offshore, Eidesvik Offshore, Knutsen OAS Shipping, Østensjø Rederi, Høgskolen Stord/Haugesund og Karmsund videregående skole. Haugesund Rederiforening og MFHS har hatt sekretariatsfunksjonen i arbeidet som ledet frem til signeringen av avtalen. Tanken bak Maritime Academy of Haugesund er at det skal styrke markedsføringen av den lokale maritime utdanningen både nasjonalt og internasjonalt, og akademiet skal bidra til bedre ressursutnyttelse i utdanningen, gode overgangsordninger mellom den maritime fagskolen og høyskolen i tillegg til at partnerskapsavtalen spesifiserer et samarbeid på særskilte områder. Maritime Academy of Haugesund er imidlertid ingen nye utdanningsinstitusjon i seg selv.

Arbeidet i Maritime Academy of Haugesund startet ved årsskiftet 2007/08 etter at intensjonsvedtak om igangsetting var fattet i desember 2007. Sammen med øvrig rekrutteringsarbeid for maritim utdanning i 2008, bidro etableringen av akademiet til betydelig økt søkning og inntak til maritim utdanning. Ved Høgskolen Stord/Haugesund valgte man derfor å øke antall studieplasser på førsteåret nautikk fra 30 til 45, mens man på Karmsund videregående økte antallet klasser Vg2 maritime fag fra to til tre.

I og med at Solstad Offshore, Eidesvik Offshore, Knutsen OAS Shipping og Østensjø Rederi har stillet en maritim ungdomsgaranti overfor for dem som avslutter en offisersutdanning i regionen, måtte flere garantister bringes inn som følge av økningen i inntaket av elever og studenter utover nivået da garantien først ble utstedt. Den 11. november tiltrådte således Simon Møkster Shipping og Gulf Offshore Norge både partnerskapsavtalen bak Maritime Academy of Haugesund og den maritime ungdomsgarantien.

Et av punktene i partnerskapsavtalen bak Maritime Academy of Haugesund omfatter samarbeid omkring forsknings- og utviklingsarbeid. I 2008 lanserte Høgskolen Stord/Haugesund en petro-maritim forskningspakke med prosjekter innenfor komplekse petro-maritime operasjoner. Av en samlet kostnad på 21,6 millioner kroner, hvorav Norges Forskningsråd bidrar med 14,5 millioner kroner, bidrar medlemsrederier i Haugesund Rederiforening med 2,2 millioner kroner. Vi arbeider for tiden også med innholdet i en ny ingeniørfaglig mastergrad i sikkerhet ved Høgskolen Stord/Haugesund og en mulig finansiering fra enkelte av medlemsrederiene våre.

Skoleskipet Gann

Rogaland videregående sjøaspirantskole er en privatskole som holder til i Stavanger. Den er tuftet på kristne grunnverdier. Skolen driver skoleskipet Gann og gir tilbud innenfor grunnleggende maritim utdanning. På Haugesundkonferansen i 2006 luftet ledelsen mulighetene for å anskaffe nytt skoleskip. Skipet de satt med var bygget i 1956. Høsten samme år ble Hurtigruteskipet Narvik, bygget i 1982, tilbudt for salg for 62 millioner kroner, og ledelsen ved Gann slo til. I bakhånd hadde de da fått på plass garantier fra rederier på Vestlandet for til sammen 21,7 millioner kroner, og salgssummen for det gamle skipet var 13 millioner kroner. Utover dette satt ledelsen sin lit til staten for å få på plass en fullfinansiering.

Det viste seg å bli vanskelig. Staten ville ikke yte mer enn 5 millioner kroner. Av garantiene som rederiene hadde stillet, stod medlemsrederier i Haugesund Rederiforening bak en tredjedel av det samlede garantibeløpet, og foreningen ble i 2008 en helt sentral støttespiller for å unngå at det nyervervede skipet skulle måtte selges. Vi ba om et møte med Stiftelsen Norsk Maritime Kompetanse, og i dette møtet fikk vi gjennomslag for at Stiftelsen skulle være med å redde Gann. Alle var klar over at å mislykkes ville være en katastrofe, for næringens troverdighet overfor alle ungdommene man ønsket inn i maritim utdanning, og for Norge som skipsfartsnasjon. Haugesund Rederiforening stilte senere på året selv opp med 250.000 kroner til dekning av nødvendige opprustningsarbeider om bord.

