



FlaskPosten-PulloPosti



2020-09-03 • Godby Shipping • personaltidning • henkilöstölehti • crew magazine • 2020-4

Roro-marknaden 2019-2020

Hela 2019 kännetecknades av osäkerhet, svag efterfrågan, stor kapacitetsökning, en avvaktande inställning på kundsidan och därmed tryck nedåt på raterna.

Början av 2020 följde samma mönster. Inget konstigt så här långt, vi såg effekterna av nedgångsfasen i en normal konjunkturcykel. Så kom coronan och i mars-april blev det fullständigt stopp i efterfrågan på ett sätt som jag aldrig tidigare upplevt. Dramatiskt men kanske förstäligt med tanke på vad som hände när hela världsekonomin stängdes ner.

Resultatet var att vi som mest hade fem fartyg upplagda och bara två i trafik. I det här läget var analysen att marknadsnedgången blir långvarig och att det tar minst ett år innan det mera seriöst tar fart på nytt. Övervintra och överleva med hjälp av personalneddragningar till sjöss och i kontoret var alltså det enda tänkbara.

Till min förvåning och glädje började det redan i slutet av maj komma vissa tecken på en förbättring i form av förfrågningar och under några dagar i slutet av juni föll bitarna på plats när avtal – både korta och långa – för fyra fartyg bekräftades.

Exakt vad som gjorde att förbättringen kom så snabbt vet jag inte säkert men en förklaring kan vara att kapacitetsöverskottet främst finns bland de riktigt stora roro-fartygen. De fartyg som levererades 2019-2020 och de som finns i orderböckerna för leverans 2020-2022 är i medeltal på drygt 6.000 filmeter. Stora och effektiva enheter med väldig skalekonomi om det finns mycket last. Men efter corona verkar trenden på marknaden närmast vara en försiktig expansion från låg nivå och vissa försök att starta nya linjer med det billiga tonnage som finns tillgängligt. Bättre för de små fartygen än för de stora alltså.

Så kan vi då blåsa faran över på roro-marknaden? Nej det är för tidigt. Flera av de kontrakt vi ingått gäller nya linjer. Lasttillgången kommer att avgöra om och hur trafiken fortsätter.

Och de långa kontrakt som vi ingått för Misana och Misida är förstas präglade av marknadsläget. Raterna är låga, till att börja med ungefär hälften av vad vi hade när vi körde för Stena. De täcker alltså de normala driftkostnaderna men ger inget för dockningar och förstas inte heller något för räntor och amorteringar.

Helt avgörande i det här marknadsläget är att vår skuldsättning är låg, vi har endast cirka tio miljoner euro kvar i lån. Så sammanfattningsvis kan vi säga att marknadsläget är osäkert men betydligt ljusare än för några månader sedan. Vi kämpar vidare och kommer definitivt att klara även denna lågkonjunktur.

☒ Dan

Nästa FlaskPosten kommer i januari 2021.
Bidrag mottas med tacksamhet!

Befraktningläget

Befraktningläget är följande

- Baltica utan sysselsättning i Mariehamn
- Midas Wagenborg linjetrafik Riga-Oxelösund till september 2020
- Mistral t/c till Smyril till oktober 2020 + optioner
- Link Star UPM-Kymmene till december 2020
- Mimer CMA CGM december 2021
- Misana t/c till Sea-Cargo till december 2021 + optioner
- Misida t/c till P&O till oktober och därefter t/c till Sea-Cargo till december 2021 + optioner

☒ Dan

In English - suomeksi

Suomeksi katso sivu 6-9, in English see page 10-11.

☒ Dan



Midas trafik Riga-Oxelösund

Midas startade i början av juli en ny trafik på linjen Riga-Oxelösund. Linjen drivs av Wagenborg men avtalet gör att vi trots detta bär merparten av den ekonomiska risken. Det här skiljer sig alltså kraftigt från hur vi normalt jobbar men vi var beredda att ta mera risk för att få ett fartyg i trafik och få åtminstone delar av vår sjöpersonal tillbaka på jobb.

Tyvärr har lastvolymerna inte alls motsvarat vad vi väntat och trafiken har därmed blivit kraftigt förlustbringande. Siffrorna för juli visar att vi inte överhuvudtaget får någon hyra för Midas och att vi dessutom får betala betydande belopp för att täcka linjens förlust.

Augusti väntas bli bättre på grund av ökade volymer och lägre kostnader men fortfarande kraftigt förlustbringande. Totalt sett kan vi konstatera att trafiken för juli-augusti ger ett resultat som för oss är betydligt sämre än att ligga stilla.

Trots detta har vi kommit överens med Wagenborg om att köra ytterligare en månad mot för oss bättre avtalsvillkor. Allt för att ge linjen en rimlig chans att visa sin bärkraft, hålla ett fartyg i trafik och anställda med jobb.

☒ Dan

Kontorets organisation

Efter att som värst bara ha haft två fartyg i trafik drog vi i juli kraftigt ned på kontorspersonalen så att fyra personer sades upp och fyra personer gick ner på halvtid.

I takt med att flera fartyg har kommit i trafik har arbetsmängden växt och vi går upp i arbetstid så att Karl-Erik Karlsson nu jobbar heltid och Mikael Törnroth jobbar 60% måndag-onsdag från oktober. Utöver detta fortsätter Joel Karlström på timbasis.

☒ Dan

2020 – corona-året

År 2020 går till historien som ett exceptionellt år. Coronapandemin och dess följder kommer att påverka oss alla länge ännu. Låt oss titta tillbaka lite på vad som hänt.

Midas kom tillbaka från Karibien och dockades i Landskrona i oktober 2019. Vi lyckades inte sysselsätta henne och 14 december 2019 kom hon till Mariehamn för upplägning.

Baltica var utan trafik från januari 2020 och låg till att börja med i Zeebrygge och väntade på sysselsättning. Hon dockades på Damen i februari/mars och under dockningen började vi märka effekterna av coronan, arbetena gick långsammare och långsammare, till slut var vi tvungna att ta henne därifrån och hon kom till Mariehamn 31 mars.

Mistral gick ur t/c för P&O 31 december 2019 och direkt in i t/c för Baleraria i januari 2020 och trafikerade mellan Huelva, Palma och Teneriffa. Trafiken såg mycket lovande ut och skulle ha fortsatt till årets slut om det inte varit för coronan. Trafiken avslutades i april och Mistral gick till Kotka.

Misida och Misana återlevererades från Stena i januari och februari. Misida körde kort för DFDS och var en sväng till Medelhavet men samma här i och med corona pandemin försvann lasten och Misida lades upp i Kotka.

Finanskrisen 2008-2012 var som en värbris i jämförelse med det som händer nu. Då hade vi som värst Midas och Link Star upplagda och Mistral i udda trafik. Att ha Midas, Baltica, Misana, Misida och Mistral upplagda samtidigt och bara Mimer och Link Star i trafik blev ju som tvärt om och förstås mycket värre. Vi väntade in i det längsta med att vidta åtgärder gentemot personalen men hur mycket det än tog emot var vi till slut tvungna att samarbetsförhandla, för att rädda rederiet och arbetsplatserna.

Regeringen gjorde sitt för att hjälpa både arbetsgivare och arbetstagare med en temporär lagstiftning som hade gjort att vi inte skulle ha behövt betala lön efter sex dagar vid permittering och arbetstagarna får a-kassa utan karenstid. Det här gick sjöfacken inte med på. Resultatet av samarbetsförhandlingarna i första rundan blev att vi för befällets del varslade om avbruten löneutbetalning parallellt med permittering och för unionsmedlemmar varsel om permittering under 90 dagar. Dvs löneutbetalningarna avbröts efter 14 dagar för alla berörda.

Situationen förbättrades inte och vi var tvungna att i juni inleda samarbetsförhandlingar på nytt. Vår största oro var att vi skulle tvingas till uppsägningar men genom att vi samtidigt med samarbetsförhandlingarna fick klart med kontrakt för Misana, Misida, Mistral och Midas behövde vi bara permittera personalen ombord på dessa fartyg, samt Balticas personal tillsvidare. För Misana och Misida är permitteringarna formalia för att få igång avlösningssystemen och så att ingen blir utan a-kassa.

