



Mimer befraktad till CMA CGM

Mimer har befraktats till CMA CGM för 6+6 månader och kommer att köra på linjen Marseille-Alger-Mostaganem-Oran-Marseille. Leverans sker vid Gibraltar den 8-9 april.

Mycket goda nyheter tycker jag eftersom det förhoppningsvis håller fartyget och besättningen sysselsatt in i nästa år och möjligen också efter detta.

☒ Dan



Konvertering till MGO/MDO

Som vi berättade i förra FlaskPosten är projektet med torrskrubber för Misana och Misida skrinlagt.

Vår strategi för tillfället är att avvakta utvecklingen, om möjligt sysselsätta fartygen utanför SECA-området samt förbereda oss för konvertering till MGO och MDO. Detta beräknas kosta mellan 100.000 och 250.000 euro per fartyg.

Vi har beviljats stöd för konverteringen uppgående till 50% av de godtagbara kostnaderna. Beslut om konvertering tas vartefter trafiken för 2015 klarnar. Redan nu kan man säga att Link Star, Midas, Misana och Misida ligger nära till hands för konvertering eftersom de tämligen säkert helt eller delvis kör inom SECA-områden 2015.

Var Mimer, Mistral och Miranda kör 2015 får vi återkomma till.

☒ Dan

Suomeksi sivu 10



Nytt i kontoret

Vår personalchef Ulf Andersson har efter 15 års tjänst den 28 mars 2014 gjort sin sista dag i kontoret och gått i välförtjänt pension. Vi tackar Uffe hjärtligt för hans insatser i kontoret och önskar lycka till med den nya tillvaron som pensionär.

Ersättare för Uffe är Sari Törnroos som började den 17 mars 2014. Sari kommer från ASP Shipmanagement och har följande kontaktuppgifter

- sari.tornroos@godbyshipping.fi
- telefon direkt +358-18-528285
- mobiltelefon +358-40-9007096



Säkerhets- och miljöansvarige (DPA & CSO) Christer Johansson är tjänstledig 10 mars – 28 september 2014. Vikarie för Christer är Mikael Törnroth

- christer.johansson@godbyshipping.fi
- telefon direkt +358-18-528293
- mobiltelefon +358-457-5483229

Vårt officiella 24/7 telefonnummer är oförändrat +358-50-5244123

Under oktober 2014 kommer Birgitta Häggblom att gå i pension. Hennes uppgifter som sjölöneräknare övertas av Catty Ramsay som även jobbar med andra personalrelaterade frågor. Cattys kontaktuppgifter

- catty.ramsay@godbyshipping.fi
- telefon direkt +358-18-528 287
- mobiltelefon +358-40-5718734

☒ Dan



Roro-marknaden och läget för oss

Roro-marknaden globalt består av cirka 500 fartyg. Under 2013 skrotades 34 fartyg (80.000 lm) medan endast 9 nya fartyg levererades (28.000 lm). Flottan minskade alltså med 25 fartyg eller ca 50.000 lm. 2013 beställdes endast 4 fartyg. Under 2014 kommer 19.000 lm rorokapacitet att levereras medan skrotningen väntas fortsätta i ungefär samma takt som under 2013. Roro-flottan fortsätter alltså minska vilket är positivt för balansen mellan efterfrågan och utbud.

Efter fem år med svag marknad ser det nu ut som om det äntligen vänder. Det går fortare att komma till avslut och ratnivåerna är också något bättre. Avtalsperioderna som efterfrågas är lite längre vilket brukar vara ett tydligt tecken på att man på kundsidan väntar stigande rater framåt i tiden.

Att Link Star nu kommit igång och kör för Nor Lines under ett långt avtal är förstas bra. Avtalet med Midas för CMA CGM har förlängts med ett år och gäller nu till april 2015. Även Mirandas avtal med Trasmed har förlängts med 3+3+3 månader och gäller om optionerna utnyttjas till december 2014.

Mimers avtal med CMA CGM är naturligtvis mycket positivt.

Mistrals fortsatta sysselsättning är när detta skrivs oklar. Hon gör nu en resa Antwerpen-Lagos-Gibraltar och återlevereras preliminärt den 18 april.

Misana och Misida avtal med UPM plus vidarebefraktning till Finnlines gäller som tidigare noterats till december 2015.

Sammanfattningsvis ser det ljusare ut än på länge eftersom alla fartyg utom Mistral har relativt långa avtal med stabila kunder.

☒ Dan

Dockningar 2014

Årets dockningar är preliminärt planerade enligt följande

- Mimer på ett varv i Medelhavet i juli-augusti
- Midas i Dominikanska eller Curacao september
- Misida augusti-september

☒ Micke

Bokslut och budget

Boksluten för 1.4.2013-31.3.2014 är snart klara och vi jobbar för fullt med budget för 1.4.2014-31.3.2015.

Aktiviteten från ombordanställda, främst befälhavare och maskinchefer, har den här gången varit betydligt aktivare. Med ett större engagemang från er ombord i budgetarbetet kan vi göra bättre och mera realistiska budgetar, jag tackar för detta.

☒ Dan

Redaktionsruta

FlaskPosten 2014/2

PulloPosti 2014/2

Redaktör/toimittaja

Dan Mikkola

Översättning/

käännöstyö

Catty Ramsay/Sari Törnroos

Datum/päivämäärä

2014-04-07

Upplaga/lukumäärä

375



Godby Shipping Ab

www.godbyshipping.fi

dan.mikkola@godbyshipping.fi

Kurser och skolning

Executive Meeting, 2 dagar

- Eva Mikkola-Karlström Kontoret
- Dan Mikkola Kontoret

Examen för erhållande av linjelotsbrev

- Thomas Blomsterlund Misida

Ro-Ro Mässa, Göteborg, 2 dagar

- Dan Mikkola Kontoret

Bra konflikt- och utvecklingshantering, 2 dagar

- Eva Mikkola-Karlström Kontoret
- Catty Ramsay Kontoret

PEC - Åboleden, 3 dagar

- Joachim Gripenberg Link Star
- Leif Sviberg Link Star

Ditt personliga ledarskap, 2 dagar

- Gunnel Häggblom Kontoret
- Mikael Fredriksson Kontoret

Befälsmöte Åbo 20.3.2014

- Eva Mikkola-Karlström Kontoret
- Gunnel Häggblom Kontoret
- Mikael Fredriksson Kontoret
- Sari Törnroos Kontoret
- Mikael Törnroth Kontoret
- Kenneth Lindeman Midas
- Mathias Eriksson Miranda
- Joona Karvinen Mistral
- Risto Lintunen Misana
- Jukka Harju Link Star
- Kristian Törnroth Misida
- Janne Lustig Mimer
- Ain Alvela Mimer

☒ Catty

Minuttävlingen – utmaning

Sjömansservicebyrån ordnar en minuttävling. Tävligen går ut på att omvandla motionsminuter som samlats under året till poäng. Man kan utföra motionsminuterna både på land och till sjöss.

Minuterna på sjöss ger dock mera poäng. Tävligen börjar den 13.01.2014 och slutar den 31.12.2014 klo. 23.59. Prestationer från och med årets början får fyllas i, då tävlingen varar ett helt kalenderår.

Vi från kontoret utmanar er ombord! Vem och vilket fartyg blir aktivast? Miranda ligger bra till men det är inte för sent att börja. Registrera er på www.mepa.fi

☒ Eva

SSB gym

Sjömansservicebyråns medlemmar får utnyttja nedanstående gym till rabatterat pris.

Helsingfors Skatudden

SSB Centralbyrå, Slottsgatan 3, 00160 Helsingfors

Åbo

Motivus Centrum (1.9.2013-31.5.2013), Eriksgatan 7, 20100 Åbo.

Motivus Brahe (1.9.2013-31.5.2014), Brahegatan 12 a 16, 20110 Åbo

Mariehamn

Idrottsgården, Neptunigatan 23, 22100 Mariehamn

Avancia, Neptunigatan 1, 22100 Mariehamn

Mera info se www.mepa.fi/platser_tider

☒ Eva

Befälsmötesdagar år 2015

Kontorsgänget förutsätter att vi har nöjet att träffa befälhavare och maskinchefer antingen 18.3 eller 22.4, välkomna!