Rekrutteringstiltak

Som i tidligere år, arrangerte vi en rundreise med skoleskipet Gann i regionen hvor 610 påmeldte skoleelever kom om bord og fikk bred informasjon om maritim utdanning og maritime yrker, og MFHS var i 2008, som i foregående år, hovedsponsor for yrkesmessen på Haugalandet med dertil hørende profilering av maritim utdanning. Rekrutteringskampanjen ”ikkeforalle” ble videreført i 2008 med avspark i Haugesund i januar knyttet til dåpen av Østensjø Rederis Edda Fauna. Vi brukte idolvinner Glenn Lyse som trekkplaster og om lag 2.000 skuelystne fikk omvisning om bord i det nye skipet. Størsteparten av rekrutteringstiltakene er blitt finansiert gjennom tilskudd fra Stiftelsen for Norsk Maritim Kompetanse.

Møtevirksomhet

I løpet av året er det avholdt fem styremøter og åtte medlemsmøter foruten ett formiddagsmøte av rent faglig karakter. Foreningen inviterte dessuten 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:

- 07.02 Sjøfartsdirektør Rune Teisrud: Sjøfartsdirektoratet – status ved inngangen til 2008.
- 27.03 Årsmøte med påfølgende foredrag av Kåre Johannes Lie: DeepOcean
- 24.04 Dekan ved Høgskolen Stord/Haugesund, A. Rune Johansen: Høgskolens maritime satsing.
- 29.05 Direktør Handelshøyskolen BI Shipping, Kristin Omholt-Jensen: Handelshøyskolen BI sin maritime satsing.
- 11.09 Adm. dir. i Norges Rederiforbund, Sturla Henriksen: Rederiforbundets strategiarbeid.
- 17.10 Festmøte m/ ledsager.

- 13.11 Matias Mork og Severin Ulstein fra Rolls Royce Merchant Solutions: Et forsknings- og utviklingsprosjekt: En systematisk analyse av skrog- og propulsjonskonfigurasjoner.
- 14.12 Julebord. Direktør i Datatilsynet, Georg Apenes: Personvernet i det elektroniske informasjonssamfunnet.

MARKEDENE

Offshorefartøyer

Offshorefartøyer omfatter bl.a. forsyningsskip (AHTS og PSV), konstruksjonsfartøyer, spesialskip for undervannsaktiviteter, hjelpefartøyer, survey og seismikkskip. Eiere av alle typer offshorefartøyer fikk nok et meget godt år i 2008. PSV og AHTS utgjør den suverent største delen av alle offshorefartøyer. Tilgangen på ny tonnasje ble forholdsvis greit absorbert i markedet, men kun 54 av de i alt ca 80 av forventede leveringer av større/moderne ankerhåndterings- og forsyningsskip ble levert.

Spotmarkedet for forsyningsskip i Nordsjøen var volatil og første halvdel gav lav utnyttelsesgrad og lavere snittrater. Bunnivå ble registrert så lavt som NOK 75.000,- per dag for ankerhåndteringsfartøy og for plattformforsyningsskip NOK 62.000,- per dag. I løpet av høsten ble det øket aktivitet, og store ankerhåndteringsfartøy nådde historiske topprater på opptil NOK 2,5 mill. per dag for riggflyttinger. For store plattform forsyningsskip var topp noteringen NOK 480.000,- per dag for forsyningstjeneste.

Nye lengre kontrakter oppnådde også historisk høye nivåer innenfor samtlige segmenter; ankerhåndtering, forsyning, beredskap, seismikk og spesialfartøy.

Aktiviteten i de andre offshore markedene; Sør-Amerika, Vest-Afrika, Middelhavet og Fjerne Østen var tilsvarende høy med øket behov og bruk av større og mer effektive skip i stor grad operert av norske rederier. Knapphet på sjøfolk bidro internasjonalt til betydelig økning i driftskostnadene for skipene.

Annenhåndsverdien på eksisterende tonnasje nådde rekordnivå i løpet av året, og enkelte rederier realiserte gode gevinster. Rederier i Østen og på Kontinentet har de siste par årene engasjert seg i markedet og kontrahert en serie skip både i Norge og Østen.