Förhoppningsvis förlängs trafiken för Mistral och Midas så att det blir på samma sätt där. När du har varit på arbete tjänar du in lön och vederlag och detta betalas ut på vanligt sätt och om vederlaget inte räcker till får du a-kassa för de dagarna.

Det har varit en del frågor och kommentarer om avlösningssystemet ombord, efter att vi fått Misana, Misida, Mistral och Mimer tillbaka i trafik. Vi konstaterar att samtliga fick information om att det är sex veckor ombord och sex veckor hemma på ledighet som gäller. Det går färre flyg, flygen ställs in och rese- och karantänsreglerna är föränderliga, vilket gör det svårare och dyrare att ordna resor.

Jag påminner om kollektivavtalet för utrikesfartens handelsfartyg, 5.1.2 Avlösning på lastfartyg som bla stipulerar följande

- Vid tillämpning av avlösningssystemet i praktiken skall hänsyn tas till fartygets rutter och trafikområde, varvid arbetsperiodens längd borde ordnas så att den inte överstiger 4-5 månader.
- Avlösningssystemets regelbundenhet kan variera beroende på årstid och mellan olika fartygstyper och linjer.
- Fartygets position och arbetstagarens eventuella hemresor ska beaktas.
- Parterna effektiviserar sitt samarbete för att utröna orsaken till den svaga produktivitetsutvecklingen och överenskommer om åtgärder för att förbättra produktiviteten. Parterna betonar att bemannings- och avlösningsfrågor på ett väsentligt sätt ansluter sig till produktivitets och inkomstnivåns utveckling och således ska ovannämnda synpunkter beaktas och även eftersträvas att finna nya lösningsmodeller.

Utöver det har vi fartygsvisa avtal som i Europa- och Medelhavstrafik säger att arbetsperioden är högst sex (6) veckor lång. Gällande övriga trafikområden kan parterna vid behov separat förhandla och överenskomma om längden på arbetsperioden. Med undantag av vad som ovan har överenskommit gällande avlösningen, så kan avlösningssystemet genom avtal mellan arbetsgivaren och arbetstagaren flyttas med två veckor, så att bytet kan ske i Finland eller utländsk hamn utan att orsaka oskäligt problem för endera parten. Arbetsperioden får dock inte ens i detta fall överstiga två månader.

I småtonnage-avtalet är arbetsperiodens längd högst 8 veckor, dock så att i fjärrtrafik kan arbetsperiodens längd vara högst 16 veckor.

Även om vi just nu har sex av sju fartyg i trafik ska vi komma ihåg att raterna som vi får är marknadsanpassade dvs, mycket låga. Mistral's avtal är bara till oktober slut. För Midas del tar vi en betydande ekonomisk risk och om det inte kommer mera laster avslutas den trafiken i slutet av september. Link Stars avtal går ut december 2020. Baltica är fortsatt upplagd i Mariehamn. Det är alltså bara 3 av 7 fartyg som har avtal fram till december 2021 eller senare!

Vår omsättning är normalt 20-25 miljoner, osäkerheten är betydande men vi räknar att den för pågående bokföringsår blir ca 10 miljoner euro och att kassaflödet är -6,5 miljoner. För 2021/2022 är osäkerheten ännu större. Vi har sökt likviditetsslån och stöd. Vi har inte fått del av Försörjningsberedskapscentralens stödåtgärder eller övriga stödåtgärder.

Beaktat detta har vi minskat kontorspersonalen med 4 heltidstjänster och en person är ännu permitterad.

Läget är bättre än under vårintern men marknaden är fortsatt svag och instabil. Vad som händer med coronarestriktionerna och följderna är oklart.

Det är förstås tråkigt att läget är så förutsägbart och svårplanerat men vår målsättning är att fortsätta bedriva sjöfart och anställa sjöfarare.

Sköt om er!

☒ Eva

Godby Shipping



Tallink-färjor tas ur trafik

Sommarsäsongens slut innebär att passagerarvolymerna sjunker drastiskt och Tallink tvingas ta flera färjor ur trafik.

Baltic Queen tar den 16 september över på den tillfälliga linjen Helsingfors–Riga efter Silja Serenade som läggs upp i Helsingfors den 13 september. Om och när färjan eventuellt sätts tillbaka i trafik beror enligt Tallink Silja på hur coronapandemin utvecklas, restriktioner i resandet mellan olika länder samt eventuella beslut om statligt stöd för att trygga sjöfarten.

– Vi måste tyvärr fatta detta svåra beslut om den finskflaggade Silja Serenade, eftersom det inte längre är ekonomiskt lönsamt att trafikera linjen med ett så stort fartyg då sommarsäsongen är över och passagerarvolymerna har minskat drastiskt. Nuvarande volymer och prognoser indikerar att vi kan operera trafiken effektivare med ett mindre fartyg och fortfarande säkerställa tillräckliga möjligheter till social distansering för alla ombord, säger Paavo Nögene, vd för Tallink-koncernen.

Detta innebär permitteringar för personalen på Silja Serenade.

– Vi har inte möjlighet att lönsamt operera detta fartyg på någon linje med nuvarande reserestriktioner och utan statligt stöd, säger Paavo Nögene.

Vidare meddelar Tallink att Isabelle tas ur trafik 1 september och Romantika i början av oktober.

Silja Symphony kommer fortsättningsvis att vara tagen ur linjetrafik men Tallink uppger att rederiet fortsätter att identifiera möjligheter till specialkrusningar för detta och andra fartyg i gruppens flotta.

© Svensk Sjöfartstidning 2020-08-28

Tallink köper Sailor

Tallink har köpt lastfartyget Sailor, ett fartyg av ropax-typ med plats för 1.500 meter gods. Under coronapandemin har det funnits ett stort behov av att säkra transporten av gods mellan Tallinks hemmarknader och detta har gjorts främst med passagerarfärjor. Men dessa är anpassade för att transportera både gods och passagerare. Att endast transportera gods med ett minimiantal passagerare på så stora passagerarfärjor är inte ekonomiskt hållbart och kan bara göras under en kort tid och med ekonomiskt stöd.

© SSB nyhetsbrev 2020-07-16

Osäker framtid för Eckerökoncernen

Vd Björn Blomqvist beskriver den finansiella situationen som ansträngd men säger samtidigt att de genom arrangemang, som de nu presenterar, är tryggade under det närmaste året.

Statsrådet beslöt att bevilja statsborgen till koncernen. Det handlar om ett lån på fem miljoner euro från Pensionsförsäkringsbolaget Veritas och sju miljoner från Sjömanspensionskassan. Koncernens huvudbank, Svenska Handelsbanken, har beviljat amorteringsfrihet i ett år. Som en akut åtgärd tog koncernen ett kapitallån på två miljoner euro från den största ägaren, Rederi Ab Skärgårdstrafik och nu har de 25 största ägarna erbjudits möjligheten att teckna kapitallån till samma villkor.

© SSB nyhetsbrev 2020-07-16

Eckerö lägger ner Birka Cruises

Koncernen ser inga möjligheter att få igång en lönsam trafik igen, enligt koncernens vd Björn Blomqvist.

Bolaget har bedrivit trafik på linjen Mariehamn-Stockholm i 49 år, senast med fartyget Birka Stockholm. Nu inleds MBL-förhandlingar (lagen om medbestämmande i arbetslivet), totalt berörs 509 medarbetare. 43 av dem arbetar på huvudkontoret i Stockholm och 466 ombord.

– Beskedet om nedläggningen av Birka Cruises kom som en stor chock för personalen.

© SSB nyhetsbrev 2020-07-16

150 Birkaanställda får nytt jobb på m/s Eckerö

De platser som nu finns till förfogande på m/s Eckerö är ungefär 150 personer totalt fördelat på omkring 50 befäl och 100 drifts- och intendenturmanskap. Det innebär att närmare två tredjedelar av besättningen står arbetslösa efter den 24 oktober.

– De flesta från Åland och fastlandet har jobbat väldigt länge inom koncernen till skillnad från de flesta av våra svenska anställda som inte började jobba inom rederiet förrän vi flaggade om, säger personaldirektör Lasse Karlsson.

