

fraktemann

NUMMER 2 - 2006

71. ÅRGANG



M/S "Bergen Star", Bergen Tankers AS, 5353 Straume

Generalforsamling 2006

s. 4

Kan sjøtransporten gjenvinne markedsandeler?

s. 9

FRAKTEFARTØYENES REDERIFORENING
- stiftet 14. desember 1935

Nykirkeallmenningen 23
Postboks 2020, Nordnes
5817 Bergen

Telefon: 55 55 16 20
Telefaks: 55 55 16 21

e-post: firmapost@fraktefartoyene.no
Internett: www.fraktefartoyene.no

Adm. dir. Siri Hatland, mob. 41 67 37 05

LOKALFORENINGER:

Hammerfest Småskipsgruppe:
Arne Wæraas, tlf. 78 41 22 33
Berlevågeveien 12, 9600 Hammerfest

Bodø Lokalforening
Fritz Andreassen, tlf. 75 58 30 34
Torsbakken 15, 8012 Bodø

Brønnbåteiernes Forening
Bjørn Inge Våge, tlf. 70 02 91 32
6089 Sandshamn

Molde Lokalforening
Otto Barsten, tlf. 71 25 20 88
Birkelandsvegen 24, 6416 Molde

FRAKTEMANN
Redaksjon:
Fraktefartøyenes Rederiforening
Layout: PREFER AS
Bankgiro: 3414.18.04644

Opplag: 600 eks.
Redaksjonen avsluttet 21. juni 2006
Abonnement: 175 kr per år inkludert i
kontingent for medlemmer.

Annonser (priser eks MVA):
kr. 4 per spalte mm
(1 side er to spalter)
1/1 side kr 2000
1/2 side kr 1000
1/3 side kr 650
1/4 side kr 500
Fargetillegg kr 900

I DENNE UTGAVEN:

| | |
|--|----|
| Innhold/redaksjonelt | 2 |
| Leder | 3 |
| En helhetlig sjøfartspolitikk, v/Steinar Gullvåg | 4 |
| Utdrag av generalforsamlingsprotokoll | 6 |
| Konferanse; "Fokus på nærskipfart" | 8 |
| Markedsutfordringer v/Per Bruun-Lie | 9 |
| Uten norske skip ingen norske sjøfolk | 13 |
| Europakommisjonens grønnbok om de maritime næringer | 14 |
| Kystverket: Unik værbye | 14 |
| Gjeninnfører skattefritak på kostpenger | 15 |

Styre og stell

Styret i Fraktefartøyenes Rederiforening

Formann Anders Talleraas, Molde, tlf 712 10 510, mobil 959 33 600

Nestformann Jarle Matre, Savanger, mobil 908 47 819

Finnmark og Troms: Yngve Eide, Harstad, Tlf. 77 06 09 00

Varam.: Arne Wæraas, Hammerfest, tlf. 78 41 22 33

Nordland: Johan Seines, Bodø, tlf. 75 50 41 50

Varam: Kjell Nilsen, Bodø, tlf. 75 50 71 90

Trøndelag: Einar Eidshaug, Ottersøy, tlf. 74 39 71 66 mobil 905 26 617

Varam: Per Eidsvaag, Dyrvik, tlf. 72 44 70 00

Møre og Romsdal: Gunnar Brekstad, Averøy, tlf 71 51 17 28

Varam: Jon H. Hånes, Rovde, 70 02 25 74

Vest- Sør- og Østlandet: Asmund Rune Fredheim, Austrheim, tlf. 90 08 34 10

Varam.: Kjell Olav Haugland, Straume Tlf. 56 31 57 00

Representant fra Brønnbåteiernes Forening:

Bjørn Inge Våge, 6089 Sandshamn mobil 909 76 905

Varam.: Geir Agasøster, 5430 Bremnes, Tlf. 53 42 80 00

Styret i Fraktefartøyenes Arbeidsgiverforening

Formann: Jørgen Jarle Matre, Stavanger mobil 908 47 819

Nestformann: Anders Talleraas, Molde, tlf. 712 10 510

Styremedlem: Yngve Eide, Harstad, Tlf. 77 06 09 00

Full fart framover...

Etter 1 år som styreleder i Fraktefartøyenes Rederiforening, kan jeg konstatere at det er meget stor aktivitet både fra Styrets og Administrasjonens side. Det er mange utfordringer for å få virksomheten til å gå, samtidig som det skal sørges for at vi ligger i front med hensyn til videre utvikling av Fraktefartøynæringen.

I disse dager trer ordningen med nettolønn for sjøfolk i kraft. Det er en viktig milepel. Men også den har sine utfordringer. De siste retningslinjene jeg ble orientert om, gikk ut på at det stilles så harde betingelser for å kunne komme innenfor ordningen med nettolønn, at bare de færreste får glede av denne nyordningen. Vi og sikkert flere med oss, kommer til å levere sterke innsigelser mot dette. Så får vi håpe at fornuften vinner frem når ordningen skal tre i kraft fra 1. juli 2006.

Men det virker jo unektelig som et paradoks, at det forsøkes med et opplegg som utad sier at nå skal alle få nettolønn, mens det lages et regelverk som hindrer at de fleste får det!

Denne saken viser i alle fall berettigelsen av at foreningen eksisterer og arbeider aktivt for medlemmenes beste. Og da er det viktig at de som kan, slutter opp om foreningen som medlemmer.

Ellers var det en usedvanlig hyggelig Generalforsamling i maritime omgivelser, om bord i Color Fantasy. Både konferansen i forkant av turen, samt selve generalforsamlingen, var interessant og nyttig for de av oss som fikk anledning til å delta. Spesielt for undertegnede, som deltok for 1. gang som styreleder, var det en positiv opplevelse.

Der fikk vi fra Styret anledning til å presentere og utdype vår nye strate-

giplan, hvor fornyelse av flåten er et spesielt viktig element, som styret føler at vi har sterk oppbakking i fra medlemmenes side. Og her arbeider vi på 2 fronter.

Ett langsiktig løp, hvor vi har etablert et prosjekt sammen med Marintek, for å bidra til en positiv utvikling av fremtidens skip og logistikk-løsninger.