- Onsdag 18.3.2015
- Onsdag 22.4.2015
- Onsdag 6.5.2015 (reservdag)

☒ Catty

Sjömanspass/turistpass

På senaste tider har myndigheterna i flere hamnar, speciellt utanför EU, krävt att besättningen har sjömansbok/sjömanspass.

På grund av detta skall nu alla som arbetar ombord på Godby Shippings fartyg har också giltigt sjömanspass. Vi hjälper gärna om det förekommer problem i samband med ansökning av passet.

☒ Sari

Fisketävling

Vår traditionella fisketävling – Godby Fishing Championship – ordnas i år torsdagen den 28 augusti 2014.

Inbjudna är kunder, leverantörer, myndigheter och de befälhavare/maskinchefer som är hemma på ledigt.

☒ Dan



Mer Karibien för Godby Shipping

Förr gick den åländska sjöfarten över hela världen. Tankfartyg, kylfartyg, segelfartyg kände inga gränser. Sedan blev den finländska pappersindustrin storkund och trafiken begränsades till närregionerna, lite yvigt uttryckt. De flesta linjerna fanns i Östersjön med avstickare till Nordsjön och Biscaya som längst.

I dag är rederierna av ekonomiska orsaker mer utåtriktade igen och vänder blickarna mot Medelhavet och, i ett fall, Karibien! Själv minns jag världskartan på Gustaf Eriksons kontor i Mariehamn för trettio år sedan. Då kunde man följa rederiets alla fartyg och se var de befann sig i världen. Jag minns den tiden som spännande och inspirerande och jag insåg att världen trots allt inte är så stor. Jag hoppas få vara med om att sjöfarten på nytt höjer blicken och inte räds konkurrensen i den övriga världen.

Åländska rederiet Godby Shipping är ett av de rederier som tvingats tänka om i takt med att den finländska pappersindustrin förlorat mark. Ett resultat av detta är att rederiets lasthäst Midas (4.491 DWT) sedan två år tillbaka förvandlats till en livlina i Karibien efter att sedan leveransen år 1990 till största delen ha trafikerat på Östersjön.

Trafiken som löper mellan ett halv-dussin hamnar har gått väldigt bra även om den är hektisk. Kunden är nöjd och häromdagen gjorde vd Dan Mikkola dessutom klart för ytterligare ett års samarbete med Karibienbefraktaren, världens tredje största linjerederi, CMA CGM.

Ålandsbloggen slog en signal till befälhavaren Mats Tammi, nyligen hemkommen från Midas i Karibien till hemmet i Saltvik på Åland. Det handlar om jobbet på andra sidan jorden.

Läget? Hur är det att jobba i Karibien nu efter de två första åren?

”Det är spännande och hektiskt och vackert. Men man blir inte lika registrerad av klimatet och färgerna och havet i dag som i början. Men det är klart, här är stabilt väder nästan hela tiden, man ser botten på tolv meters djup och ingen behöver frysa!”

Ni går på många hamnar och kör sex veckors arbetspass. Får ni någonsin vila ombord?

”Njae, det är meningen att vi ska ligga i St. Maarten från fredag till lördag kväll men det händer sällan eller aldrig. Vi är beroende av hur de stora containerfartygen kommer in och måste anpassa trafiken till dem. Som mest blir det tolv hamnar varje vecka. Då finns inte mycket tid för vila.”

Längsta trippen är 180 sjömil och den kortaste 14. Hur är det att köra båt i Karibien. Är det trångt i farlederna och besvärligt i hamnarna?

”Nej, tvärtom i farlederna. Vi ser sällan andra fartyg och när vi gör det är det kryssningsfartyg och segelbåtar som mest trafikerar dagtid. I hamnarna däremot kan det bli trångt ibland, särskilt när kryssningsfartygen också är på plats. I våra hamnar får vi ligga vid ordentlig kaj bara i St. Croix. I St. Maarten och Basseterre finns en dykdalbkaj medan de övriga fem hamnarna kräver Medelhavsfortöjning. (Man backar upp mot kajen med ankarna utlagda; reds anm.)”

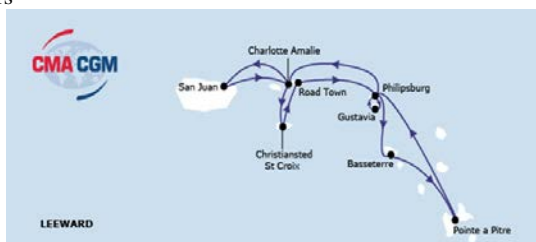


Vad finns i lasten?

”Faktiskt precis vad som helst. Det kan vara bilar, mat, stycke gods, containers, elektronik, allt som säljs och används på öarna. All lasthantering är i princip roro.”

Ni är för Karibien vad ms Fjärdvägen är för Åland. Fast i tropiskt klimat.

”Ungefär. Det är dock stor skillnad i mängden anlop och all dokumentation. Vi angör 540 hamnar per år och fyller i cirka 9.000 sidor dokument om året för hamnarna och myndigheterna. Och, såklart, ankomst- och avgångsrapporter till befraktaren.”



Än så länge kan ni köra med under en procent svavel i bränslet men snart är det slut med det.

”Ja, liksom Östersjön är också Karibien ett så kallat känsligt område där IMO:s svaveldirektiv träder i kraft nästa år. Då går vi över till Marine Gas Oil med mindre än 0,1 procent svavel.”

Karibien är ju orkanområde men ni har klarat er än så länge?

”Ja, bortsett från några smärre tropiska stormar har vi klarat två orkansåsonger. Vi är dock medvetna om att orkaner kan dyka upp och beredda att helt enkelt söka skydd när det sker.”

Vilka är de största utmaningarna ni stöter på i den dagliga trafiken?

”Värst är det då vi behöver reservdelar till fartyget, sådana måste beställas och det tar lång tid och blir dyrt. Sedan uppstår det med jämna mellanrum lite språkförbistring i hamnarna, vi vill köra allt på engelska men vi arbetar med folk i hamnarna som ofta bara pratar spanska och franska så ibland kan det bli lite trixigt.”

Ni kör sex veckor jobb och sex veckor ledigt. Vad tycker du om det?

”Faktiskt bra, med tanke på att det ändå är rätt lång resa till Karibien är nog sex veckor nödvändigt. Det blir för hackigt annars.”

FAKTA OM CMA CGM

Grundades år 1978 av Jacques Saadé har sitt huvudkontor i Marseille i Frankrike och är den tredje största linjeoperatören i världen efter Maersk och MSC Mediterranean Shipping Company. CMA CGM driver i första hand linjer för containertrafik men de har också ett antal roro-linjer på Medelhavet, till Västafrika och i Karibien.

Lite siffror

- 414 fartyg i flottan, varav 84 egna
- Kontrollerar 170 olika linjer till 150 olika länder på alla världens hav
- 2 miljoner containers ägda/leasade
- Transporterar 10,6 miljoner containers per år
- 18.000 anställda varav 2.400 på huvudkontoret i Marseille
- 400 hamnar i 150 länder anlöps
- 650 kontor och agenter över hela världen
- 15,9 miljarder dollar omsättning år 2012

<http://www.sjofartstidningen.se/bloggar/alandsbloggen>

Jörgen Pettersson

Wallenius beställer två nya bilfraktfartyg

Wallenius Lines beställer två nya bilfraktfartyg från kinesiska Tianjin Xingang Shipyard för leverans under 2016. Wallenius Lines meddelar att man verkställer den option som skrevs i juni 2013 och har nu således fyra bilfraktfartyg i beställning.

Fartygen blir 200 meter långa och 36,5 meter breda och får en kapacitet på 8.000 bilar. Det vill säga samma kapacitet som de största fartygen sedan tidigare i Wallenius flotta men drygt 4 meter bredare för att utnyttja bredden i Panamakanalen när utbyggnaden är klar.