© SSB nyhetsbrev 2020-07-29

ECKERÖ  **LINE**

Finnlines omsättning sjönk med 20%

Resultat sjönk ännu mer; med 32 procent från 47 miljoner euro till 32 miljoner euro. Detta är följderna av att passagerartrafiken i praktiken helt upphört och att den globala handeln avstannat till följd av covid-pandemin. I en kommentar till halvårsresultatet skriver vd och ägare Emanuele Grimaldi att Finland till följd av sitt ö-liknande läge är extremt beroende av täta och regelbundna sjötransporter och att Finnlines är den största leverantören av dessa transporter av fordon på gummihjul.

© SSB nyhetsbrev 2020-08-06



www.godbyshipping.fi

www.facebook.com/godbyshipping

www.instagram.com/godbyshipping

Redaktionsruta

Redaktör/toimittaja
Dan Mikkola

Översättning/
Käännöstyö
Sari Törnroos

Upplaga/lukumäärä
400



Godby Shipping Ab
www.godbyshipping.fi

dan.mikkola@godbyshipping.fi

Trögt för Wasaline

Värst går det för rederiet Wasaline, som är helt beroende av svenska passagerare för att få det att gå ihop ekonomiskt.

- Vi tappade 85 procent av våra passagerare i juni och i juli ser det ut som att vi har tappat minst 90 procent av våra resenärer, säger vd Peter Ståhlberg på Wasaline.

Cirka 70 procent av Wasalines personal är deltidspmitterad medan resten har pmitterats helt och hållet till årets slut. Fartyget Wasa Express kör för närvarande med en minimibemanning på 26 personer.

© SSB nyhetsbrev 2020-08-06

Tallink säger upp hundratals personer

i Estland, Lettland och Sverige - den finska personalen har tills vidare förskonats direkta uppsägningar, men har inte undgått pmitteringar.

- Vi har omdirigerat våra fartyg och öppnat nya rutter mellan till exempel Helsingfors och Ösel och Åbo och Tallinn för att uppväga bortfallet från Sverige, säger kommunikationsdirektör Katri Link på Tallink.

© SSB nyhetsbrev 2020-08-06

Tallinks passagerarantal sjönk med 85%

Rutten mellan Finland och Estland klarade sig bäst, med ett passagerartapp på 77 procent. På rutterna Finland-Sverige, Estland-Sverige och Lettland-Sverige var motsvarande siffror i tur och ordning 93, 97 och 99 procent. Allra störst var minskningen i april och maj, då hälften av rederiets färjor var ur trafik och reserestriktionerna fortfarande var i kraft.

© SSB nyhetsbrev 2020-08-06

Mariella till salu

Mariella ligger ute till försäljning hos mäklaren Clarksons. Och intresse finns, enligt vd Jan Hanses. Enligt information från mäklaren kan Mariella säljas med snabb leverans. Har ni fått propäer från potentiella köpare?

- Ja, det har jag nog fått. Men de är inte slutgiltiga ännu. Jag kan inte säga att det är konkret. Han påpekar att de kontakter som tagits inte varit på initiativ av Viking Line, utan av köpare.

© SSB nyhetsbrev 2020-08-28

Viking har förlorat 1,7 miljoner passagerare

På grund av fortsatt smittrisk har Viking Line fattat beslutet att tillåta drygt 50 procent av den totala kapaciteten passagerare per fartyg och avgång.

- Vi gick in för att lägga fartyget Gabriella i trafik mellan Helsingfors och Mariehamn samt Mariella i trafik från Helsingfors till Tallinn. Cinderella återupptog sin kryssningstrafik i Sverige i juli, säger informationsdirektör Johanna Boijer-Svahnström på Viking Line.

Viking Lines senaste verksamhetsöversikt från det första kvartalet visade en förlust på 22 miljoner euro.

© SSB nyhetsbrev 2020-08-06

Kraftigt försämrat resultat för Viking Line

Viking Line gjorde ett kraftigt försämrat resultat första halvåret i år, jämfört med 2019.

Det framgår bland annat att koncernens omsättning minskade med 57 procent till 98 miljoner euro, jämfört med 227 miljoner euro under samma period 2019.

De passagerarrelaterade intäkterna minskade med 62 procent till 76 miljoner euro. Fraktintäkterna var 21 miljoner euro i år, jämfört med 24 miljoner euro 2019.

Jan Hanses lyfter fram personalens uppoffringar i en svår tid.

- Personalen har burit en tung börda genom pmitteringar som vidtagits i koncernens samtliga verksamhetsländer. Pmitteringarna har genomförts såväl i form av deltidspmitteringar samt till en stor del som heltidspmitteringar. Personalens engagemang då arbetstillfällena har beretts har varit beundransvärd. Jag uppskattar mycket deras starka insatser under denna kärva tid. - Jag är glad över att vi snabbt reagerade på krisen och anpassade verksamheten till en förändrad marknadssituation. Trots vissa tecken på optimism är det fortsatt svårt att bedöma marknadsutvecklingen framöver, säger Jan Hanses.

© Svensk Sjöfartstidning 2020-08-26

Viking Glory i Åbo tidigast i hösten 2021

Coronaviruset framfart har satt käppar i hjulet för Viking Lines nybygge i Kina. Redan i början av året var det klart att fartygsbygget försenas, nu utgår rederiet från att Viking Glory kan vara leveransklar hösten 2021.

- Nu är produktionen igång och går väl framåt. Men vi vet inte ännu hur stora konsekvenserna blir för leveranstiden, så vi räknar med att det är under hösten 2021, säger VD Jan Hanses. Enligt Hanses innebär förseningen visserligen en del kostnader för rederiet men med tanke på marknadsläget tar han förseningen med ro.

© SSB nyhetsbrev 2020-07-16

Viking förlänger trafikuppehåll

Viking Line ställer in samtliga avgångar på rutten Helsingfors-Mariehamn-Stockholm fram till den 31 december.

- Epidemiläget har gjort att efterfrågan på resor till Sverige har minskat kraftigt och då är det inte motiverat att hålla i gång den linjen, säger Viking Lines vd Jan Hanses till Nya Åland. Trafiken på rutten har stått stilla sedan mitten av mars på grund av corona-pandemin.

© SSB nyhetsbrev 2020-08-28

Viking Line minskar landpersonal

Förhandlingarna berör totalt kring 570 personer, varav maximalt 200 kommer att drabbas av uppsägning, pmittering eller deltid, uppger bolaget. I och med att största delen av rederiets personal finns i Finland är det sannolikt att den finska personalen drabbas hårdast men även den svenska personalen är rätt stor.

© SSB nyhetsbrev 2020-08-28



Raumovarvet förlorade beställning

Ett rederi i Australien har tagit tillbaka beslutet om att beställa två passagerarfärjor från varvet i Raumo. Färjorna skulle börja byggas i början av år 2021.

I början av året ingick rederiet TT-Line ett intentionsavtal med varvet RMC om två passagerarfärjor. Nu säger rederiet att man skjuter upp beställningen med anledning av coronapandemin och den ekonomiska osäkerhet som läget lett till. Beslutet fattades av delstaten Tasmaniens regering.

© SSB nyhetsbrev 2020-07-29

Meyer Turku sparkar 166

Första delen av Meyer Turkus samarbetsförhandlingar är klar. Sammanlagt 166 anställda sägs upp, varav 80 är tjänstemän och 86 arbetare.

Samarbetsförhandlingarna fortsätter i höst inom HR-avdelningen och inom planerings- och utvecklingsavdelningarna. Totalt kan upp till 450 anställda sägas upp.

© SSB nyhetsbrev 2020-08-14

Nya Kvarkenfärjan snart redo för sjösättning

Trots coronan har bygget fortsatt enligt planerna och nästa milstolpe i byggprocessen är sjösättningen den 11 september. Det pågår ännu mycket innan färjan är klar för sjösättning. Bland annat ska några block ännu läggas på plats, svetsfogarna ska kontrolleras och sedan ska färjan målas.