Og ett mer kortsiktig løp, hvor vi har satt opp et prosjekt for å utvikle konstruktive forslag til nødvendig fornying av en aldrende Fraktefartøyflåte. Her har vi engasjert prosjektleder fra Møreforskning i Molde, og endelig forslag skal være ferdig til oktober i 2006. Men fornyingsgruppen og styret har allerede oversendt noen tanker til Næringsdepartementet om hva som må til for å bidra sterkere til fornyelse av flåten.

Men det er flere utfordringer foran. Siri og jeg deltok forleden i et møte, hvor flere departement orienterte om at det fra 1. januar 2007 vil bli innført en NOx – avgift. I første omgang vil trolig de fleste av våre skip slippe, men det kommer nok. Og det er snakk om store avgiftsvolum, og store investeringer for å få reduksjon av utslippene i samsvar med den såkalte Gøteborgprotokollen. Det som står igjen helt krystallklart etter dette møtet, er at det venter flere og større avgifter på flåten enn det det har vært. Og en kan vel begynne å stille spørsmålstegn ved den uttalte målsettingen om at mer gods skal flyttes fra vei til skip og bane.

Viser det seg at disse vakre uttalte målsettingene bare er et munnhell, brukt ved festlige anledninger? Vi skal nok finne ut om det er slik eller ikke!

Styreformann Anders Talleraas

Generalforsamling 2006

Helhetlig sjøfartspolitik

Storingsrepresentant Steinar Gullvåg, Næringskomiteen



Noen tall om norsk sjøfart

- 29 000 personer ansatt på norske skip
- 16000 nordmenn
- Flest nordmenn i NOR, selvfølgelig
- Norge har en stor handelsflåte (verdens 6. største – Europas 3. største)
- 692 skip i NIS i 2004 (nedgang på 28)
- 12542 skip i NOR (122 flere enn i 2004)

Den maritime næringen:

- 90 000 sysselsatte i maritime bedrifter (stor næring i distrikts-Norge)
- 6-9 pst av den totale verdiskapningen i norsk næringsliv
- Stor bredde i tjenester, produkter og kompetanse
- Sterk satsing på forskning og innovasjon (Smart shipping – innovative løsninger)

EU's grønnbok våren 2006:

Norske synspunkter og innspill:

- Sikker, pålitelig og kostnadseffektiv sjøtransport avgjørende for handel, økonomisk vekst og sysselsetting
- Mål: Maritime næringer skal generere arbeidsplasser og økte inntekter basert på kunnskap, kompetanse og kvalitet til beste for næringsliv, forbrukere og samfunn

Grønboken: Global næring

- Støtter IMO og høye globale standarder og regler for sikkerhet og miljø
- Støtte til ILOs arbeid for bedring av sjøfolks arbeidsvilkår
- Havnestatskontroll viktig for å opprettholde kvalitet og sikkerhet i europeisk farvann
- Rederiskatt, sjøfolks skatteforhold må langsiktig løses gjennom WTO/GATS

Moderne infrastruktur i EØS

- Norge støtter og tar aktiv del i "Short Sea Shipping"
- Overordnet politikk for intermodalitet
- Viktig å redusere markedshindringer i forhold til intermodal transport
- Utvikling av nye transportkorridorer
- Effektive havner nav i transportsystemer
- Avvikling av "monopoler" i havnesektoren

Skatt og skattekonkurransen

- Vil ta internasjonale initiativ for å sikre like konkurransevilkår for sjøfolk i nordiske og europeiske land, blant annet for å hindre skattekonkurransen.
- Vil gjennomgå de norske skattereglene for rederinæringen i forhold til utvalget som har vurdert rederiskatten.
-

Rederiskatteutvalget

- Gunstige skatteregler er "statsstøtte"
- Norske rederier som har sin virksomhet i Norge skal beskattes som andre næringer
- Nettolønnsordningen og sjømannsfradraget avvikles
- De såkalte NOKUS-reglene utvides for å motvirke kapitalflukt til lavskatteregimer

Generalforsamling 2006

Neppe alvorlige konsekvenser

- Utvalget finner ingen "klynge-effekter" som berettiger gunstige skatteordninger
- Syns arbeidsplasser som går tapt ved utflagging med fordel kan overføres til mer lønnsom virksomhet.
- Lav lønnsomhet i utenriks sjøfart
- Bedre avkastning på kapital

Mindretall i utvalget

- Vil ha samme skatte- og konkurransevilkår som i EU-landene, det vil si "tonnasjeskatt".
- NOKUS-ordning usikker og tvilsom
- Frykter massiv utflagging av norske arbeidsplasser, kompetanse og kunnskap
- Den maritime klyngen vil gradvis forvitre
- Slutten for Norge som skipsfartsnasjon

Nasjonal transportplan

- Mer gods skal over fra veg til sjø og bane
- Havnepolitikken viktig for sjøtransporten
- Havnene må ha et volum som gir grunnlag for hyppige og regulære skipsanløp
- Begrense antall havner
- Nasjonale havner (Oslo, Grenland, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Ålesund, Trondheim, Bodø, Tromsø)
- Øvrige havner (som betjener lokalsamfunn og lokalt næringsliv)

Organisering og finansiering

- Fiskeridepartementet ønsker gjennomgang av havnelovgivningen
- Finansiering, organisering eier- og styringsform viktige elementer
- Samarbeid mellom offentlige og private aktører i havnesektoren aktuelt tema
- Stortinget: Nærskipsfarten belastes høye gebyrer og avgifter

Prioriteringer i 2006-budsjettet

- Bedre oppmerking og vedlikehold av navigasjon installasjoner
- Utvidet overvåking av skipstrafikken med spesiell vekt på farlig/forurensende last
- Enhetlig standard for farledene med utfyllende

seilingsregler

- Følge opp off. og private trafikkhavner i forhold til krav og kriterier i NTP
- Legge til rette for intermodale løsninger

Bestillinger fra Stortinget

- Gebyr og avgiftspolitikken må utformes slik at en større del av godstransporten kan gå sjøveien
- Ber regjeringen sikre god slepebåtkapasitet langs hele kysten
- Ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med opplegg for dette så snart som mulig