De nya fartygen ska vara optimerade för låga bränslekostnader och en låg inverkan på miljön. Serien kommer att levereras åren 2015 och 2016.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-01-28

Skuldtyngda varvet Sietas sålt

Efter två års sökande har nu anrika Sietasvarvet i Hamburg fått en köpare – ryska Pella som lovar att anställa och investera mer.

I november 2011 ansökte Tysklands äldsta varv J. J. Sietas Schiffswerft i Hamburg/Neuenfelde om konkurs på grund av stora ekonomiska problem. De senaste två åren har varvet färdigställt flera nybyggnadsprojekt medan en insolvensförvaltare frenetiskt jagat efter köpare till varvet. Och nu har förvaltaren slutligen fått till en affär.

Ryska Pella Shipyard i Otradnoye som ligger nära St. Petersburg har skrivit på ett köpeavtal via sitt Hamburgbaserade dotterbolag Terraline som innebär att de tar över nybyggnadsverksamheten vid Sietas redan den tionde mars 2014. Köpesumman är inte offentliggjord.

Varvet kommer att döpas om till Pella Sietas GmbH. Pella har förbindet sig att fortsätta att driva varvet i åtminstone åtta år till, varvet har redan ineliggande ordrar på bogserbåtar, isbrytare och supplyfartyg. I affären ingår 120 anställda och enligt Pella är målsättningen att öka arbetsstyrkan till 400 fram till slutet av 2016. Under samma tidsperiod vill man också investera 15 miljoner euro i varvets infrastruktur.

Sietasvarvet har genom åren byggt mängder av fartyg för nordiska redare.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-02-12

Finsk axelgenerator i Wallenius-nybyggen

Wallenius Lines installerar axelgeneratorer med energieffektiv permanentmagnetteknologi i sina nybyggen.

- Detta är en ny landvinning. Ett målmedvetet arbete över en lång tid har gjort att vi nådde den här affären. Det är första gången vi säljer permanentmagnetteknologi i den här magnituden till fartyg. Vi ser definitivt att det här är en framtida marknad och det här är första steget, säger Mårten Storbäck, vd för WE Tech Solutions, till Sjöfartstidningen.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-02-18



Sjöfarten stärker sin position inom Aspö

Det finska bulkrederiet ESL Shipping förbättrar sitt resultat genom ökade lastvolymer och slowsteaming.

ESL Shipping omsatte 77,8 miljoner euro under 2013, en ökning med närmare åtta procent. Rederiets rörelseresultat fördubblades till 7,6 miljoner euro. Lönsamheten för ESL Shipping har förbättrats av ökade volymer men också av att man reducerar bunkerförbrukningen genom att sänka farten och optimera tidtabeller. Därtill har man lyckats skära ned på andra operativa kostnader.

Frakterna var fortsättningsvis på låg nivå för torrbulk under 2013.

ESL opererar främst på Östersjön och i Europa men Arkadia var sysselsatt i kontraktsfart på Kanada. Under året transporterade ESL sammanlagt 11,6 miljoner ton gods med sina fartyg.
© Svensk Sjöfartstidning 2014-02-12

Godby Shipping jourtelefon
050-5244 123

Finland får ny sjöfartsstrategi

Finlands sjöfartsstrategi 2014–2022 överlämnades på onsdagen till trafikminister Kyllönen. Arbetsgruppen betonar att Finlands framgång i framtiden är beroende av fungerande och ändamålsenliga sjöförbindelser. Om dessa fungerar skapas förutsättningar för att Finland, näringslivet och finländarna mår bra och att landet är konkurrenskraftigt på den globala marknaden.

Vidare fastslår man entydigt att Finland är ett sjöfartsland

- Fungerande förbindelser över havet är ett livsvillkor för det finska näringslivet och därigenom hela samhället. Finland och dess nationella framgång och välfärd är ytterst beroende av sjöfarten.

Sjöfartsklustret utmålades som en tillväxtsektor. Ambitionen är att Finland ska vara en föregångare inom vintersjöfart, miljöteknik och alternativa bränslen och ett land som exporterar spetskompetens inom dessa branscher. Dessutom bör förutsättningarna tryggas för att Finland i framtiden har kompetent personal för sjöfarten och sjöfartsklustret och att sjöfartsnäringslivet är en välkänd och lockande bransch.

Finland ska erbjuda högklassiga sjötransporter och den finska sjöfarten ska bygga på hållbara logistiska koncept och därigenom bli den ledande serviceproducenten i Östersjöområdet, fastslår man.

I strategin uttalas en klar målsättning att utveckla sjöfarten. För detta, konstaterar man, behövs samarbete och förtroende samt vinnarattityd. Dessutom krävs framsynt intressebevakning, stark påverkan och internationellt partnerskap.

- Sjöfarten är oersättlig för den finska konkurrenskraften. Det är fint att vi nu har en övergripande vision av förestående utmaningar och att vi vet vad vi behöver göra för att klara oss i framtiden. Sjöfartsbranschen bjuder på många möjligheter till tillväxt; möjligheter som vi absolut måste utnyttja, konstaterar trafikminister Merja Kyllönen.

Olof Widén, vd för Rederierna i Finland, säger till Sjöfartstidningen att strategin är en fin och välgjord sammanställning.

- Det är en tydlig markering att här talar vi om en viktig näringsgren. Det är väldigt bra, man har lyft upp sjöfartens oerhörda betydelse synligt.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-03-12

Norsk charter för Link Star

Baltic Line fördubblar kapaciteten och räknar med förskjutningar av godsströmmar från lastbil till fartyg.

Norska Nor Lines A/S hyr in åländska Godby Shippings roro-fartyg Link Star för sin Baltic Line-trafik. Kapaciteten på linjen fördubblas därmed eftersom även linjens nuvarande fartyg, torrlastaren med sidoport Baltic Betina, kommer att fortsätta i trafik för Baltic Line. Baltic Line är agent för Nor Lines i Finland och Baltikum.

Tomas Uschanow, vd för Baltic Line, säger till Sjöfartstidningen att Link Star förväntas vara ett lämpligt fartyg för linjen tack vare sin sidoport.

- En del av våra kajer i Norge är bara 20 till 30 meter långa och där lossar vi med sidoport.

Tomas Uschanow säger vidare att Link Star hyrs in för 1+1 år. Trafiken för Baltic Line inleds första veckan i mars. Hamnarna i fartygets turlista är Åbo, Swinoujscie, Fredericia, Fredrikstad, Kristiansand, Sandnes, Bergen, Grenå/Hundested. Eftersom en rundresa tar 14 dagar per fartyg blir det veckofrekvens på linjen efter introduktionen av Link Star.

- Dessutom har våra kunder nu möjlighet att skeppa gods direkt från Åbo till Swinoujscie och Fredericia. Vi tror att de godsströmmar som nu delvis går via Baltikum till Polen och via Sverige till Danmark kommer att flyttas till miljövänligare direkt fartygst trafik, vilket industrin uppskattar, påpekar Tomas Uschanow.

Linjen Baltic Line har opererats mellan Finland och Norge i över 30 år. Enligt Tomas Uschanow betjänar den hela Finlands industri. Bland annat skeppas skogsprodukter, stål, kemikalier, containrar, båtar och projektlaster. Med ett roro-fartyg blir det möjligt att även lasta rullande gods.

- Totalt innebär tilläggs kapaciteten att godsvolymer ökar med 100.000 ton per år, vilket utgör ett betydelsefullt tillägg även för Åbo hamn, säger Tomas Uschanow.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-02-12



Viktiga avtal på svag marknad

Godby Shippings roro-fartyg Link Star avgick idag, torsdag, för första gången från Åbo i en charter för den norska Baltic Line-trafiken. Chartern inleddes tidigare i månaden och fartyget går i trafik mellan Finland till Polen, Danmark och Norge. Bakom Baltic Line står Nor Lines.

- Vi har kommit igång bra med det nya fartyget. För närvarande har vi gott om last på linjen inom exporten men importen till Finland är lite mer utmanande, säger Tomas Uschanow, vd Baltic Line. Han tillägger att kapacitetsökningen var nödvändig.