© SSB nyhetsbrev 2020-08-14

Utdelning enligt plan för Lundqvistbolag

Utdelningen från Lundqvistbolagen Rederiaktiebolaget Hildegaard och Ångfartygs aktiebolaget Alfa blev som föreslaget 800 respektive 350 euro per aktie. Trots den volatila situationen på tankermarknaden gjorde bolagen goda resultat under det brutna räkenskapsåret 2019-2020 med ett sammanlagt rörelseresultat på 36,1 miljoner euro.

- Det året vi nu redovisar började svagt och slutade starkt och nu har vi ett nytt år som började starkt men som nu är svagt. Så det går precis andra vägen, sade bolagens vd Ben Lundqvist om framtiden i samband med att boksluten presenterades.

© SSB nyhetsbrev 2020-08-06

Många fraktrederier i fritt fall under coronakrisen

Rederierna i Finland och Sjömansunionen bedömer att läget i branschen är mycket bekymmersamt. Sex lastfartygsrederier har haft samarbetsförhandlingar under coronakrisen. Under våren var över 43 procent av besättningarna på finskflaggade fartyg permitterade.

Åtminstone två lastfartygsrederier överväger att lägga av helt och hållet eller registrera sina fartyg utomlands.

- Vi anser att branschen behöver fler stödåtgärder för att klara sig. Beslutet att halvera farledsavgifterna borde bli bestående, säger Hans Ahlström. I tillägg föreslår Rederierna i Finland en reform av det nuvarande lönesystemet för sjömän. Som det nu är får rederierna statliga kompensationer för de pensionsförsäkring-ar och socialavgifter som betalas av arbetsgivaren.

© SSB nyhetsbrev 2020-08-14

Pandemin har slagit hårt mot svensk sjöfart

Myndigheten Trafikanalys har gjort en rapport om svensk sjöfarts konkurrenssituation och i den framgår att rederierna gör stora förluster och att många är varslade om uppsägning eller arbetslösa på grund av coronakrisen. Rederier kan också behöva skrota eller sälja fartyg för att täcka förluster.

© SSB nyhetsbrev 2020-07-29

Sjöbevakning använder obemannat luftfartyg

Västra Finlands sjöbevakningssektion använder under sensommaren och början av hösten ett obemannat luftfartyg (RPAS) som Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) har beviljat sjöbevakningssektionen. EMSA erbjuder olika typer av fjärrstyrda luftfartyg för EU:s medlemsstaters bruk. Under 2020 testar Gränsbevakningsväsendet hur luftfartyget passar för gränssäkerhets- och sjöräddningsuppdrag genom att använda luftfartyget inom Finlands havsområden i olika omständigheter.

© SSB nyhetsbrev 2020-07-29

Budgetförslag: fortsatt halverade farledsavgifter

Finansministeriet lämnade i veckan sitt förslag till nästa års statsbudget. I förslaget ingår bland annat att farledsavgifterna fortsätter vara halverade. Den halverade nivån har funnits sedan svaveldirektivet trädde i kraft år 2015 för att kompensera för de ökade bränslekostnaderna.

© SSB nyhetsbrev 2020-08-20

Sjöfartens Dag
MARITIME DAY

Welcome back
Thursday 27 May 2021

WÄRTSILA

www.sjofart.ax

Organizer: **Ålands sjöfart**

In co-operation with:
Ålands landskapsregering **ALANDIA** **DNV-GL**

Roro-markkinatilanne 2019-2020

Koko vuotta 2019 hallitsi epävarmuus, heikko kysyntä, suuri kapasiteetin kasvu, odottava asenne asiakkaiden puolelta ja näin ollen paine rahtihintojen laskemiseen.

Vuoden 2020 alku jatkui samalla kaavalla. Ei mitään ihmeellistä näin pitkälle, näimme normaalin laskusuhdan-teen vaikutuksia. Sitten tuli korona ja maalishuhtikuussa kysyntä pysähtyi täysin tavalla, jota en ole koskaan aikaisemmin kokenut. Dramaattista mutta ehkä ymmärrettävää ottaen huomioon mitä tapahtui, kun koko maailmantalous suljettiin.

Tämän tuloksena pahimmillaan meillä oli viisi alusta ylösmakaamassa ja vain kaksi liikenteessä. Tässä tilanteessa analyysi oli, että markkinoiden laskusta tulee pitkäaikaista ja kuluu ainakin vuosi ennen kuin markkinat taas ottavat vauhtia uudelleen. Selviytyäksemme ainoa ajateltavissa oleva vaihtoehto oli henkilöstöleikkaukset sekä merellä että maissa.

Yllätykseksi ja ilokseni jo toukokuun lopussa alkoi tulla merkkejä markkinoiden parantumisesta rahtikyselyinä ja kesäkuun lopun päivinä palaset loksahitivat paikoilleen, kun sopimukset – sekä lyhytaikaiset että pitkäaikaiset – vahvistettiin neljän aluksen kohdalta.

En tiedä varmuudella syytä, minkä takia parannus tuli niin nopeasti mutta yksi selitys voi olla siinä, että ylikapasiteettia on ensisijaisesti todella suurien roroalusten kohdalla. Alukset, jotka ovat valmistuneet 2019-2020 sekä jotka ovat tilauskirjoissa toimituksella 2020-2021, ovat keskimääräiseltä kooltaan 6.000 kaistametrisiä. Suuria ja tehokkaita yksiköitä valtavalla suurtuotannon edulla, jos lastia on paljon. Mutta koronan jäljiltä suuntaus markkinoilla tuntuu lähinnä olevan varovainen nousu alhaiselta tasolta sekä tiettyjä yrityksiä aloitta uusia linjoja käytettävissä olevalla halvalla tonnistolla. Eli parempi tilanne pienille aluksille kuin suurille.

Joten voimmeko jo todeta, että vaara roro-markkinoilla on ohitse? Ei, se on liian aikaista. Useampi tekemistämme sopimuksista on uusille linjoille. Lastimäärät tulevat ratkaisemaan, jos ja miten liikenne jatkuu.

Ja markkinatilanne on tietenkin lyönyt leimansa pitkiin sopimuksiin, jotka olemme tehneet Misanalle ja Misidalle. Rahdit ovat matalat, aluksi vain noin puolet siitä, mitä saimme Stenan rah-

tauksessa. Se riittää juuri ja juuri normaaliin liikennöintiin mutta siitä ei jää mitään telakointiin eikä tietenkään mitään korkoihin tai lainanmaksuihin.

Täysin ratkaisevaa tässä markkinatilanteessa on, että meidän velka-asteemme on matala, meillä on jäljellä lainaa vain noin kymmenen miljoona euroa. Joten yhteenvetona voimme sanoa, että markkinatilanne on epävarma mutta huomattavasti valoisampi kuin joitakin kuukausia sitten. Me ponnistelemme eteenpäin ja tulemme ehdottomasti selviytymään myös tästä matalasuhdanteesta.

☒ Dan

Midas Riika-Oxelösund liikenteeseen

Midas aloitti heinäkuun alussa liikenteen uudella linjalla Riika – Oxelösund. Linjaa pyörittää Wagenborg mutta sopimuksen mukaan me kannamme joka tapauksessa valtaosan taloudellisesta riskistä. Tämä eroaa voimakkaasti siitä, miten me normaalisti työskentelemme, mutta olimme valmiita ottamaan suuremman riskin saadaksemme yhden aluksen liikenteeseen ja ainakin osan merihenkilöstöstämme takaisin töihin.

Ikävä kyllä lastimäärät eivät ole ollekaan vastanneet odotuksiamme ja liikenne on täten ollut vahvasti tappiollista. Heinäkuun luvut osoittavat, että me emme saa lainkaan vuokraa Midaksesta ja että me joudumme tämän lisäksi maksamaan huomattavan summan kattaaksemme linjan tappiot.

Odotamme, että elokuusta tulee parempi kasvaneiden lastimäärien sekä alempien kustannusten takia mutta yhä edelleen vahvasti tappiollinen. Kaiken kaikkiaan voimme todeta, että heinä- ja elokuun liikenteen tulos on meille huomattavasti huonompi kuin jos alus olisi vain maannut satamassa.