Fortsatt skipsfartsnasjon

- Rekruttering et problem for flere vestlige sjøfartsnasjoner.
- Satsing på kompetanse og utdanning, f.eks i høyskolesystemet
- Spennende lærlingesamarbeid FFR/Sjømannsforbundet
- Fortsatt nettolønn
- Ferjerederier i utenriksfart I.I.2006
- Utvides til flere grupper

Regjeringens skipsfartspolitik

- Regjeringen vil øke innsatsen for å sikre arbeidsplasser og vekst i de maritime næringer.
- Utvide nettolønnsordningen til å gjelde alle norske sjøfolk om bord på konkurranseutsatte skip i NOR, blant annet frakteskip, lasteskip, brønnbåter, taubåter og slepe- og bergingsfartøy.
- Nettolønnsordningen for ferjerederier i utenriksfart i NOR skal omfatte sikkerhetsbemanning i henhold til skipenes alarminstruks
- Gjeninnføre kravet om arbeids- eller oppholdstillatelse for utenlandske sjøfolk på skip under fremmed flagg som frakter gods eller passasjerer mellom norske havner
- Vurdere ordninger som innebærer en modernisering av kystfrakteflåten. Dette kan bl.a. knyttes til ordningene i Innovasjon Norge
- Vi vil videreføre NOx-reduksjonsprogrammet.
- Fornye dagens riksveiferje-flåte med gassferjer
- Samarbeid mellom næringer og myndigheter om FOU og nye fartøystyper.

Generalforsamling 2006

Utdrag av generalforsamlingsprotokoll:

Anders Talleraas ble enstemmig valgt til dirigent.

Arnt Runar Sævrøy og Severin Vik ble enstemmig valgt til å underskrive protokollen.

Det var 37 stemmer representert ved fremmøte og 10 godkjente fullmakter, til sammen 47 stemmer.

Styreformann Anders Talleraas gikk i sin tale gjennom foreningens strategiplan, samt et prosjekt for flåtefornyelse som foreningen har i samarbeid med Marintak.

Årsberetningen og regnskapene ble gjennomgått og enstemmig godkjent av generalforsamlingen.

Saker meldt til styret før generalforsamlingen:

I. Sammenslåing FR og FA.

Forslaget om å slå sammen Fraktestartøyenes Rederiforening og Fraktestartøyenes Arbeidsgiverforening ble enstemmig vedtatt av generalforsamlingen. I henhold til FA's lover må dette vedtaket legges frem for en ekstraordinær generalforsamling før det kan tre i kraft. Ekstraordinær generalforsamling vil bli holdt på Gardemoen 8. september.

Vedtekter FR – følger av sammenslåing av FR/FA.

Forslaget til endring av FR's vedtekter som følger av sammenslåing av FR/FA, ble enstemmig vedtatt av foreningen.

Endring av FR's lover § 11 "Styret", som følger:

"Foreningen ledes av et styre på 7 medlemmer med ett medlem fra hvert av følgende distrikter:

1. Finnmark og Troms
2. Nordland
3. Trøndelag
4. Møre og Romsdal
5. Vest-, Sør- og Østlandet

I tillegg kommer:

6. Leder av forhandlingsutvalget.
7. Representant for Brønnbåteierernes Forening.

Forslaget ble enstemmig vedtatt av generalforsamlingen

FR's vedtekter § 12 Valgkomité – Tillegg

"Valgkomitéens innstilling bekjentgjøres for medlemmene sammen med innkallingen."

Forslaget ble enstemmig vedtatt.

Retts hjelpsfondets vedtekter

§ 3 – Disponering av fondets midler.

"Fondets midler deles i en grunnkapital på minimum NOK 500.000,- og et disposisjonsfond på minimum kr. 500.000,-. Det årlige overskudd av fondet skal i sin helhet gå til disposisjonsfondet."

Forslaget ble enstemmig vedtatt



Generalforsamling 2006

Valg av styre:

Fraktefartøyenes Rederiforening:

Valg av formann:

Anders Talleraas ble enstemmig gjenvalgt.

Styremedlemmer/varamedlemmer som står på valg i 2006:

Troms og Finnmark:

Styremedlem Yngve Eide – Varamann Arne Wæraas ble enstemmig gjenvalgt.

Vest-, Sør- og Østlandet:

Styremedlem Asmund Rune Fredheim – Varamann Kjell Olav Haugland. ble enstemmig valgt.

Brønnbåteiernes Forenings representant i FR's styre:

Styremedlem Bjørn Våge – Varamedlem Geir Agasøster ble enstemmig valgt.

Fraktefartøyenes Arbeidsgiverforening:

Valg av formann og 1 styremedlem m/varamann.

FR's formann er nestformann i FA.

Formann Jarle Matre, styremedlem Yngve Eide, varamedlem Asmund Rune Fredheim ble enstemmig valgt.

Valg av formann og 2 medlemmer til **valgnevnd** til neste års generalforsamling fortrinnsvis fra følgende distrikt:

1) Nordland 2) Trøndelag og 3) Møre og Romsdal

1) Kjell Nilsen 2) Jon Inge Pedersen og 3) Bjørn Våge.

Samtlige ble enstemmig valgt.

Valg av kontrollkomite:

Medlemmer Jan Odd Magnussen og Arnt Runar Sævrøy

Varamedlemmer Gunnar Brekstad og Lars Matre

Samtlige ble enstemmig valgt.

Rettshjelpsfondet:

Styret består av 3 medlemmer som velges innen FRs styre for ett år av gangen. Anders Talleraas, Johan Seines og Asmund Rune Fredheim ble enstemmig gjenvalgt.

Tomas Mårens Fond:

1. Foreningens formann

2. Foreningens direktør

3. Asmund Rune Fredheim på valg i 2006

4. Einar Eidshaug

Asmund Rune Fredheim ble enstemmig gjenvalgt.

Valg av revisor.

Deloitte AS ble enstemmig gjenvalgt som foreningens revisor.

Opprettelse av lokalforeninger.