- Den ger försäljningen helt andra möjligheter med avgång varje vecka.

Godby Shipping har också fått avtalet förlängt med tre månader plus två optioner om tre månader för Miranda, som går i trafik för Trasmed till Ibiza och Mallorca.

- Med lite positivt tänkande kunde man säga att Miranda är sysselsatt till årets slut, säger Dan Mikkola

Rederiet meddelade också nyligen att Midas får sitt avtal förlängt med CMA CGM till april 2015 för sin trafik i Karibien.

- Kunden är väldigt nöjd och besättningen tycker om att köra där. Till och med redaren är rätt så nöjd, vi fick ett års förlängning som alla tycker var bra, säger Dan Mikkola.

På frågan om dessa kontrakt är tecken på att roro-marknaden skulle vara på väg uppåt blir Dan Mikkolas svar inte alltför optimistiskt.

- För vår del är svaret både ja och nej, får man väl säga. Marknaden präglas fortfarande av överutbud på tonnage, eller kanske hellre "underefterfrågan". Om man igen ser på vad vi har gjort för längre avtal så är det ju positivt. En del av flottan har emellertid inte lika säker sysselsättning.

Dan Mikkola tror också att en del av osäkerheten på marknaden kan relateras till införandet av SECA från och med 2015.

- Det avvaktande läget inför 2015 blir väl någon form av vattendelare här i marknaden tror jag. Folk är just nu väldigt upptagna med vad som ska hända i januari 2015. För Godby Shipping innebär svaveldirektivet knappast några investeringar i skrubberanläggningar.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-03-20

Stena RoRo bygger sjukhusfartyg

Svenska Stena RoRo och finska Deltamarin bygger sjukhusfartyg åt Mercy Ship. Leveransen är planerad till 2017.

Deltamarin designar fartyget och Stena RoRo ska övervaka byggnationen hos China Shipbuilding i Tianjin Xingang. Mercy Ships är en biståndsorganisation som med fullt utrustade sjukhusfartyg lägger till i hamnar i utvecklingsländer och under en tid opererar fattiga människor som annars inte skulle få vård.

Fartyget kommer att klassas som passagerarfartyg, blir 174 meter långt, 28,6 meter brett och marschfarten blir 12 knop. Bruttot blir 37.000 BT. Till sjöss ska fartyget kunna ta 500 passagerare och i hamn ska 950 personer kunna vistas ombord. Fartyget kommer att bli världens största civila sjukhusfartyg enligt Deltamarin.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-02-27



Andra TUI-fartyget kölsträckt

TUI Cruises andra nybygge vid STX Finland kölsträcktes idag, tisdag.

Mein Schiff 4 blir namnet på det fartyg som efter kölsträckningen den 25 februari 2014 snabbt börjar växa upp i byggdockan på varvet STX Finland i Åbo. Trots detta uppger varvet att en fjärdedel av projektet redan var genomfört vid kölsträckningen. Efter att stålarbetena inleddes den 24 maj 2013 har 800 arbetare bearbetat 21.000 stål.

Sjösättningen av Mein Schiff 4 planeras till september 2014 och leverans sker våren 2015. Mein Schiff blir på 99.500 bt och får kapacitet för upp till 2.506 passagerare i 1.253 hytter.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-02-25



OSM management för Neste-flottan

Det blir OSM Group i Norge som tar över Neste Shippings management-funktioner. Åtgärden är ett led i Neste Oils beslut att upphöra med sin verksamhet inom shipping.

OSM bildar ett dotterbolag i Finland som tar över bemanning och underhåll av de fartyg som tidigare skötts av Neste Shipping och fortsätter i trafik för Neste Oil. Detta ska ske under våren 2014.

För närvarande sysselsätter Neste 300 personer på fartygen och 17 personer iland. Alla anställda har möjlighet att flytta över till OSM:s finska dotterbolag.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-02-20

Rederiet upphör men befraktningen kvar hos Neste

Endast den kommersiella befraktningen blir kvar hos Neste Oil efter att vårens omstruktureringsprocess har slutförts.

- Beträffande tekniskt management så flyttas all verksamhet till det dotterbolag som OSM Group AS bildar i Finland. Där ingår bemanningen av de fartyg som överförs till Försörjningsberedskapscentralen och Ilmarinen samt de tre tankfartyg som i detta skede ännu blir kvar i Neste Oils rederi Neste Shippings ägo, säger Arvo Ruotsalainen, vd för Neste Shipping, till Sjöfartstidningen.

Från Neste Shipping flyttas befraktningsverksamheten över till Neste Oil. Detta gäller ett tjugotal personer.

- Neste Shipping har varit ett fullständigt rederi med både kommersiell verksamhet och fleet management.

För de fartyg som Neste Shipping i dagens läge äger blir det inte aktuellt med några investeringar på grund av svaveldirektivet. Arvo Ruotsalainen säger att fartygen från och med 2015 kommer att använda marin gasolja.

- Vi har inte planerat några investeringar i skrubberanläggningar i detta skede.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-02-21

Finnlines anpassar sig

Under 2014 räknar Finnlines med att förbättra sitt resultat tack vare en rad genomförda anpassningsåtgärder.

Inom Finnlines har arbetet fortsatt med att omorganisera organisationen och anpassa flottan och logistiksystem för att förbättra kostnadseffektiviteten.

Finnlines har koncentrerat fartygsägnandet till Finland eftersom företaget anslöt sig till tonnagebeskattningsystemet från och med början av 2013. Överkapacitet har minskat genom att sälja fartyg, personalstyrkan har reducerats, ruttplanering har effektiviserats och kapitalstrukturen har förstärkts genom aktieemission och att reducera skulder. För år 2014 väntas resultatet före skatter därför bli bättre än fjolårets.

Under 2013 omsatte Finnlines 563,6 miljoner euro, en minskning med 7,5 procent. Vinsten före räntor och skatt försämrades med 23,6 procent till 18,1 miljoner euro.

Under 2013 skeppade Finnlines fartyg 632.000 lastenheter, vilket innebar en marginell ökning jämfört med året innan. Antalet passagerare på Finnlines ropax-fartyg minskade med 7,0 procent till 556.000.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-02-28

Tufft år för Transatlantic

Transatlantic fortsätter att visa röda siffror, under 2013 ådrog sig koncernen en förlust på 359 miljoner efter skatt.

- Industrial Shipping är fortfarande utsatt för mycket svaga marknadsförhållanden. Trots fokus på struktur- och effektiviseringsåtgärder har affärsområdet inte kunnat motverka volymnedgången, vilket resulterar i otillfredsställande resultat, skriver rederiet.

Koncernen planerar ännu en emission på 150 miljoner då omstruktureringsåtgärderna inte har varit tillräckliga för att kompensera den svagare marknaden och sjunkande volymer inom Industrial Shipping.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-02-27



Viking Lines vd slutar oväntat

Viking Line uppger att bolagets styrelse och verkställande direktör Mikael Backman "har beslutat att gå skilda vägar". Från och med idag, den 20 mars, är Jan Hanses ny vd för Viking Line.

Mikael Backman utsågs till vd för Viking Line då den tidigare långvarige vd:n Nils-Erik Eklund avgick med pension 2010.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-03-21

Wärtsilä säger upp 142 i Finland

Wärtsiläs personalnedskärningar i Finland blir något mindre än tänkt, 142 sägs upp i stället för 200.

Nedskärningarna i Finland är en del av Wärtsiläkoncernens effektiviseringsprogram som inleddes i januari för att säkerställa framtida lönsamhet och konkurrenskraft. Globalt väntas det leda till friställning av ca 1.000 anställda.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-03-20

Thanks to Misana and Misida crews!

Last year visiting Finland we met a lot of people who worked in the maritime industry who were content and very proud of its tradition, while in the international press the industry is often being criticized. We were curious to see what Finland is doing differently.

Since then we have spent over a month at sea on different ships photographing and talking to people. Two of these ships were the m/v Misana and Misida. Both crews were extremely welcoming and very patient. The ships' facilities were very impressive and the food was fantastic!