Tästä huolimatta olemme sopineet Wagenborgin kanssa jatkavamme liikennettä vielä kuukauden mutta meille paremmilla sopimusehdoilla. Kaikki tämä, jotta linja saisi kohtuullisen mahdollisuuden osoittaa kannattavuutensa, yksi alus pysyisi liikenteessä ja henkilökunnalla olisi töitä.

☒ Dan

Seuraavaa PulloPostin numero ilmestyy tammikuussa.

Otamme vastaan kirjoituksia lukijoiltamme!

Rahtaustilanne

Rahtaustilanne on seuraava

- Baltica toimettomana Maarianhaminassa
- Midas Wagenborg linjaliikenne syyskuu 2020
- Mistral Smyril lokakuu 2020 + optiot
- Link Star UPM-Kymmene joulukuun 2020
- Mimer CMA CGM joulukuun 2021
- Misana Sea-Cargo joulukuun 2021 + optiot
- Misida P&O lokakuun 2020 ja sen jälkeen Sea-Cargo joulukuun 2021 + optiot

☒ Dan



Konttorin organisaatio

Koska pahimmillaan meillä oli vain kaksi alusta liikenteessä, vähensimme heinäkuussa rajusti konttorihenkilökuntaa niin, että neljä henkilöä irtisanottiin ja neljä siirtyivät osa-aikaisiksi.

Samalla kun olemme saaneet useamman aluksen liikenteeseen, on myös työmäärä kasvanut ja lisäämme työaikaa niin, että Karl-Erik Karlsson työskentelee nyt kokoaikaisesti ja Mikael Törnroth työskentelee lokakuusta lähtien 60% maanantaista keskiviikkoon. Tämän lisäksi Joel Karlström jatkaa tuntipalkalla.

☒ Dan



2020 - koronavuosi

Vuosi 2020 jää historiaan poikkeuksellisenä vuotena. Koronapandemia ja sen seuraamukset tulevat vaikuttamaan meihin kaikkiin vielä kauan. Ottakaamme pieni katselmus, mitä on tapahtunut.

Midas tuli takaisin Karibialta ja oli telakassa Landskronassa lokakuussa 2019. Emme onnistuneet saamaan Midakselle rahtausta ja alus tuli 14. joulukuuta Maarianhaminaan ylösmakaamaan.

Baltica oli ilman rahtausta tammikuusta 2020 ja makasi aluksi Zeebrygessä ja odotti työllistymistä. Alus telakoitiin Damenissa helmi-/maaliskuussa ja telakoinnin aikana aloimme jo huomata koronan seuraamuksia, työt sujuivat hitaammin ja hitaammin, lopulta meidän täytyi ottaa alus pois telakasta ja Baltica tuli Maarianhaminaan 31. maaliskuuta.

Mistralin rahtaus P&O:lle loppui joulukuussa 2019 ja alus siirtyi suoraan aika-rahtaukseen Balearialle tammikuussa 2020 ja liikennöi Huelvan, Palman ja Teneriffan väliä, liikenne vaikutti erittäin lupaavalta ja olisikin jatkunut vuoden loppuun jollei koronaa olisi ollut. Liikenne lopetettiin huhtikuussa ja Mistral siirtyi Kotkaan.

Misida ja Misana palautuivat Stenan rahtauksesta tammi- ja helmikuussa. Misida liikennöi lyhyen ajan DFDS:lle ja kävi kääntymässä Välimerellä, mutta jälleen lastit katosivat koronapandemian myötä ja Misida tuli Kotkaan ylösmakaamaan.

Taluskriisi 2008–2012 oli kuin leuto kevätuhahdus verrattuna tämän hetken tapahtumiin. Tällöin meillä oli pahimmillaan Midas ja Link Star ylösmakaamassa ja Mistral oli vaihtelevassa liikenteessä. Midaksen, Baltican, Misanan ja Misidan ylösmakuu ja vain Mimer ja Link Star liikenteessä oli täysin päinvastainen tilanne, mutta tietenkin vielä paljon pahempi. Odotimme mahdollisimman pitkään ennen kuin ryhdyimme henkilöstöön kohdistuviin toimenpiteisiin, mutta vaikka se kuinka otti vastaan, niin lopulta olimme pakotettuja yhteistyöneuvotteluihin, jotta voisimme pelastaa varustamon ja työpaikat.

Suomen valtio teki parhaansa auttaakseen sekä työnantajia että työntekijöitä väliaikaisella lainsäädännöllä, jonka mukaan palkkaa ei olisi tarvinnut maksaa lomautuksen yhteydessä kuuden päivän jälkeen ja työntekijät olisivat saaneet työttömyyskorvausta ilman karenssiä. Tähän eivät ammattiyhdistykset kuitenkaan suostuneet.

Yhteistyöneuvotteluiden ensimmäisen kierroksen tuloksena annoimme päällystölle varoituksen palkanmaksun keskeytyksestä yhdessä lomautusvaroituksen kanssa ja unionin jäsenille lomautusvaroituksen korkeintaan 90 päiväksi. Tämä tarkoitti, että kaikkien osalta palkanmaksu päättyi 14 päivän jälkeen.

Tilanne ei parantunut ja meidän oli pakko kesäkuussa aloittaa uudet yhteistyöneuvottelut. Suurin huolestus oli, että olisimme pakotettuja irtisanomisiin mutta koska me yhteistyöneuvottelujen aikana saimme valmiiksi sopimukset Misanan, Misidan, Mistralin ja Midaksen kohdalla, joutuimme vain lomautamaan toistaiseksi henkilökunnan näillä aluksilla sekä Balticalla. Misanan ja Misidan kohdalla kyse oli vain muoto-seikasta, jotta saisimme vuorottelujärjestelmän käyntiin ja jotta kukaan ei olisi jäänyt ilman työttömyyskorvausta.

Toivon mukaan Mistralin ja Midaksen liikenne jatkuu niin että sama koskisi myös näitä aluksia. Eli kun olet töissä, ansaitset palkkaa ja vastikkeita ja nämä maksetaan Sinulle tavalliseen tapaan, jos vastikkeet eivät riitä, saat työttömyyskorvausta näiltä päiviltä.

Sen jälkeen kun saimme Misanan, Misidan, Mistralin ja Midaksen liikenteeseen, on vuorottelujärjestelmä laivoilla aiheuttanut kysymyksiä ja kommentteja. Toteamme, että kaikki ovat saaneet tiedon, että vuorottelu on kuusi viikkoa laivalla ja kuusi viikkoa vapaalla kotona. Tällä hetkellä lentoja on vähemmän sekä niitä perutaan jatkuvasti ja matkustus- sekä karanteenisäännöt muuttuvat koko ajan, josta seuraa, että matkat ovat vaikeampia järjestää ja myös kalliimpia.

Haluan muistuttaa Ulkomaanliikenteen työehtosopimuksen kohdasta 5.12. Vuorottelu lastialuksilla, jossa mm määritellään seuraavaa:

- Vuorottelujärjestelmää käytön sovellutuksessa tulee ottaa huomioon aluksen kulkuvuorot sekä liikennealue, jolloin työvuoron pituus olisi järjestettävissä niin, ettei se ylitä 4-5 kuukautta
- Vuorottelujärjestelmän säännönmukaisuus voi vaihdella eri vuodenaikoina ja eri alustyyppien ja linjojen mukaan.
- Aluksen paikka sekä työntekijän mahdolliset kotimatkat tulee huomioida
- Osapuolet tehostavat yhteistyötä löytääkseen syyn heikkoon tuotantokehitykseen ja sopivat toimenpiteistä tuotannon parantamiseksi. Osapuolet korostavat, että miehisty- ja vuorottelukysymykset kuuluvat oleellisena osana tuotannon ja

tuoton kehitykseen ja näin ollen uusia ratkaisumalleja etsittäessä tulee nämä ottaa huomioon ja jopa pyrkiä käyttämään näitä ratkaisuja.