Det var ikke kommet forslag til opprettelse av lokalforeninger

Generalforsamlingen 2008 -

Det ble fremsatt forslag på Molde, som ble enstemmig valgt.

Utdrag fra protokoll fra årsmøte i Fraktefartøyenes Rederiforening Servicekontor

Årsberetning og regnskap

Årsberetning og regnskap for 2005 ble gjennomgått og enstemmig godkjent av generalforsamlingen.

Fastsettelse av årsavgift.

Styret foreslo at årsavgiften ikke ble øket.

Fastsettelse av styrehonorar frem til neste ordinære generalforsamling.

Kontrollkomiteen la frem forslag om å øke møtegodtgjørelsen pr. dag fra kr. 1.500,- til kr. 2.500,-.

De øvrige godtgjørelser til styret ble foreslått uendret.

Forslaget ble enstemmig vedtatt.



Johan Seines, Yngve Eide, Anders Talleraas, Siri Hatland, Jørgen Jørgensen og Asmund Rune Fredheim

Konferanse med fokus på nærskipfsfart.

I forbindelse med generalforsamlingen ble det arrangert en konferanse ombord på M/S Color Fantasy”:

Konferansen ble åpnet av styreformann Anders Talleraas.

Steinar Gullvag fra Stortingets næringskomite holdt et innlegg med tittelen “En helhetlig sjøfarstpolitikk”. Hans innlegg er gjengitt på side 4-5.

Fokus på nærskipfsfart”.

Per Bruun-Lie, Short Sea Norway snakket om “Markeds- og samarbeidsutfordringer”
Dette innlegget er gjengitt på sidene 9-12.

Richard Horgen, Det norske Veritas, hadde et innlegg om Eurofeederen.
Påstanden her er at man kan redusere vareeiers totale transportkostnader med 3 %.

Dette skal oppnås gjennom:

- Smartere, enklere og billigere løsninger
- Effektivisering av lasthåndtering
- Innføring av mer hensiktsmessig tonnasje, med henblikk på størrelse, type, funksjonalitet

Vareeiere ser på mer enn bare pris:

EUROFEEDER’n utformer transportsystemer ut fra behovene til vareeierne
Utfordringen ligger i å finne frem til transportsystemer som har tilfredsstillende:
Kostnad, Frekvens, Pålitelighet, Kapasitet, Sikkerhet, Fleksibilitet, Marginer for operatør.

Rune Mjøs, Norges Havneforbund, snakket om “Havneutfordringer” og svarte på spørsmål fra medlemmene.

Fredag 21. april var det seminar ombord:

“Foreningens forsikringsordninger” hvor Jens Løvik orienterte.

Deretter var det presentasjon av Teomaki AS sitt Ship Management System, som omfatter vedlikeholdsprogram og miljøregnskap.

Endelig fikk medlemmene en flott presentasjon av Egersund Havn v/havnestyreleder Leif Erik Egaas

Olav Kyrresgt. 11 | 5014 Bergen | Tlf. +47 55 21 52 00 | bergen@wr.no

Forretningsmessig gode løsninger

Wikborg Rein er et ledende advokatfirma i Norge. Med kontorer i Oslo, Bergen, London, Singapore, Shanghai og Kobe, har vi sterk internasjonal tilstedeværelse og erfaring. Vi bestreber oss på å tilby helhetlig og førsteklasses juridisk rådgivning til sentrale aktører i norsk og internasjonalt næringsliv, blant annet gjennom å kombinere spisskompetanse, bransjeeerfaring og kommersiell forståelse.

www.wr.no

Oslo Bergen London Singapore Shanghai Kobe

WR
WIKBORG REIN

Markedsutfordringer -

Kan sjøtransporten gjenvinne markedsandeler?



v/Per Bruun Lie, Short Sea Norway.

Shortsea Shipping = Nærskipsfart:

- Kysttransport og sjøveis forbindelser
- EU og tilgrensende land

Hvorfor må veksten i veitransporten dempes?

Myndighetenes og EUs utgangspunkt

- Trailertrafikken øker overalt – bilen er effektiv
- Nye medlemsland øker trailertrafikken i EU
- “Trailerne “ - “Stopper Europa”, Sliter på veiene, Gir miljøskader - ulykker - køer – arealbelastning, Medfører krav om store og raske vei-investeringer
- Man kan ikke bygge seg ut av dette med veiinvesteringer
- Svaret er: Mer gods på sjø og bane - intermodalitet

Kystflåten betjener ulike markeder Konkurransutsatt og krevende

Kunder:

Industri, Anlegg, Offshore, Konsumvare osv

Last:

Bulk - Stykkgoods - Container - Paller osv

Skip:

Spesialskip, Kombinerte skip, Sideportskip, Containerskip m/u eget lastegear osv

Driftsform:

Langtidscharter - Spot – Kontrakter - Pool etc

Alder:

Høy gjennomsnitt

Selskapstørrelse:

Typisk mindre

Verdens godstransport øker

- Transportomfang øker med økende BNP
- Transport er billig og effektiviseres stadig
- Internasjonal arbeidsdeling fører til mer transport
- Næringslivets spesialisering krever mer transport
- Logistikk som virksomhetsfunksjon oppgraderes
- Konsentrasjon til av transportkorridorer kommer
- Økonomisk utvikling medfører transportøkning
- Transport – drivkraft for utvikling globalt, regionalt og lokalt
- Transport forbruker energi, forurenses, betyr ulykker mv
- Samfunnet krever bærekraftige transportløsninger
- Transport fra vei til sjø - et politisk mål i Europa og Norge

Internasjonale/nasjonale transportkjeder

- Interkontinental sjøtransport
 - o Tilførsel - Feeder- Interkontinental - Feeder - Distribusjon
- Europatransporten
- Tilførsel - Sjøtransport - Distribusjon
- Kysttransporten
 - o Tilførsel - Sjøtransport - Distribusjon

Trender i Europas nærskipsfart

- Økte transportvolumer
 - skip og bil øker - bane svak utvikling
- Konsentrasjon og strukturendring
 - Transportbrukere
 - Logistikkbransjen – speditørene
 - Transportbransjen selv
 - Havner ?
- Større enheter innen sjøtransport gir grunnlag for fornyelse og bedre service
- Mindre enheter – nisjer og spesialisering

Markedsutfordringer -

Kan sjøtransporten gjenvinne markedsandeler?