Stor optimisme i lys av rekordhøy oljepris og verdens energi behov i begynnelsen av året ble svekket i 2. halvår med internasjonal finanskriser og fallende oljepris fra USD 140 til 40 per fat. Det er blitt mer usikkerhet i markedet og et betydelig fall på børsene. Sammen med betydelige forsinkelser, har dette ført til kanselleringer for både rigger og servicefartøyer og problemer for både verft og rederier mht finansiering.

Utviklingen fremover vil være avhengig av utviklingen i verdensøkonomien og oljeprisen.

Råoljetankskip

2008 ble et fantastisk år for tankrederiene. Selv når alle andre markeder falt på høsten i 2008, holdt ratene seg på et godt nivå. VLCC ratene for moderne skip lå på et gjennomsnitt i 2008 på hele USD 90.000. Også Suezmax og Aframax skipene gjorde det godt med snittrater på henholdsvis USD 70.000 og USD 50.000.

Utsiktene framover er usikre. Fall i etterspørselen etter olje og prisen har blitt møtt av produksjonskutt fra OPEC. At det samtidig er store ordrebøker i alle segmenter gjør ikke situasjonen lysere. Det synes klart at nivået for pangåret 2008 ikke vil gjenta seg i 2009.

Produkttankskip

Også produkttankskipene hadde et meget godt år i 2008. Spesielt LR1 og LR2 skipene hadde en eventyrlig inntjening i begynnelsen av året. De siste månedene svekket resultatene seg noe. Snittratene var henholdsvis USD 25.000 for MR skip, USD 38.000 for LR1 skip og USD 45.000 for LR2 skip.

Også i dette markedet forventes det lavere rater i 2009.

Kjemikalietankskip

Kjemikalierederiene med de største skipene i segmentet (dvs. 30-40.000 dwt.) hadde et godt år i 2008. Alle kvartaler ga gode resultater. For rederiene med mindre tonnasje var inntjeningen ikke like god og mer på linje med et normalår. Små skip bygget på spekulasjon i Tyrkia var med på å undergrave ratenivået spesielt i fjerde kvartal.

Samlet sett ble det et meget godt år for råolje- og produkttanksegmentet i 2008. Gode resultater kan være godt å ha med seg inn i 2009 hvor utsiktene kanskje ikke er fullt så lyse. Det er stor usikkerhet på både på etterspørsels- og tilbudssiden. Heldigvis er det forventet et lavt rentenivå, lavere bunkersutgifter og en sterk dollar som vil kunne bidra positivt i regnskapene for 2009.

Tørrlast

For større bulk- og containerskip var året 2007 et år som man aldri tidligere hadde opplevd. Det samme kan sies om 2008, dog med negativt fortegn.

Det fortsatte der 2007 slapp, med stigende rater og stor etterspørsel. Markedet steg jevnt framover våren og kulminerte i løpet av sommeren. Imidlertid holdt markedet seg høyt også framover til ut i september, helt til industrien slo på bremsene i 3. kvartal og finanskrisen traff markedet som en tsunami. Fraktratene stupte, og i løpet av kort tid var fallet på 90%. Utsiktene fremover er dårlige, og de fleste analytikere regner med at det neppe vil bli noen forbedring før tidligst i løpet av 2010.

Nærskipsfarten har hatt et godt år med inntjening på linje med 2007. I siste kvartal begynte imidlertid nedturen også i dette segmentet, og utsiktene for 2009 er heller dystre. Analysene for januar 2009 viser en reduksjon på 50 % sammenlignet med gjennomsnittet for 2008.

Selvlosserne hadde generelt sett et sterkt marked med god inntjening gjennom 2008. I første halvår var det fortsatt noe nyere tonnasje som ble innkjøpt og bygget om. Utsiktene for 2009 er usikre, men en del optimisme finnes fordi en del av de forskjellige "redningspakkene" skal benyttes til veibygging/ veivedlikehold. Dette forventes å gi stabile leveranser av stein og pukk som vil medføre en del transport for denne typen tonnasje. I begynnelsen av 2009 har en del tonnasje gått i opplag pga. dårlig fraktmarked.

For mindre containerskip fortsatte den nedadgående tendensen, og en god del tonnasje mangler oppdrag eller har gått i opplag. Ratene for denne type tonnasje har stupt, og utsiktene for 2009 er meget dystre.