Tämän lisäksi meillä on aluskohtaisia sopimuksia, joissa työvuoronpituudeksi on Euroopan ja Välimerenliikenteessä sovittu kuusi viikkoa. Muiden liikennealueiden kohdalla voi osapuolet tarvittaessa keskenään sopia työvuoronpituudesta. Riippumatta mitä edellä on sovittu työvuoron pituudesta, voidaan vaihto työnantajan ja työntekijän sopimuksella siirtää kahdella viikolla siten, että vaihto voidaan suorittaa Suomessa tai ulkomaisessa satamassa ilman jommallekummalle osapuolelle aiheutuvia kohtuuttomia ongelmia. Työvuoro ei edes tässä tapauksessa saa ylittää kahta kuukautta.

Pientonnistosopimuksessa on työvuoron pituudeksi sovittu korkeintaan 8 viikkoa, tosin siten, että kaukoliikenteessä työvuoron pituus voi olla 16 viikkoa.

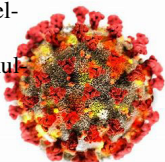
Vaikka meillä on nyt kuusi alusta liikenteessä, tulee meidän muistaa, että rahat ovat markkinoiden mukaiset eli erittäin matalat. Mistralin sopimus on vain lokakuun loppuun. Midaksen osalta otamme suuren taloudellisen riskin ja jolleivat lastimäärät lisäänty, lopetetaan tämä liikenne syyskuun lopussa. Link Starin sopimus umpeutuu joulukuussa 2020. Mv Baltica on yhä edelleen ylösmakaamassa Maarianhaminassa. Näin ollen vain kolmella seitsemästä aluksesta on sopimus joulukuuhun 2021 tai pidempään!

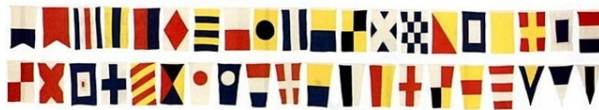
Normaali liikevaihtomme on 20-25 miljoonaa, vallitsevasta epävarmuudesta huolimatta laskemme, että se tulisi tällä tilikaudella olemaan 10 miljoonaa euroa ja kassavirta -6,5 miljoonaa. Tilikauden 2021/2022 osalta epävarmuus on vielä suurempi. Olemme hakeneet likviditeettilainaa ja tukea. Emme ole saaneet osuutta Huoltovarmuuskeskuksen tukitoimista tai muistakaan tukitoimenpiteistä.

Tämän huomioiden olemme vähentäneet konttorihenkilökuntaamme neljällä kokoaikaisella toimella ja yksi henkilö on yhä lomautettuna.

Tilanne on parempi kuin keväällä, mutta markkinat ovat yhä heikot ja epävakaat. Mitä koronarajoitteiden ja seurausten kohdalla tapahtuu, on epävarmaa. On tietenkin ikävää, että tilanne on niin arvaamaton ja vaikeasti suunniteltava mutta tavoitteemme on jatkaa merenkulun harjoittamista ja merenkulkijoiden työllistämistä. Pitäkää huoli itsestänne!

✉ Eva





Korona vaikutti Finnlinesin tulokseen

Liikevaihto tammi–kesäkuussa oli 236 MEUR. Raportointikauden tulos oli 32 MEUR (-32%).

Konsernin palveluksessa oli raportointikauden aikana keskimäärin 1.532 henkilöä, joista merihenkilöstöön kuului 845 työntekijää. Liikenteessä oli 19 alusta.

Yhtiö on tilannut viisi huippuekologista alusta, josta kolme hybridiro-ro-alusta ja kaksi ekotehokasta Superstar ropax-alusta. Näiden kokonaisinvestointi on 500 miljoonaa euroa.

© MEPA uutissähke 2020-08-03

Eckerölle valtioneuvoston takauksia

Varustamoyhtiö Eckerö saa lainoilleen valtioneuvoston takaukset, jotka ovat suuruudeltaan enintään 10,8 miljoonaa euroa.

Valtioneuvosto hyväksyi valtioneuvoston järjestelyn. Eckerön valtioneuvoston takaukset ovat osa huoltovarmuuden kannalta kriittisille varustamoyhtiöille suunnattua takausohjelmaa. Myönnettyillä takauksilla pyritään turvaamaan Eckerön maksuvalmius ja toiminta koronakriisin aiheuttaman poikkeustilanteen yli.

© MEPA uutissähke 2020-07-20

Tukea meriliikenteelle

Hallituksen esitys 24,8 miljoonan euron lisämääräraha laivaliikenteen avustamiseksi hyväksyttiin hallituksen vuoden 2020 neljännessä lisätalousarvioesityksessä. Lisämäärärahan tarkoituksena on ylläpitää valmius meriliikennöinnin tukemiseen, mikäli se katsotaan olosuhteet huomioiden välttämättömäksi.

© MEPA uutissähke 2020-07-20

Risteilyvarustamo Carnival ajaa tonnista alas

Carnival on ilmoittanut vähentävänsä yhdeksän alusta ja aikoo myydä vielä kaksi lisää. Romuksi tai muille varustamoille myytäviä laivoja ovat Fantasy ja Inspirationin lisäksi P&O Cruisesin Oceana, Costa Cruisesin, Costa Victoria ja Costa Neo Romantica sekä Holland America Linen neljä laivaa Amsterdam, Rotterdam, Maasdam ja Veendam.

© MEPA uutissähke 2020-08-03

Merenkulkijoita yhä jumissa koronan vuoksi

Moni rahtilaiva tai risteilyalus ei ole päässyt kuukausiin maihin vaihtamaan henkilöstöään esimerkiksi satamavaltuutusten rajoitusten takia. IMO arvioi merillä olevan noin 200.000 ihmistä jumissa.

Kansainvälisen kuljetustyöntekijöiden liitto ITF taas arvioi luvun olevan jopa 300.000. Filippiinien viranomaiset ovat kertoneet 80.000 merenkävijänsä olevan jumissa pandemian takia.

© MEPA uutissähke 2020-07-20

Korona vaikutti Tallinkin tulokseen

toisen kvartaalin matkustaja- ja rahtitilastot osoittivat matkustajamäärän vähentyneen 85 prosenttia ja kuljetettujen rahtiyksiköiden määrän vähentyneen 13 prosenttia viime vuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna johtuen useiden reittien keskeyttämisestä suurimmaksi osaksi neljänneksestä. Huhti- ja toukokuussa puolet yhtiön laivoista eivät liikennöineet, matkustusrajoitukset olivat voimassa suurimman osan neljänneksestä ja vasta kesäkuussa alkoi näkyä jonkin verran paluuta normaaliin.

Matkustajamäärä laski ennennäkemättömän 99 prosenttia yhtiön Latvia–Ruotsi-reiteillä, 97 prosenttia Viro–Ruotsi-reiteillä, 93 prosenttia Suomi–Ruotsi-reiteillä ja 77 prosenttia Suomi–Viro-reiteillä.

© MEPA uutissähke 2020-08-10

Jättitappiot merenkulkualalle

Koronaviruksesta johtuen merellä kulkevien tavaroiden määrä on pudonnut kuluvana vuonna noin kymmenen prosenttia. Kesäkuussa noin 12 prosenttia maailman merikuljetuskalustosta oli poissa käytössä. Se tekee noin 500 laivaa. Viisi suurinta varustamo tekee noin 800 miljoonan dollarin tappiot tänä vuonna. Monet suuret varustamot ovat kuitenkin saaneet pidettyä kuljetuskustannuksensa suunnilleen normaalilla tasolla vähentämällä kapasiteettia.

Mandarin Shippingin Tim Huxley nostaa esimerkiksi irtolastialukset, joiden keskimääräinen päivätuotto oli toukokuussa noin 2.500 dollaria, mikä ei riitä edes kattamaan kustannuksia. Heinäkuussa irtolastialukset ovat tuoneet 33.000 dollaria päivässä.

© MEPA uutissähke 2020-07-27

ESL: volyymit laskivat

Kaksi kolmannesta kuljetusvolyymien laskusta johtui Pohjois-Euroopan terästeollisuuden tuotannonsopeutuksista ja noin kolmannes energiateollisuuden edellisvuotta merkittävästi alaisemmasta kysynnästä. Pienempien alusluokkien kuljetusvolyymit säilyivät lähes vertailukauden tasolla.

ESL Shippingin liikevaihto laski vertailukauteen nähden ja oli 33 miljoonaa euroa (43). Liikevoitto oli toisella neljänneksellä 1 miljoonaa euroa (3).