Norge – et spesielt transportland

- Spredt befolkning – begrensede godsvolumer
- Stor avstand til eksportmarkeder
- Importen øker - konsentrert til Østlandet -> bil videre
- Dagligvarekjedenes betydning som transportkjøper
- Bil øker - billig returtransport med bil til kontinentet
- Jernbanen har hatt vekst i Norge – kombinasjoner med skip ?
- Skipstransport øker

- Mer direkte import til Vestlandet ?
- Import/eksport konsentrert til færre havner ?
- Distribusjon – bil/båt ?
- Hva vil olje/gass i nord medføre?

Transportkorridorer

- Kirkenes - Russland
- Narvik – Russland – Kina + USA
- Trondheim – Sverige – Finland
- Vestlandet – Kontinentet
- Oslofjorden – Kontinentet

Logistikkbedriftenes viktige rolle

- Garantist for ansvarsforholdet dør til dør
 - o Ansvaret for alle adm. og fysiske aktiviteter på ett sted
- Integrator
 - o Skaffer alle tjenester
 - o Utvikler intermodalt trafikksystem
 - o Har informasjonsplattform for IMT
 - o Besørger dør-til-dør tjenester
- Skaffe utstyr, transportmidler og infrastruktur
 - o Bil - Bane - Sjø - Kanal/elv - Bane - Bil
 - o Intermodale terminaler
 - o Standardiserte lastbærere (Containere, flak, vogner)
- Satser logistikkbedriftene helhjertet på intermodal transport ?

Sjøtransportens muligheter

- Hvor er potensialet for overføring til sjø?
 - Lengre / mellomlange distanser
 - Bulk og stykk gods vs enhetslaster (container / ro-ro)

- Sjøtransportens markedsposisjon
 - + Rimelig - Langsom ?
 - + Miljøriktig - Skader ?
 - Komplisert ? Upålitelig ?
 - Lite fleksibel ? (avgangstider / avgangshyppighet)
 - Havn-til-havn fokus ?
 - Markedsføring / informasjon ?
 - Kundefokus ?
- Samfunnets rammebetingelser for sjøtransport

Sjøtransportens rammebetingelser – EU "bottlenecks" okt. 05

Rapportert NHD av norske maritime organisasjoner

- Statens avgifter farled/los
- Dyr landbasert navigasjonsstøtte
- Havner – ikke MVA-pliktig
- Havneansvar – reguleringer vedlikehold/drift av jernbanespor
- Tilførselsveier til havner
- Forurensningsansvar i havner



SKIPSMEGLERE – AGENTER

12 SEL VLOSSERE
400 – 6 700 DW T

Tlf. 53 426 426
Fax 53 426 434

www-aasenchar.com
e-post: mail@aasenchar.com

SHIPPINGHUSET
5440 MOSTERHAMN

Markedsutfordringer -

Kan sjøtransporten gjenvinne markedsandeler?

- Miljøkrav til bil gir forurensende skipsbunkers
- Skipstransport til SD
- Transportstøtte til landtransport
- Dyre avfallsbestemmelser
- ISPS dyr og reduserer effektivitet
- Tollvesener kreve 24 timers forhåndsvarsling
- Ulike tollregler for land og sjø
- Spesielle farledsbestemmelser mv utenlandske skip
- Intermodale terminaler mangler
- Transport XML → Shortsea XML

Skal behandles i EU sammen med rapporter fra andre land

Utgangspunkt for forbedringsprosesser i Norge !!

Short Sea Norway

Pådriver for nærskipfarten

Bidra til å overføre transport fra land til sjø for å løse et samfunnsproblem

Informasjon og samarbeid i transportkjeden

Myndighetsinitiativ og del av en EU-dugnad

Sjøtransport - fremtidens godstransportvinner i Norge og Europa ?

Våre oppgaver

PROMOTERE OG MARKEDSFØRE

- **Promotere og informere om sjøtransporttilbud**
- **Bidra til positiv oppmerksomhet om sjøtransport**
- **Formidle kunnskap om sjøtransporten**

SKAPE ENDRING – INITIERE PROSESSER

- **Påvirke / samarbeide med transportbrukere**
- **Bedre sjøtransporttilbud - totaltilbud**
- **Identifisere/eliminere hindringer for nærskipfart**
- **Forenkle bruk av sjøtransport**
- **Arenaer for kontakt, dialog og utvikling**

Vårt fokus –

”Samarbeid i transportkjeden ”dør-til-dør”

Målgrupper – alle ledd i transportkjeden

- Avskiper Logistikkelskaper
- Landtransport Agenter
- Sjøtransport Meglere
- Havn og havneaktører Rådgivere
- Mottager

Hvem tar transportbeslutningene?

EU's Action Plan for Short Sea Shipping

EU's transportplan 2000 - "time to decide"

- Nasjonale "Focal Points" - Norge NHD og FKD
- Hindringer – "bottlenecks"

Et sett av virkemidler – "actions"

- "Marco Polo"
- "Motorways on the Sea"
- EUs havnedirektiv
- Elektroniske tollprosedyrer
- Short Sea Promotion Centres

Norge med i EU-samarbeid

Shortsea Promotion Centres

- Forretningsmessig nøytrale
 - 1997 Holland
 - 2003: "ShortSea Norway"
 - 20 land
 - "European Short Sea Network"
- "Intermodal and Short Sea Promotion Centres" ?

Samarbeid

Transportbrukere og -formidlere

Transportbrukernes Fellesorganisasjon, NHO, HSH, PIL, TBL, Logistikk- og Transportindustriens Landsforening osv

Maritim bransje

Norges Rederiforbund, Rederienes Landsforening
Fraktesfartøyenes Rederiforening Norsk Havneforbund
Norsk Skipsmeglerforbund

Andre prosjekter og tiltak med samme mål

Effektive terminaler", NMC, Midtlink, Remarcc, Marintek, ITS, Eurofeeder etc

Myndigheter

NHD, FiD, SD, NTP-sekretariatet

Media

Internettetsiden er vårt sentrale verktøy for å nå transportbrukerne

- Port-to-Port
- Regular Lines
- Liner Ports
- Door-to-door
- News
- Directory
- Events
- Projects – plan
- To-språklig – plan

Markedsutfordringer - Kan sjøtransporten gjenvinne markedsandeler?