The exhibition, Majestic Monotony is on view at the historic Rauma Maritime Museum until August 18th. It consists of 30 framed photographs, a slideshow and time-lapse films, including the Misana and the Misida, showing people at work and life onboard cargo ships, tugboats and pilot boats.

Here are links to three videos on Vimeo

<https://vimeo.com/88448649>

<https://vimeo.com/87398755>

<https://vimeo.com/87394471>

✉ Tasha and Sebastien

Wärtsilä levererar LNG-maskineri till USA-oro

Wärtsilä levererar dual-fuel huvudmaskiner, generatorer och det integrerade lagrings- och hanteringssystemet för LNG till Totem Ocean Trailer Express 22.500 dwt oro-fartyg Midnight Sun och North Star. Systerfartygen har diesel-elektriskt maskineri och levererades 2003 av det amerikanska varvet General Dynamics NASSCO.

Wärtsilä uppger att dessa två fartyg transporterar en tredjedel av allt gods som invånarna i Alaska behöver. Fartygen går i trafik mellan Tacoma, Washington och Anchorage, Alaska och för USA-flagg.

Leveransen omfattar fyra 12-cylindriga Wärtsilä 50DF-huvudmaskiner per fartyg. Maskinerna kan köras på naturgas, gasolja eller tjockolja. På akterkant av överbyggnaden installeras två LNG tankar på vardera 1.100 kubikmeter. Wärtsilä svarar också för design, konstruktion och integrering av systemen samt projektledning på plats.

Enligt Wärtsilä innebär ombyggnaden att utsläppen av SOx reduceras med 100 procent, partiklar med 91 procent, NOx med 90 procent och CO2 med 35 procent.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-02-19

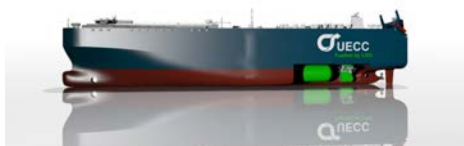
Världens första LNG-bilbåtar till UECC

UECC bygger världens två första bilfraktfartyg med LNG-maskineri. Leveranserna är beräknade till andra halvan av 2016. UECC ägs av japanska NYK och svenska Wallenius Lines.

Fartygen ska byggas vid det kinesiska varvet NACKS i Nantong. Maskineriet ska gå att köra på LNG så väl som på tjockolja (HFO) och marin gasolja (MGO). Längden blir 181 meter och bredden 30 meter vilket ger utrymme för 3.800 bilar på tio däck.

Fartygen byggs till isklass 1A för att kunna opereras i Östersjön året om. Med en bunkring ska de klara en rundresa på 14 dagar och köra både huvudmaskin och hjälpkärror enbart på LNG.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-03-07



Torrlastare med LNG-drift

Lidköpingsbaserade Thunbolaget har beställt världens första torrlastfartyg med LNG-drift. Fartyget utrustas med ett dual-fuel huvudmaskineri, vilket innebär att motorn kan bränna både LNG och marin gasolja.

- Fartyget ska köra inom SECA och målet är hon ska gå på LNG helt och hållet. Prisfrågan är en osäkerhetsfaktor men vår bedömning är att tillgången på gas kommer att vara så stor att det gynnar prisbildningen. Dessutom kommer priset för den marina gasoljan att stiga rejält i samband med att övriga världen får tuffare svavelkrav 2020. Vi för nu en dialog med några olika naturgasleverantörer och tittar på olika bunkringsalternativ men det troliga är att fartyget kommer att bunkras via lastbil, säger Henrik Källsson, talesperson för Thunbolaget, till Sjöfartstidningen och fortsätter.

- Huvudskälet till att vi inte valde en pure LNG-maskin är för att det innebär stora kostnader för failback-systemet. Nu kan vi bara växla över till gasolja om det skulle inträffa någonting. Dessutom är det bra med dual-fuel om vi inte skulle kunna bunkra LNG vid något tillfälle.



Enligt Thunbolaget blir fartyget cirka 2 miljoner euro dyrare jämfört med ett fartyg med ett standardmaskineri men rederiet har redan beviljats pengar från EU som täcker upp en del av investeringen.

Det dubbelskroviga fartyget, 5.875 ton dödvikt, får en längd på 90 meter och bredd på 14,5 meter och ett djupgående på sju meter. Lastkapaciteten blir 5.600 ton. Hon byggs för svensk/finsk isklass 1A.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-02-18

Över 100 LNG-fartyg i världen

Det finns idag över 100 LNG-fartyg levererade eller i beställning, bland rederierna återfinns Viking Line, Tarbit, Terntank och Thun.

Enligt klassningssällskapet DNV GL:s senaste sammanställning finns det idag 48 LNG-drivna fartyg i drift i världen,

de allra flesta i Nordeuropa (Norge). Det allra första fartyget levererades till norska Fjord1 för 14 år sedan. Fjord1 opererar för övrigt idag hela tolv LNG-drivna bil- och passagerarfärjor.

Enligt DNV GL fanns det i början av mars i år 53 bekräftade LNG-drivna fartyg i beställning och jämfört med redan levererade fartyg har listan en större geografisk spridning och större variation av fartyg.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-03-27

LNG-terminal till Björneborg

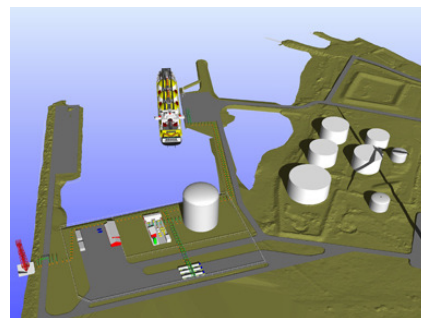
Energibolaget Gasum har valt att lägga sin första importterminal för LNG i Björneborg. Det blir Tahkoluoto utanför Björneborg som får Finlands första importterminal för LNG. Gasum planerar att bygga en terminal med kapacitet för 30.000 kubikmeter.

Gasum uppger att terminalen ska tjäna hela kuststräckan mellan Hangö och Karleby. Slutgiltigt beslut om investeringen har inte ännu tagits. Gasum har från arbets- och näringsministeriet ansökt om investeringsstöd. Målsättningen är att terminalen ska vara färdig under hösten 2016.

Gasum betonar också att man inte heller helt har övergett sina tidigare planer på en LNG-terminal i Åbo, trots att besvär om ändringen i planen har lämnats in till Åbo förvaltningsdomstol. Detta försenade tidtabellen och innebär att Gasum valde att bygga den första terminalen i Björneborg istället.

Även utredningarna för att finna en kompromisslösning för en gemensam finsk-estnisk LNG-terminal vid Finska viken fortsätter. Finska staten, estniska staten, Gasum och de estniska bolagen AS EG Võrguteenus och AS Alexela Energia har kommit överens om att gå vidare med utredningen. Man utreder dessutom möjligheten att bygga en gasledning mellan länderna.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-03-05



NCL köper skrubbrar från Green Tech

Green Tech Marine levererar skrubbrar till ytterligare sex kryssningsfartyg i Norwegian Cruise Lines flotta.

Installationsarbetena påbörjas våren 2014 och fortsätter successivt till och med 2016.

Norwegian Cruise Line var redan tidigare en stor kund hos Green Tech Marine. Nybyggna Norwegian Escape och Norwegian Bliss i order vid Meyer Werft utrustas med fem enheter vardera. Dessutom har företaget redan levererat en anläggning till rederiets Pride of Hawaii.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-02-14



Mega-affär på LNG-marknaden

Finska Gasum köper 51 procent av norska Skangass distributionsnät för LNG. Parterna bildar gemensamt bolag och blir kraftigt dominerande i Norden.

Tillsammans bildar de bolaget Skangass A/S. I bolaget ingår Øraterminalen i Norge, Lysekilsterminalen som är under uppbyggnad och den planerade terminalen i Gävle samt produktionsanläggningen i finska Borgå och den planerade terminalen i Åbo/Björneborg. I bolaget ingår också två inchartrade LNG-transportfartyg samt 20 lastbilar för LNG-transporter.