Varustamon henkilöstön terveys ja turvallisuus on valliinneissa olosuhteissa asetettu etusijalle. ESL Shipping onnistui säilyttämään normaalin palvelukyvyyn ja turvaamaan asiakkaidensa toimitusketjujen keskeyttämättömyyden hyvin poikkeuksellisissa toimintaolosuhteissa, joissa alusten miehistöjen vaihtaminen, huollot tai varaosatoimitukset eivät ole toimineet normaalisti lentoyhteyksien puuttumisen vuoksi.

© MEPA uutissähke 2020-08-17

Suomalaisvarustamoiden rahdit pudonneet

Suuri osa varustamoista tekee tappiota tänä vuonna. Pari pienempää rahtialusvarustamo on jo päättänyt lopettaa toimintansa, kuusi alusta on päätetty myydä. Aalto Shippingin Bothnia ja Aurora ovat siirtyneet Hollannin lipun alle. Suomen Varustamot ja Suomen Merimies-Unioni esittävät nyt yhteisvoimin, että alalle ryhdyttäisiin maksamaan väliaikaista EU-komission linjauksen sallimaa palkkatukea.

Tuella turvattaisiin suomalaisten merenkulkijoiden työllisyys koronakriisin yli. Laivojen miehistöstä keväällä oli lomautettuna yli 40 prosenttia ja heinäkuussa noin kolmannes.

© MEPA uutissähke 2020-08-24

Paperin kysyntä heikkeni – vaikutti Haminan Kotkan-satamaan

Tammi-heinäkuun aikana sataman kautta on kulkenut vajaat 17 prosenttia vähemmän tavaraa kuin viime vuoden vastaavana ajankohtana. Heinäkuussa notkahdus oli hieman muuta vuotta suurempi. Laskua on ollut tänä vuonna sekä vienti- että tuontikuljetuksissa. Kauttakuljetusliikenne on ollut hienoisissa kasvussa.

© MEPA uutissähke 2020-08-10



Vuoden toinen neljännes: Viking Linen tulos romahti

Liiketulos painui 6 miljoonaa euroa tappiolle, kun vuotta aiemmin tulos oli 5 miljoonaa euroa.

Matkustajatoiminnan tuotot vähenivät 89 prosentilla ja olivat 13 miljoonaa euroa. Matkustusrajoitukset otettiin käyttöön maaliskuun aikana ja jotka poistettiin asteittain toukokuun puolivälistä alkaen. Yhtiö sai maaliskesäkuussa tukea Huoltovarmuuskeskuksesta, jotta rahtiliikennettä voitiin ylläpitää. Suuri osa henkilökunnasta Suomessa on yhtiön mukaan lomautettu.
© MEPA uutissähke 2020-08-24

Matkustajamäärät romahtivat Helsingin satamassa

Tammikuusta kesäkuuhun linjaliikenteessä oli 2,4 miljoonaa matkustajaa, joka on yli puolet vähemmän kuin viime vuonna. Erityisen voimakkaasti koronavirus iski kansainväliseen risteilijäliikenteeseen. On edelleen epävarmaa, pääseekö risteilijäliikenne käynnistymään tänä vuonna lainkaan. Tukholman liikenteen odotetaan käynnistyvän kunnolla vasta syksyllä. Helsingin Sataman tammi-kesäkuun liikevaihto oli 34 miljoonaa euroa. Laskua edelliseen vuoteen verrattuna oli 27 prosenttia ja suurin vähennys tulee matkustajaliikenteestä.
© MEPA uutissähke 2020-08-10

Selvitys merenkulun päästökaupasta

Turun yliopiston ja Ilmatieteen laitoksen toteuttamassa selvityksessä arvioidaan alustavasti mahdollisen merenkulun päästökaupan vaikutuksia. Euroopan komissio aikoo tehdä kesällä 2021 esityksen päästökaupan laajentamisesta meriliikenteeseen. Vaikutus meriliikenteen päästöihin riippuu merkittävästi päästökaupan toteutustavasta ja päästöoikeuksien hintatasosta. Vaihtelua alustyyppien välillä on paljon.

Kustannusvaikutukset voivat vaihdella huomattavasti eri varustamoiden ja rahtiajien kesken.
© MEPA uutissähke 2020-07-20



Turun telakan asiakkaat vaikeuksissa

Carnival ja Royal Caribbean taistelevat selviytyäkseen vaikeuksistaan kriisin yhä jatkuessa. Turun telakan suurimmat ja tällä hetkellä ainoat asiakkaat ovat joutuneet seisottamaan liiketoimintansa täysin jo useita kuukausia, eikä loppua näy. Pientä valoa tilanteeseen tuo nyt se, että Saksan risteilymarkkinat alkavat pikkuhiljaa elpyä. Carnival Corporationiin kuuluva Aida-varustamo aloittaa elokuussa risteilytoiminnan kolmella aluksellaan.

© MEPA uutissähke 2020-07-20

Tilaus peruttiin - töitä riittää silti Rauman telakalla

Rauma Marine Constructions menetti alus-tavan sopimuksensa australialaiselle TT-Line Companylle koronatilanteen takia. Aiesopimus kahden matkustaja-autolautan rakentamisesta allekirjoitettiin tämän vuoden helmikuussa.

Alusten rakentaminen saattaa tulla vielä myöhemmin ajankohtaiseksi. Markkinoilla liikkuu useita projekteja, jotka saattaisivat sopia Rauman rakennettaviksi. Ne liittyvät esimerkiksi Rajavartiolaitoksen hankintoihin, jäänmurto-puolelle tai matkustaja-autolauttoihin.
© MEPA uutissähke 2020-07-27

Carnival pitää Turun laivatilauksen

Turun telakalla kahta risteilijää rakentava ja kolmannen tilannut varustamo Carnival on vahvistanut hankkivansa tilauskirjan viimeisenkin risteilijän sovitus mukaisesti. Aikataulu venytetään varustamon toiveesta vain muutamalla viikolla vuonna 2022. Yhtiö kertoi talouskatsauksessaan aikovansa ottaa käyttöön tilaamistaan yhdeksästä uudislaivasta ensi vuonna vain kaksi ja sitä seuraavana vuonna kolme.
© MEPA uutissähke 2020-07-27

166 joutuu lähtemään Meyerin Turun telakalta

Yt-neuvottelujen ensimmäinen osa on päättynyt. Seurauksena 166 työntekijää joutuu lähtemään. Luvussa on 80 toimitushenkilöä ja 86 työntekijää.

Yt-neuvottelut jatkuvat vielä loppuvuoden ajan tuotantoaikatauluista johtuen yhtiön varustelu- ja suunnitteluosastoilla sekä HR-toiminnoissa.
© MEPA uutissähke 2020-08-17

Royal Caribbean viivästyttää uudisrakennusta Turussa

Varustamo vahvistaa, että kaikki Turusta tilatut alukset rakennetaan mutta risteilijöiden luovutuksia siirretään. Royal Caribbean-varustamo on tilannut Turun telakalta kolme Icon-jättiristeilijää ja myös Mein Schiff 7-aluksen tilannut TUI Cruises on osittain Royal Caribbean Groupin omistuksessa.

Varustamo kertoi osavuosituloksensa yhteydessä, että se viivästyttää lähes kaikkien valmistuvien uudislaivojensa valmistamista noin kymmenellä kuukaudella.

© MEPA uutissähke 2020-08-17

Risteilyalan ongelmat vaikuttavat Suomen meriteollisuuteen

Turussa valmistuvaksi tarkoitettuja aluksia rakennetaan hitaammin ja pidempään. Töiden määrä Turussa vähenee ja vaikutukset ulottuvat koko meriteollisuusverkostoon. Toisaalta telakan merkitystä työllisyydelle vähentää, että suuri osa työntekijöistä on ulkomaalaisia. Pankit suhtautuvat varustamoiden lainoihin nyt nihkeästi. Valtioiden on otettava riskiä, jos ne haluavat oman maan telakan tilausten säilyvän. Finnveran alus- ja telakkatauksen kokonaismäärä oli vuodenvaihteessa lähes 14 miljardia euroa.
© MEPA uutissähke 2020-08-24

Merivartiosto käyttää dronea

Länsi-Suomen merivartiostolla on käytössä loppukesän ja alkusyksyn ajan Euroopan meriturvallisuusvirastolta (EMSA) Rajavartiolaitoksen käyttöön saatu miehittämätön ilma-alusjärjestelmä (RPAS). EMSA tarjoaa erityyppisiä kauko-ohjattavia järjestelmiä EU:n jäsenvaltioiden käyttöön.