Door-to-door Guide

- From/to look-up
- Alternatives
- Schedules
- Maps
- Enquiries

Nye verktøy

- Transhipments Lanseres i 2.kv. 06
- Spesialtilbud ?
- Intermodal ?
- Bulkdatabase ?
- FFRF ?

Forenkling – samarbeid

Sea Cargo – NCL – Color Line – Baltic Line

Efficient Transport Chain

Betydelig kostnadsreduksjon administrasjon

- Dokumentasjon av arbeidsprosesser
- linjerederier
- agenter
- Systemkravspesifikasjon
- Systemimplementering

www.shortseashipping.no/etc

Shortsea XML

- Standard meldinger for transportkjeder med sjøtransport
- Basis "Transport XML"
- Utvikling- Markedsføring - Implementering
- Mange med: Transportbrukere og –tilbydere, havner, osv.
- + organisasjoner nasjonalt/europeisk
- European Shortsea Network
- Forprosjekt 05 – Hovedprosjekt 06 – 07 - 08
- Marco Polo-søknad 2006

FoU-områder

Kunnskap om markedets virkemåte

Endrete forutsetninger i logistikkbransjen

- Konsentrasjon – større enheter
- Transportbrukersamarbeid ?

Hva får brukeren til å velge sjøtransport ?

- Beslutningsprosessene

Forenkling i den intermodale transportkjede

- Arbeidsprosessene i kjeden
- IKT – ITS

Aktørmedvirkning

Transportbrukere, sjøtransport, landstransport havner, agenter, speditører, meglere osv

Fraktefartøyene

- **Kan vi ta en diskusjonsrunde for å se om vi kan bidra der dere trenger det?**
- **Vårt mål er transport fra vei til sjø.**
- **Det er vel et felles utgangspunkt ?**
- **Vår vinkling er markedsføring og samarbeid transportkjeden – kan dere nyttiggjøre dere dette?**



Uten norske skip ingen norske sjøfolk

Av: Arnljot Muren, generalsekretær i Det norske maskinistforbund

Erik Bratvold, forbundsleder i Norsk Sjømannsforbund

Hans Sande, direktør i Norsk Sjøoffisersforbund

Siden år 2000 er det blitt 3500 færre norske sjøfolk i utenriksflåten. For å stoppe utviklingen må norske sjøfolk og rederier ha samme rammevilkår som resten av Europa, skriver representanter for sjømannsorganisasjonene.

Norsk skipsfart er innovativ og hevder seg i verdens tøffeste konkurransesituasjon. Høyt kvalifiserte norske sjøfolk bemanner verdens mest avanserte skip. Men nå må politikerne sørge for at norske sjøfolk og rederier får samme rammevilkår som ellers i Europa. Hvis ikke forvirrer en av landets viktigste og mest inntektsgivende næringer.

Internasjonal skipsfart har alltid fokusert sterkt på kostnader og næringen var den første til å benytte seg av skatteparadiser. Det begynte med Japan og Tyskland som ikke fikk lov til å bygge opp egne handelsflåter etter den andre verdenskrig. Åpne skipsregistre i Panama og på de karibiske øyer ble løsningen. Hyggelige skattevilkår var en del av pakken.

Utviklingen skjøt fart da USA på 60-tallet også flagget ut i stor stil, og slik møtte både sitt hjemlige kostnadsproblem og behovet for å «skjule» sivile amerikanske skip under annet lands flagg, i en verden preget av kald krig. Etter oljekrisen på 70-tallet benyttet omtrent all internasjonal skipsfart lavkostflagg. Bankene var en viktig pådriver. I dag er situasjonen at internasjonal skipsfart i praksis ikke lar seg beskatte.

Men konkurransen står ikke lenger primært mellom eksotiske øyparadiser. Våre naboland i Europa fører en offensiv politikk for å tiltrekke seg skipsfartsvirksomhet, med EUs velsignelse og regi. Den norske rederibeskatningen var konkurransedyktig da den ble innført for ti år siden, men er siden blitt håpløst akterutseilt gjennom stadige endringer i negativ retning. Dette mens Europa ellers har forbedret sine ordninger. Stoltenberg-regjeringen fortjener imidlertid ros for at de har forbedret rammevilkårene for norske sjøfolk på skip i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR), men det hjelper lite dersom rederiene flagger ut.

Norske sjømannsorganisasjoner ser ikke alltid med blide øyne på virkemidlene den internasjonale rederinæringen tar i bruk for å presse ned prisene. Bruken av sjøfolk fra lavkostland er formidabel, og holder norske hyrer nede. Rasjonalisering og nedbemanning om bord er sjelden bare drevet av ny teknologi, men like mye et ønske om å spare mannskapskostnader. Utflaggingen har tidvis løpt løpsk. I dag seiler Panama- og Liberia-registrerte skip av

variabel kvalitet langs norskekysten med underbetalte mannskaper fra Øst-Europa og Latin-Amerika. I noen henseender har verden slett ikke endret seg.

Norske sjøfolk vet at det går opp og ned med markedet innen skipsfarten. Overkontrahering og økonomiske nedgangstider har med jevne mellomrom sendt skip i opplag. Tusenvis av norske sjøfolk mistet jobben over natten da det sto på som verst på 80-tallet. Det er tidvis harde tak, og slik vil det fortsatt være. For å unngå de verste smellene må man i gode tider spare for de dårlige og da må norske sjøfolk og rederier ha samme rammevilkår som sine konkurrenter.