- Förvärvet möjliggör skapandet av en tillräckligt stor marknadstäckning och distributionsinfrastruktur i de nordiska länderna. Det ger Gasum möjligheten att erbjuda en konkurrenskraftig produkt för sjöfart-, industri och tungtransportsektorerna, säger Johanna Lamminen, exekutiv vice president för Gasum.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-02-26

Svaveldirektivet ger dyrare sjöfrakter

Nu går svenska speditörer ut och varnar sina kunder för prishöjningar i svaveldirektivets kölvatten. Enligt dem är det "ingen tvekan" om att sjöfrakterna blir dyrare. Varningen från speditörerna står att läsa i ett kundbrev som nyhetsajnten Transport & Logistik iDag/Transportnet tagit del av.

I breven informerar speditörerna sina kunder dels om vad det kommande svaveldirektivet innebär, dels om de alternativ som rederierna har att tackla de hårdare svavelkrav som införs den 1 januari 2015.

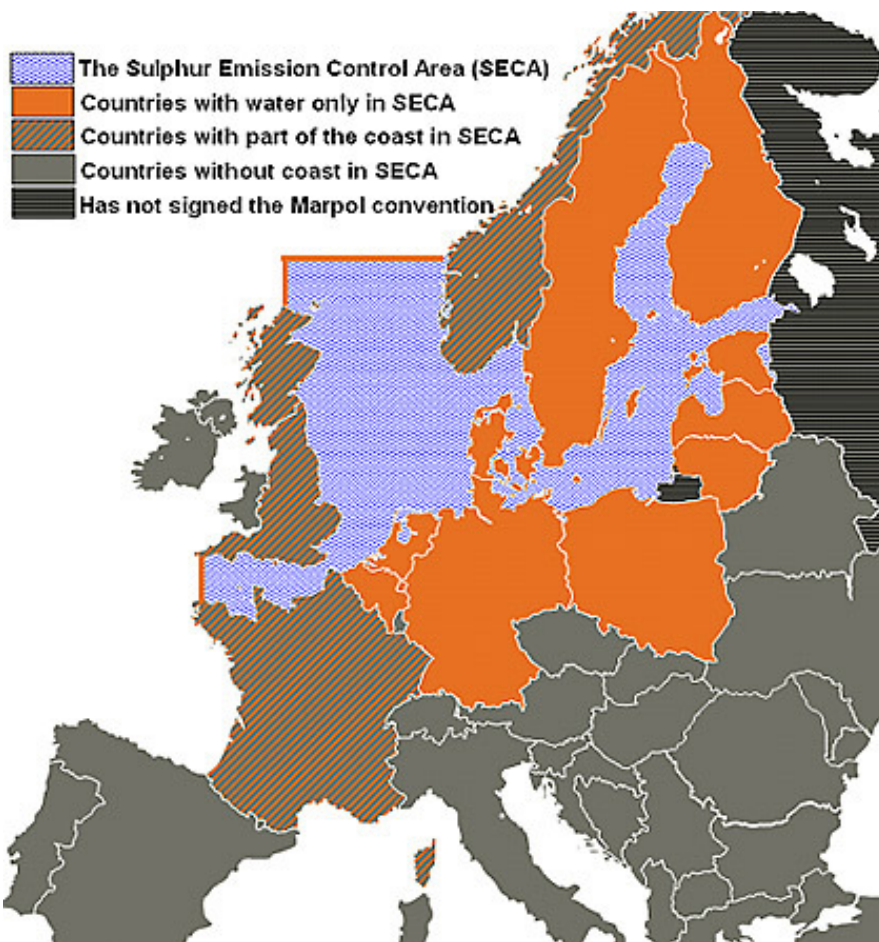
Enligt speditörerna pekar allt på att vilket alternativ som rederierna än väljer så krävs det omfattande investeringar. Därmed är det "ingen tvekan" om att kostnaden för sjötransporter i berörda områden kommer att öka.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-03-26

Den vackra kvinnliga medicinstudenten blev chockerad när professorn frågade henne: "Vilken del av den mänskliga kroppen kan bli tio gånger större än vanligt när man upplever kraftiga känslor eller blir upphetsad?"

"Jag vägrar att svara på en så oanständig fråga," förklarade flickan, rodnade och vände sig bort. Professorn lät frågan gå vidare till annan studerande som, helt riktigt, svarade: "Pupillen i ögat."

"Fröken Svensson," sade professorn, "ert svar får mig att dra tre slutsatser. För det första: Ni har inte läst på dagens avsnitt. För det andra: Ni har snuskig fantasi. Och för det tredje: Ert äktenskap kommer att bli en stor besvikelse för er."



Mimer - rahdattu CMA CGM:lle

Mimer on nyt CMA CGM-varustamon rahtaama 6+6 kuukaudeksi linjalla Marseille-Alger-Mostaganem-Oran-Marseille. Mimeriä luovutetaan 8. huhtikuuta Gibraltarin kohdalla.

Mielestäni erittäin hyviä uutisia, jotta alus ja miehistö pidetään työllistettynä uuden vuoden yli ja toivon mukaan pidemmäksi aikaa.

☒ Dan



MGO/MDO-konvertio

Meille on myönnetty tukea, jolla kateetaan 50% konvertioon liittyvistä ja hyväksyttävistä kustannuksista.

Päätämme mahdollisista konvertioista vuoden 2015 liikenteiden selvityä. Jo nyt voidaan todeta että Link Staria, Midasta sekä Misanaa ja Misidaa konvertoidaan suurella todennäköisyydellä, koska ne liikennöivät ainakin osittain ellei kokonaan SECA-alueella vuoden 2015 aikana.

Palataan Mimerin, Mistralin ja Mirandan vuoden 2015 liikennealueisiin.

☒ Dan

Tilinpäätös ja budjetti

Tilinpäätös kaudelle 1.4.2013 – 31.3.2014 on kohta valmis ja työskentelemme täysillä budjetin kanssa kaudelle 1.4.2014 – 31.3.2015.

Laivahenkilökunnan, varsinkin päälliköiden ja konepäälliköiden, osallistuminen on tällä kertaa ollut huomattavasti aktiivisempaa. Laivaväen suuremmalla osallistumisella budjetityöhön, saamme aikaiseksi parempia ja realistisempia budjetteja, tästä haluan kiittää teitä.

☒ Dan

Telakoinnit 2014

Tämän vuoden telakoinnit on alustavasti suunniteltu seuraavasti

- Mimer Välimerellä kesä- heinäkuussa
- Midas Dominikaanisessa tasavallassa tai Curacaossa syyskuussa
- Misida elo- syyskuussa

☒ Micke F

Konttoriuutisia

Henkilöstöpäällikkömme Ulf Andersson jäi viidentoista palvelusvuoden jälkeen hyvin ansaitulle eläkkeelle 28 maaliskuuta 2014.

Ulf Anderssonin seuraaja Sari Törnroos aloitti 17. maaliskuuta 2014. Sari tulee ASP Ship Managementiltä. Saria tavoitat

- sari.tornroos@godlbyshipping.fi
- Puhelin, suora +358-18-528285
- Kännykkä +358-40-9007096



Turvallisuus- ja ympäristövastaava (DPA & CSO) Christer Johansson on virkavapaalla ajalla 10 maaliskuuta – 28 syyskuuta 2014. Mikael Törnroth on Christerin sijaisena. Mikaelia tavoitat

- christer.johansson@godlbyshipping.fi
- Puhelein, suora +358-18-528287
- Kännykkä +358-457-5483229

Virallinen 24/7 kännykkänumeromme on muuttumaton, toisin sanoen +358-50-5244123.