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

NØKKELTALL FRA NORGES REDERIFORBUND

Den norske utenriksflåten bestod pr. 01.01.09 av totalt 1.876 skip / 41,7 mill. dvt. Av disse seilte 892 skip / 23,2 mill. dvt. under norsk flagg. Norske rederier hadde en samlet kontraktsmasse på 344 skip / 6,4 mill. dvt. som er 34 skip færre enn på samme tid i fjor. Største byggeland i dvt. er Sør Korea med 45 skip / 3,0 mill. dvt. I Norge skal det bygges 104 skip / 561.000 dvt. Kontraktsmassens verdi er NOK 140,1 milliarder. I tillegg kommer 25 rigger til en verdi av NOK 80,8 milliarder. Total kontraktsmasse kommer da opp i 369 skip og rigger til en verdi av NOK 221 milliarder.

NØKKELTALL FRA HAUGESUND REDERIFORENING

Innmeldt tonnasje i rederiforeningen pr. 31.12.07 var 154 skip / 3.245.850 dvt.
" " " " " 31.12.08 var 155 skip / 3.462.942 dvt.

Tonnasjen fordeler seg slik på type skip: 30 oljetankskip, 31 tørrlastskip, 55 serviceskip i offshorevirksomhet, 12 taubåter, 21 kjemikalie- og produkttankskip, 1 fryseskip og 5 LNG gasstankskip.

Flere av rederiene oppgir kaskoforsikringsverdiene av skipene sine i amerikanske dollar, euro engelske pund eller danske kroner. Basert på kursnoteringene den 31.12.08 med omregning til norske kroner, hadde flåten en samlet kaskoforsikringsverdi på kr. 34,9 milliarder NOK.

Nybyggingskontrakter pr. 01.12.08:

Knutsen O.A.S. Shipping – 11
Solstad Offshore – 6
Eidesvik Offshore – 4
Østensjø Rederi – 3

Totalt – 24 skip

Samlet kontraktsverdi 18 milliarder NOK.

Pr. 31.12.08 hadde foreningen 14 medlemsrederier. Disse er:

Østensjø Rederi	Hagland Shipping	Knutsen O.A.S. Shipping
Green Management	West-Trans Shipping	Solstad Offshore
DeepOcean	T. Alendal Rederi	Rytind
Eidesvik Offshore	Kopervik Ship Management	Falck Management
Klovning Shipping	Continental Ship Management	

Foreningen har 29 faste representanter foruten 93 besøkende medlemmer.

STYRESAMMENSETNING

Styret har etter årsmøtet den 27. 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 63 velfortjente sjømenn.

Haugesund, den 19. februar 2009

Lars Peder Solstad

Johan Rokstad

Arne W. Aanensen
Sverre Meling jr.
(sekretær)

HAUGESUND REDERIFORENING

Tillitsvalgte pr. januar 2009

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 SJØMENNENS ALDERSHJEM I HAUGESUND

Medlemmer:

Jan Lothe (leder)
Thorleif Lea

NORGES REDERIFORBUND

STYRE

Medlemmer:

Knut W. Aanensen

Varamedlemmer:

Lars Peder Solstad

UTENRIKSFARTENS FORHANDLINGSUTVALG

Medlemmer:

Arild Vik
Sven Stakkestad

STYRET I GRUPPEN FOR OFFSHORE SERVICEFARTØYER

Medlemmer:

Lars Peder Solstad (leder)

Varamedlemmer

Kenneth Walland

GRUPPE FOR SHORT SEA

Medlemmer:

Knut W. Aanensen

GRUPPE FOR UNDERVANNSENTREPENØRVIRKSOMHET

Medlemmer:

Arne Wathne

Varamedlemmer

Kåre Johannes Lie

KOMPETANSEUTVALGET

Medlemmer:

Terje Næss

VALGNEVDEN

Medlemmer:

Trygve Seglem (formann)
Knut W. Aanensen

MARITIMT FORUM FOR HAUGALANDET OG SUNNHORDLAND

STYRE

Medlemmer:

Lars Peder Solstad
Johan Rokstad

Varamedlemmer:

Arne W. Aanensen
Jan Fredrik Meling



Haugesund Rederiforening