Tyngdelovens virkning er åpenbar. Europeisk skipsfart vokser, med et økende antall skip

ANDERSENS MARITIME INTERNET

*eier og driver
en maritim markeds plass
med sikte på å fremme
kontakt, handel og
arbeidsmarked
mellom maritime bedrifter
i Norge og Verden for
øvrig.*

Logg på internett adresse

www.wwmmp.com
ami.wwmmp@c2i.net

*Her finnes et ulikt spekter av
maritime bedrifter,
deriblant også
Fraktesfartøyenes
Rederiforening.*

Europakommisjonens grønnbok om de maritime næringer

Europakommisjonen har nylig lagt fram en grønnbok om en helhetlig marin og maritim politikk for EU. Grønnboken berører sentrale norske interesser, både innenfor og utenfor rammen av EØS-avtalen: blant annet skipsfart/ kystfart, fiskerifangst, petroleums- og gassvirksomhet, kystadministrasjon, miljøforurensning, havrett, forskning og turisme.

– Det er gledelig at Europakommisjonen for første gang presenterer en helhetlig fremstilling av utfordringer og muligheter innen de maritime næringer i Europa. Dette gir muligheter for økt fokus på potensialet for verdiskaping og næringsutvikling i disse næringene, sier nærings- og handelsminister Odd Eriksen.

Denne satsingen i EU passer godt overens med de ambisjonene den norske regjeringen har. I Soria Moria-erklæringen legges det opp til utvikling av nasjonale strategier på områder der Norge har kompetanse eller særlige fortrinn. Maritim/marin sektor er et slikt område.

Grønnboken er knyttet opp mot EUs Lisboastrategi, og skal omfatte økt verdiskaping og konkurransevne, sysselsetting, miljøvern og sikkerhet i tilknytning til EUs hav- og sjøområder. Målet er ikke nødvendigvis å uforme ny politikk på de enkelte områder, men å se eksisterende politikk i sammenheng og skape synergier mellom de ulike politikkområdene. Grønnboken vil være på høring fram til sommeren 2007, og det er i denne fasen det blir klart hvilke konkrete forslag som vil bli iverksatt.

– Grønnboken berører områder som er sentrale for Norge, og er et eksempel på en EU-prosess der det er viktig at Norge har en aktiv holdning. Grønnboken vil kunne bidra til å styrke samarbeidet mellom Norge og EU på det maritime området, sier Eriksen.

Norge har deltatt aktivt fram mot lanseringen av grønnboken, og har blant annet levert bidrag basert på innspill fra offentlige organer, organisasjoner og næringsmiljøer. Vi vil også ta aktivt del i høringsprosessen. I oktober er Norge vertskap for en bredt anlagt konferanse der grønnboken er tema, i regi av European Maritime Industries Forum.

Norge deltar aktivt i internasjonale organisasjoner som regulerer skipsfarten. Vi samarbeider blant annet med EU om utviklingen av et helhetlig europeisk transportsystem. Vi samarbeider også tett for å etablere transportkorridorer til sjøs og for å fjerne flaskehalsen som er til hinder for nærskipsfarten.

– Norge samarbeider allerede nært med EU innen skipsfart og maritim forskning, områder der Norge har bedrifter og forskingsinstitusjoner i verdensklasse. Med vår erfaring og kunnskap på det maritime området ønsker vi å være en viktig bidragsyter til EUs maritime politikk. Økt fokus på dette området i EU gir muligheter for å videreutvikle norsk kompetanse og verdiskaping innenfor de maritime næringer, sier Eriksen.

Kystverket -

Unik værbøye vil fremme sjøsikkerheten langs Sletta

Fredag 19. mai satte det skotske skipet "Pole Star" ut en ny type værbøye på Sletta like utenfor Haugesund.

EUs Interreg III B prosjekt "Safety at Sea" danner plattformen for samarbeidet mellom Kystverket og den skotske kystetaten Northern Lighthouse Board. Dette er første gang på verdensbasis at en værbøye av dette slaget blir brukt.

Dette opplyser Kystverket vest i en pressemelding.

Utsettingen av den unike værbøyen er en som nevnt en del av EUs "Safety at Sea"-prosjekt. Prosjektet hadde oppstart i juli 2004 og går over en tre års periode. Norge deltar i prosjektet sammen med Danmark, Sverige, Nederland, Belgia og UK. Kystverket Sørøst, med base i Arendal, er ledende partner i dette samarbeidet, forklarer Kystverket.

Kystverket forteller også at den norskættede kapteinen Alan Røre om bord i "Pole Star" setter ut bøyen på vegne av Northern Lighthouse Board. Sistnevnte står for utlånet av bøyen til Kystverket det neste året. Bøyen skal settes ut på Sletta like utenfor Haugesund, hvor Sleipner havarerte i 1999.

Gjeninnfører skattefritak - kostpenger

Regjeringen har i revidert nasjonalbudsjett vedtatt å gjeninnføre et skattefritak for hyretillegg for sjøfolk - med en øvre beløpsgrense på 16.500 kroner per år.

I forbindelse med innstrammingen i skattekastingen av fri kost for ansatte på sokkelen og i skattefritaket for hyretillegg i budsjettet for 2006, ba Stortinget Regjeringen vurdere disse innstrammingene på nytt i tilknytning til Revidert nasjonalbudsjett for 2006.

I revidert Nasjonalbudsjett heter det: Hyretillegg er normalt en tariffestet ytelse for utgifter til kost for sjøfolk når de er på land. Det utbetales uten krav om dokumentasjon for arbeidsrelaterte utgifter, og er i realiteten et kontant tillegg til lønnen/hyren. Enkelte sjøfolk i kystnær trafikk får også hyretillegg for tiden om bord i stedet for fri kost, fordi rederiet ikke har sett seg tjent med å anrette mat om bord.

Regjeringen mener at skattefritaket for hyretillegg bør gjeninnføres, men at det bør settes en øvre beløpsgrense for hvor stort hyretillegg som kan være skattefritt. Hensikten er å sikre at det er skatteloven som bestemmer nivået på skattefordelen. Regjeringen foreslår å innføre en øvre beløpsgrense

for skattefritt hyretillegg på 1375 kroner pr. måned tilsvarende 16500 kroner pr. år fra 1. juli 2006. Den maksimale skattereduksjonen av forslaget vil være i underkant av 4000 kroner for 2006.