Birgitta Häggblom jää eläkkeelle lokakuun 2014 aikana. Merihenkilökunnan palkka-asiat siirtyvät Catty Ramsaylle. Hänen vastuu-alueeseen kuuluu myös muita henkilöstöön liittyviä tehtäviä. Cattyä tavoitat

- catty.ramsay@godlbyshipping.fi
- Puhelin suora +358-18-528287
- Kännykkä +358-40-5718734

☒ Dan



Roro-markkinan vaikutus ja tilanteemme

Maailman roro-markkinoilla on noin 500 alusta. Vuoden 2013 aikana romutettiin 34 alusta (80.000 kaistametriä), ja ainoastaan 9 uutta alusta toimitettiin (28.000 kaistametriä). Laivasto vähentyi toisin sanoen 25. aluksella tai noin 50.000 kaistametrillä. Vuoden 2013 aikana tilattiin ainoastaan 4 uutta alusta. Vuoden 2014 roro-alusten kapasiteetti lisääntynee 19.000 kaistametrillä.

Alusten romutustahti pysynee samanalaisena vuoteen 2013 verrattuna. Roro-laivaston kapasiteetti vähenee siis edelleen, mikä tasapainottaa kysyntää ja tarjontaa.

Viiden vuoden heikon markkinatilanteen jälkeen, rahdit ovat vihdoinkin nousussa. Mitä nopeammin heikko tilanne päättyy sen parempi päästen uuteen alkuun. Sopimusten voimassaoloaika on hieman pidentynyt, joka yleensä on selvä merkki rahtien nousu-odotuksista.

Link Star on vihdoinkin liikenteessä Nor Linesin rahtaama ja Link Starilla on pitkäaikainen sopimus, joka tietenkin on hienoa. Midaksen sopimus CMA CGM rahtaamana on pidennetty vuodelle ja on voimassa huhtikuuhun 2015 saakka.

Trasmedin rahtaama Mirandankin sopimus on pidennetty 3+3+3 kuukaudella ja on voimassa joulukuuhun 2014 saakka, mikäli optioita käytetään.

CMA CGM on rahdannut Mimeriä, mikä on erittäin myönteistä.

PulloPostia kirjoittaessa Mistralin työllisyystilanteen jatko on vielä epäselvä. Mistral ajaa matkaa Antwerpen-Lagos-Gibraltar ja toimitetaan takaisin arvion mukaan 18. huhtikuuta.

Misidan ja Misanan sopimus UPM:n kanssa ja edelleen rahtaus Finnlinesille on voimassa joulukuuhun 2015 saakka.

Yhteenvetona voidaan todeta että näyttää vihdoinkin valoisammalta, koska kaikilla aluksillamme Mistralia lukuun ottamatta on suhteellisen pitkiä sopimuksia vakaiden asiakkaiden kanssa.

☒ Dan

Minuuttikilpailu – haaste

Merimiespalvelutoimisto järjestää minuuttikilpailun. Kilpailun ajatus on, että vuoden aikana kerätyt liikunta-minuutit muunnetaan pisteiksi.

Liikuntaminuutteja voi suorittaa sekä maissa että laivalla. Laivalla suoritettujen minuuttien antavat enemmän pisteitä. Kilpailu alkoi 13.01.2014 ja loppuu 31.12.2014 klo 2359. Kaikki liikunta-suoritukset vuoden alusta lähtien voidaan kirjata ylös koska kilpailu kestää koko kalenterivuoden.

Me konttorista haastamme nyt teidät kaikki laivoilla! Kuka ja mikä laiva tulee olemaan aktiivisin? Miranda on hyvissä asemissa, mutta vielä ei ole liian myöhäistä lähteä mukaan kilpailuun.

Rekisteröitykää osoitteessa

www.mepa.fi

✉ Eva



MEPA kuntosalit

Merimiespalvelutoimiston jäsenet voivat käyttää seuraavia kuntosaleja alennettuun hintaan:

Helsinki Katajannokka

MePan keskustoimisto, Linnankatu 3, 00160 Helsinki

Turku

Motivus Centrum (1.9.2013 – 31.5.2014), Eerikinkatu 7, 20100 Turku
Motivus Brahe (1.9.2013 – 31.5.2014), Brahenkatu 12 a 16, 20110 Turku

Mariehamn

Idrottsgården, Neptunigatan 23, 22100 Mariehamn
Avancia, Neptunigatan 1, 22100 Mariehamn

Lisätietoa osoitteesta

<http://www.mepa.fi/fin/palvelut/liikunta/paikat/>

✉ Eva



Kalastuskilpailu

Perinteinen kalastuskilpailu – Godby Fishing Championship – järjestetään tänä vuonna torstaina 28 elokuuta 2014.

Kutsuttuja ovat asiakkaat, tavaran-toimittajat, viranomaiset sekä vapaalla olevat päälliköt ja konepäälliköt.

✉ Dan

Merimiespassi/ turistipassi

Viime aikoina yhä useammassa sata-massa, varsinkin EU:n ulkopuolella, on vaadittu miehistöltä merimieskirjaa/merimiespassia.

Tästä johtuen tulee kaikilla Godby Shippingin laivoilla työskentelevillä tästä lähtien olla myös voimassa oleva merimiespassi. Autamme mielellämme, jos passin hakemisessa esiintyy ongelmia.

✉ Sari

Vuoden 2015 päällystökokouksen päivämäärät

Konttorihenkilökunta edellyttää että meillä on ilo tavata sekä päälliköitä että konepäälliköitä joko 18.3. tai 22.4. tervetuloa!

- Keskiviikko 18.3.2015
- Keskiviikko 22.4.2015
- Keskiviikko 6.5.2015 (varapäivä)

✉ Catty

LNG-pääkoneistojen tilaus Wärtsilälle

Pohjoisamerikkalainen Totem Ocean on valinnut Wärtsilän toimittamaan nesteytettyä maakaasua käyttävät moottorit kahteen Alaskassa liikennöivään rahti-alukseen. Wärtsilä toimittaa aluksiin myös kaasutankit ja kaasunkäsittelyjärjestelmät. Moottoreita ei valmisteta Suomessa mutta tälläkalasta projektinhallintaa ja laivan suunnittelua hyödynnetään tässä tilauksessa.

© MEPA uutissähke 2014-02-24

UECC orders LNG roros in China

UECC, owned jointly by Wallenius and NYK, have placed an order for two shortsea ro-ro car carriers from the Chinese Nacks Shipyard for delivery in 2016.

The Iceclass 1A strengthened vessels will be equipped with dual fuel main engines and a large LNG tank.

The 181m long by 30m beam ships will have a 3,800 car capacity.

© www.shippax.se 2014-03-06

Ruotsalainen jalos- tamo kehittää vähä- rikkistä bunkkeria

Preem-jalostamo aikoo markkinoida tuotetta aikarahauduille aluksilleen, sekä jäänmurtaajille. Vähärikkinen polttoaine olisi hinnaltaan edullista ja saatavilla vuoden lopulla.

© MEPA uutissähke 2014-03-24

Langh Shipilla oma ratkaisu

Langh Shipin kaupallinen johtaja Laura Langh-Lagerlöf esitteli varustamon konseptia Lontoossa Lloyd'sin Maritime Academy & Informa Maritime tilaisuudessa. Täysin toimiva pesuri asennettiin toukokuussa 2013 Langh Shipin ms Lauraan ja tulokset ovat olleet erittäin hyviä.

© MEPA uutissähke 2014-03-03

Langh: kuusi laihaa vuotta peräkkäin

Langh Ship-varustamon toimitusjohtajan mielestä suurin hidaste varustamoiden pesurihankinnoille on pankkien varovaisuus. Rahoittajat empiävät etenkin vanhoihin laivoihin tehtäviä pesuri-investointeja, koska vakuutena oleva alus ei välttämättä ole edes pesurin arvoinen.

© MEPA uutissähke 2014-03-10

Monet varustamot peruivat pesurituki- hakemuksen

Nyt ne hakevat tukea aluksen polttoainejärjestelmän muuttamiseen toimivaksi vähärikkisellä polttoaineella. Lisämukia aiheutti EU:n kilpailulainsäädäntö, minkä takia pesuritukea ei voinutkaan jakaa yksinkertaisemmilla ympäristösuojeluinvestointien ehdoilla.