Vuoden 2020 aikana Rajavartiolaitos testaa järjestelmän soveltuvuutta rajaturvallisuus- ja meripelastustehtäviin käyttämällä järjestelmää Suomen merialueilla eri olosuhteissa.
© MEPA uutissähke 2020-08-03



The roro-market 2019-2020

The year 2019 was characterized by uncertainty, weak demand for roros, a large capacity increase, a wait-and-see attitude among the charterers and therefore downward pressure on rates. The opening months of 2020 followed the same pattern. Nothing really strange here, you could see the result of the downturn phase of a normal business cycle. Then the corona-virus come and in March-April the result was a total lack of demand for roros in a way that I have never seen before. Certainly dramatic but maybe understandable considering the shutdown of the global economy.

As a result we at the bottom had five ships unemployed and just two in traffic. At this stage the conclusion was that the slump will be long-term and that it would take at least a year for the market to recover. Survival was the overriding priority achieved by reduction of staff at sea and in the office.

To my surprise the market started to come back already in the end of May with an increase of the interest from potential charterers. During a few days in the end of June charter contracts for four vessels were confirmed.

Exactly what was the reason for the recovery I do not know but it might be a factor that most of the surplus roro capacity is in the big segment of ships. The roros delivered 2019-2020 and on order for delivery 2020-2022 are in average above 6.000 lm. Big and very efficient vessels with a huge economy of scale if there is enough cargo. But after the impact of the corona-virus the market trend seems to be a careful expansion of existing lines and opening some new lines making use of the cheap tonnage available. Better for the small ships than for the big ones.

So can we now say that the worst is over? No that is too early. Some of our new contracts are for new lines. The cargo volumes will decide if and in what form the traffic will continue.

And the long-term contract we have signed for Misana and Misida are of course effected by the market situation. Rates are low, for the first period about half of what we had with Stena. The rate will cover the normal operating cost but will give nothing for dockings and of course nothing for covering loans and capital cost.

For us the key to survival has been that we have repaid most of our loans, remaining is only about ten million euro.

As a summary we can say that the market situation is unstable but in any case a lot better than in the spring of 2020. We will keep on fighting to get through this downturn and will definitely survive.

☒ Dan

Chartering situation

The chartering situation is as follows

- Baltica unemployed in Mariehamn
- Midas Wagenborg liner traffic Riga-Oxelösund until September 2020
- Mistral t/c to Smyril until October 2020 + options
- Link Star t/c to UPM-Kymmene until December 2020
- Mimer t/c to CMA CGM December 2021
- Misana t/c Sea-Cargo December 2021 + options
- Misida t/c to P&O until October and thereafter t/c to Sea-Cargo until December 2021 + options

☒ Dan

Refresher courses

Tuesday-Wednesday

- 15th-16th September,
- 13th-14th October and
- 24th-25th November 2020

at Maritime Safety Center in Mariehamn. Two days with mostly practical drills. Please note that the theory part is made beforehand by e-learning. The course has to be made every 5 year. More details sent by mail. For questions and registration please contact me.

Welcome!

☒ Josefine



Midas traffic Riga-Oxelösund

Midas started a new line between Riga and Oxelösund in beginning of July. The line is operated by Wagenborg but the contract makes us bear the main part of the financial risk. This is quite exceptional from how we normally operate but we were prepared to take more risk than normally in order to get a ship back in traffic and get people back to work.

Unfortunately the cargo volumes have not been as expected and the traffic has been heavily loss-making. The figures from July shows that we will not get any hire for Midas and additionally we have to pay significant amounts to cover the loss of the line.

August is expected to be better due to somewhat better volumes and lower cost but still clearly loss-making. In total we can this far conclude that the result for July-August is a lot worse than staying in port.

Despite this we have agreed to continue the traffic for September with changed contract terms. We want to give the line a last chance to prove its potential and to keep a ship and its crew employed.

☒ Dan



Office organization

At the bottom of the market we had only two ships in traffic and therefore had to reduce cost by cutting the workforce in the office. Four people in the office had to leave the company and four persons doing reduced working time.

After that the number of ships in service has grown and we have now increased the man power in the office so that Karl-Erik Karlsson is again working full time and Mikael Törnroth will work 60% Mondays-Wednesdays as from October. Additionally Joel Karlström will continue on an hourly basis.

☒ Dan

Smyril Line adds new roro route to Norway

Directly competing with Sea-Cargo, Faroese operator Smyril Line will start a new weekly express roro service from Rotterdam, where they call at the C.RO terminal in Brittaniehaven, to Rørvik, Stavanger, Trondheim and Hitra.

Smyril Line's business case is based on Norway's growing fish exports which have long sought for an express service to the Continent rather than using trucks. The 1,474 lm Akranes will initially be used for the new service.

At the same time, Smyril Line's route between Thorlakhshofn in Iceland, Tórshavn on the Faroes and Hirtshals in Denmark has been gaining new cargo volumes. Operated by the Akranes up till now, Smyril Line has chartered Godby Shipping's 1,625 lm Mistral as a replacement to maintain the weekly service.

© Shippax 2020-07-30

Next issue of
FlaskPosten/PulloPosti
in January 2021.

Please send in articles,
pictures etc!

GNV charters roros

Two Russ-owned roro ships, the 1,625 lm Pauline Russ and Elisabeth Russ have been chartered by GNV for the summer season to serve the Genoa-Palermo route.

© Shippax 2020-07-07



© Photo Kai Ortel

Condor makes 200 workers redundant

The latest ferry operator to make a sizeable portion of its workforce redundant is Channel Islands operator Condor Ferries, which has made nearly 200 of its 500 workforce redundant.

With a fleet of two high-speed ropax craft, the conventional ropax ferry Commodore Clipper and roro freighter Commodore Goodwill, Condor operates lifeline freight and passenger ferry services from Poole and Portsmouth to Guernsey and Jersey, also calling at St. Malo.

Condor has seen no revenues from passenger services between March and early July due to the Coronavirus lockdown, with freight volumes down 40% over the same period.

© Shippax 2020-08-25

Sea-Cargo expands fleet and route network

Norwegian operator Sea-Cargo has long-term chartered Godby Shipping's two 2,150-lanemetre roro ships Misana and Misida for their North Sea route network from August and October.

They will be the largest capacity roro ships ever operated from Norway's west coast. Sea-Cargo's main routes connect a string of west coast ports such as Bergen and Tananger with Rotterdam, Immingham and Esbjerg. They are also planning to start a new weekly service from the west coast of Norway to Sweden and Swinoujscie in Poland.

© Shippax 2020-07-07

More Fantasy ships to be scrapped

Rather than putting the vessel in cold layup as first announced, Carnival Cruise Line has decided to send its 1995-built Carnival Imagination to the breaker's yard in Aliaga, Turkey. The 1994-built Carnival Fascination was also earmarked for cold layup and will likely follow next.

The successful Fantasy series consisted of eight ships that were all built in Finland.

Carnival last month said it would reduce its fleet by 15 vessels. Besides the four Carnival ships, Holland America disposed of two R Class and two S class vessels. Costa's Costa Victoria was sold for scrap in June and Costa Neoromantica was acquired by Celestyal Cruises. P&O Cruises' Oceana was sold to Greek owners. This makes 11 ships in total already jettisoned by the cruise giant.

© Shippax 2020-08-27



DFDS welcomes fifth mega roro

Flandria Seaways, the fifth DFDS mega roro from Jinling Shipyard, was delivered on 1st September.

She will set sail on 4th September and reach Vlaardingen via Singapore and Suez in late September. She is expected to begin operating between Vlaardingen and Immingham on 5th October.

© Ferry Shipping News 2020-09-03