Skattekasting av fri kost for ansatte på kontinentalsokkelen

Regjeringen mener at det bør opprettholdes en viss skattekasting av fri kost for ansatte på sokkelen, men at skattekastingen begrenses og gis en bedre fordelingsprofil innenfor denne gruppen. Regjeringen foreslår at det innføres et skattefritak for fri kost for ansatte på sokkelen med en samlet årlig personinntekt mindre enn 600000 kroner fra 1. juli 2006. Forslaget vil innebære en årlig gjennomsnittlig skattelettelse på i underkant av 3800 kroner for en som betaler toppskatt trinn I og om lag 3000 kroner for en som ikke betaler toppskatt. For 2006 blir skattelettelsen halvparten av dette.



OSTERFJORDEN FARTØYLAG A/L

BEFRAKTNING

Båter mellom 200 og 1000 tonn

Østre Muralmenning 1 – 5012 Bergen

Tlf. 55 36 30 30 – Telefax 55 36 30 40

BEFRAKTER PRIVAT:

Rose-Mari Berge – 56 33 82 44 / 913 83 603

Arne Stensletten 56 14 01 65

KYSTMEGLERE

BERGEN

Interchart AS
Skuteviksboder nr. 22
Boks 4050 Dreggen, 5835 Bergen
Tlf. 55 31 62 30 Fax 55 32 38 98
E-mail: interchart@interchart.no
Privat: Per Berge 55 18 17 54

Stein Brokers As
Nøstetorget 5, 5011 Bergen
Tlf. 55 90 09 30 Fax 55 90 09 30
E-mail: info@steinbrokers.com

4370 EGRSUND

Ervik Shipping AS
Boks 523, 4379 Egersund
Tlf. 51 46 27 00 (24hrs service)
Fax 51 46 27 01
E-mail: arnfinn.ervik@ervikship.no

5500 HAUGESUND

R.G. Hagland As
Boks 98, Tlf. 52 70 12 00
Fax 52 70 12 12
E-mail: drycargo@hagland.com
Privat: Bjørn I. Kyvik 52 83 17 11
Odd L. Vevang 52 72 78 63
Kjell Ivar Rein 52 84 34 02

Harald Halvorsen A/S
Boks 113, Tlf. 52 70 24 20
Fax 52 72 61 95
E-mail: mail@shipbrokers-halvorsen.com
Privat:
Paal Halvorsen 52 71 34 31/911 82 141
Arve Halvorsen 52 72 88 18/950 43 005

3191 HORTEN

A/S Viking
Boks 106, Tlf. 33 03 07 50
Fax adm./shipping: 33 03 07 60
Fax. Spedisjon: 33 03 07 70
Vakt-tlf.shipping: 901 53 228
E-post: viking@vikingsped.no
www.vikingsped.no

3770 KRAGERØ

JOS Shipping
Nordre Kalstadvei 9
Tlf. 35 98 28 24 Fax 35 98 23 22
Mobile phone Tor: 95 13 89 01
Mobile phone: Jan Otto 95 06 33 60
E-mail: josship@jos-shipping.no

4600 KRISTIANSAND

Kr. Knudsen & Co A/S
Boks 217, 4662 Kristiansand
Tlf. 38 02 44 46 Fax 38 02 44 51
Telex 21 815 Telegr. Adr. "Nesdunk"
Privat 38 02 42 14 - 38 02 64 89

4501 MANDAL

H.P. Tallaksen A.s.
Boks 19, Tlf. 38 26 24 22
Fax 38 26 34 10
E-Post: hp.tallaksen@online.no
Mobil: 909 79 596
Privat: Knut Glomså 909 79 596

8600 MO I RANA

Skipsmegler Strand Shipping AS
Boks 244, 8601 Mo i Rana
Tlf. 751 27 800 Fax 751 27 801
www.strand-shipping.no

Meyership A/S
Boks 218, 8601 Mo i Rana
Tlf. 75 12 85 00 Fax 75 12 85 01
E-post: steinar.aakvik@meyership.no

5440 MOSTERHAMN

Aasen Chartering As
Boks 73, 5447 Mosterhamn
Tlf. 53 426 426 Fax 53 426 434
E-post: mail@aasenchar.com
Telex: 40 608 aasen n
Privat: J. Aas 53 426 801
B.R. Kippersund 53 42 44 09

5200 OS

GeSi Shipping
Boks 26, 5201 Os,
Tlf. 56 30 76 00 Fax 56 30 76 60
Telex 40 908 Jorgn – Privat:
Georg S. Jørgensen 56 30 14 56

OSLO

Norsteve AS
Bygning 10, Filipstad
Boks 2343, Solli, 0201 Oslo
Tlf. 22 48 30 10 Fax 22 48 30 15
E-mail: mail@norsteve.no
www.norsteve.no

1724 SARPSBORG

All-Transport A/S
Strandgt. 3, 1724 Sarpsborg
Tlf. 69 14 84 10 Fax 69 14 84 11
Telex 79 905 alltr n

7500 STJØRDAL

Stjørdal Sjøtransport AS
Havneveien
Tlf. 74 84 02 00 Fax 74 84 02 01
E-mail: firmapost@stjordal-sjotransport.no
www.stjordal-sjotransport.no

7000 TRONDHEIM

Jon Berg Shipping A/S
Boks 5450, 7442 Trondheim
Tlf. 73 99 28 10 Fax 73 99 28 11
E-post: firmapost@jonbergshipping.no
Privat: Jon Berg 73 91 87 83 –
mobil 40 00 82 12
Roar Grøtting 73 93 74 10 –
mobil 90 11 25 18

Nidaros Shipbroker A/S
Boks 2591, 7414 Trondheim
Tlf. 73 50 93 55 Fax 73 51 74 85
E-post: johavig@c2i.net
Mobil 90 54 16 44
Aoh: 73 93 96 31

Rimship A/S
Kjøpmannsgt. 23,
Boks 2251, 7412 Trondheim
Tlf. 73 99 12 40 Fax 73 99 12 45
E-post: rimship@rimship.no
Telex 65 068 rim n Privat:
Kjetil Rimolsrønning 900 18 666