Joulukuussa päättyneessä uudessa haku-kierroksessa tukea haettiin 48 alukselle. Jaossa on vielä 23 miljoonan euron tuet. Juha Kytölä rikkipesuriteknikkaan panostavasta Wärtsilästä toteaa nyt käyvän niin, että veronmaksajat antavat tukea siihen, että Itämerellä liikkuvilla laivoilla on mahdollisimman korkeat kuljetuskustannukset.

© MEPA uutissähke 2014-03-10



Tonnistovero tuonut työpaikkoja

Suomen lipun alle on rekisteröity muutosten ansiosta jo kymmeniä laivoja. Merenkulun järjestöt pääsivät sopuun siitä, että Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla sallitaan sekamiehistöt, eli miehistöstä puolet saa olla EU:n ulkopuolelta. Muutokset ovat tuoneet parin vuoden aikana 400 uutta työpaikkaa.

- Uudistuksen ansiosta uusia työpaikkoja on syntynyt noin 700, kun lasketaan mukaan myös EU-alueen ulkopuoliset, kertoo SMU:n pj Simo Zitting.

© MEPA uutissähke 2014-02-10

ESL-Shippingin liikevoitto kasvoi

Varustamo paransi tehokkuuttaan erityisesti polttoainetaloudellisuudessa sekä lisäsi kuljetusvolyymeja myös Itämeren ulkopuolella. Kaikki alusyksiköt voitiin työllistää neljännellä neljänneksellä ja varustamo on lisännyt kapasiteettia yhdellä aikaradhatulla aluksella ensi kesään asti. Liikevoitto parani merkittävästi 2013 ja oli 7,6 miljoonaa euroa. Henkilöstöä oli vuoden lopussa 210.

© MEPA uutissähke 2014-02-17

LV allekirjoitti sopimuksen murtajasta

Liikennevirasto tilaa perusjäänmurtajan Arctech Helsinki Shipyard lta.

- Tavoitteenamme on, että uuden murtajan myötä avautuva liiketoimintamalli edistäisi toimivan kilpailun syntymistä, sanoi Liikenneviraston pääjohtaja Antti Vehviläinen. Murtajahankinnan hinta on yhteensä 123 miljoonaa euroa. Hankkeelle on myönnetty EU-tukea 24 miljoonaa euroa, minkä ansiosta valtion rahoitusosuus pienenee selvästi.

Liikenneviraston tilaaman murtajan on suunnitellut Aker Arctic Technology ja ILS. Murtajalla on öljyntorjunta- ja hätähinausvalmius sekä talvi- että kesäkäyttöön vaativiin avomeriolosuhteisiin, joten se on ympärivuotisessa käytössä varmistamassa Itämeren merikuljetusten turvallisuutta. Murtaja toteutetaan niin, että se käyttää polttoaineena sekä dieseliä että LNG:tä.

© MEPA uutissähke 2014-02-17



Nesteen alukset norjalaishoiviin

Nesteen hoitovarustamatoiminta ulkoistetaan norjalaiselle OSM Groupille. OSM perustaa Suomeen tytäryhtiön, joka huolehtii Neste Oilin käyttöön jäävien alusten miehityksestä ja kunnossapidosta.

Hoitovarustamatoiminnan koko henkilöstön on määrä siirtyä uuden omistajan palvelukseen kevään aikana. Hoitovarustamo työllistää noin 300 merenkulkijaa ja 17 maaorganisaatiossa työskentelevää. Neste Shippingin rahtaustoiminto jatkaa osana Neste Oilin organisaatiota.

© MEPA uutissähke 2014-02-24

Nesteen laivajärjestelyt

Neste Oil aikoo myydä viisi säiliöalusta (Mastera, Futura, Neste, Kiisla ja Suula) ja kolme hinaajaa (Ukko, Ahti ja Esko) Huoltovarmuuskeskuksen ja Keskinäisen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen omistamille yhtiöille. Tempera, Purha, Jurmo sekä 50 pros. osuus aluksista Stena Poseidon, Palva ja Stena Arctica myydään pois.

- Neste Shippingin tj Arvo Ruotsalainen kertoi Sjöfartstidningenille, että myyntiaikataulu katsotaan sen jälkeen, kun hoitovarustamatoiminnan siirto on toteutettu.

© MEPA uutissähke 2014-02-24

Nesteen Stena Poseidon ja Palva myydään

Neste Oil ja Concordia Maritime myyvät yhteisesti omistamansa tankkerit kanadalaiselle Transport Maritime St-Laurent Inc-yhtiölle. Myynnillä ei ole henkilöstövaikutuksia, sillä Neste Shipping luopui kyseisistä miehitys- ja hoitosopimuksista jo vuonna 2013. Kansainvälisessä rahtiliikenteessä toimivien tankkereiden omistajayhtiöt on rekisteröity Bermudalla ja myynnin seurauksena nämä yhtiöt puretaan.

© MEPA uutissähke 2014-03-24

Finnclipper romuksi

193-metrinen roro-alus ei koskaan ollut Suomen lipun alla mutta muistetaan Finnlinesin ja Atlanticargon rahtauksista. Alus on myyty Eurocargo Africanimellä romuksi Alangiin

© MEPA uutissähke 2014-03-10

Turun telakka joutuu lomauttamaan

Telakan pääluottamusmies Jari Aalto kertoo, että nyt rakenteilla ollut TUI-alus lasketaan vesille loppusyksyyn mennessä. Scandlines-tilausten menettäminen merkitsee sitä, että noin 500 työntekijää joutuu loppusyksystä lomautetuksi, sillä muita tilauksia ei ole tiedossa.

© MEPA uutissähke 2014-02-24

Napa myytiin Japaniin

Maailman suurimpiin kuuluva laivojen luokituslaitos, japanilainen ClassNK on ostanut suomalaisen Napa Groupin, suomalaisen meriteollisuuden ohjelmistotalon.

Yli 90 prosenttia maailman uusista laivoista suunnitellaan telakoilla, jotka käyttävät Napan ohjelmistoja. Napan ohjelmistoja käytetään 700 merenkulun organisaatiossa ja lähes 2.000 laivalla. Turun Sanomien mukaan hinta oli yli 52 mEUR

© MEPA uutissähke 2014-03-24

Meriklusteri työllistää 43.500 henkilöä

Lisäksi tuonnista 80 prosenttia ja viennistä 90 prosenttia liikkuu meriteitse. Liikenne- ja viestintäministeriö jätti Suomen meriliikennestrategian liikenneministeri Merja Kyllöselle.

Strategian mukaan Suomen merenkulku nähdään Suomen elinkeinoelämän ja sitä kautta koko yhteiskunnan kilpailukyvynelementona.

Heikkoutena Suomessa ovat muun muassa suuret, yhden toimijan varassa olevat tavaravirrat sekä hajautunut satamaverkosto. Strategiaan voi tutustua LVM:n sivuilla www.lvm.fi.

© MEPA uutissähke 2014-03-17



Jan Hanses Viking Linen johtoon

Hallitus nimitti varatoimitusjohtajana toimineen Hansesin uudeksi toimitusjohtajaksi. Mikael Backmanin kanssa tuli erimielisyyksiä, jotka kuitenkin eivät liittyneet asuinkumppani Taru Kauppisen Anna-lehden kommentteihin ja eroon Viking Gracen intendentin paikalta. Backman tuli Viking Linen johtoon viisi vuotta sitten. Tuossa ajassa osakekurssi on pudonnut 42 pros.
© MEPA uutissähke 2014-03-24

Deltamarin suunnittelee sairaalalaivan

China Shipbuilding Corporationin kanssa solmittu sopimus on arvoltaan 4,2 miljoonaa euroa. Alus rakennetaan Mercy Ships-hyvän tekeväisyysjärjestölle Tianjin-telakalla Kiinassa.

Suunnittelutyön arvioidaan kestävän 15 kuukautta. Laivan on suunniteltu valmistuvan heinäkuussa 2017.
© MEPA uutissähke 2014-03-03



TUI cruises miettii lisäaluksia

STX:n Turun telakalla rakennettava Mein Schiff 4-risteilijän kölinlasku-tilaisuuteen tiistaina osallistunut TUI Cruisesin toimitusjohtaja Richard J. Vogel sanoo, että saksalaiset risteilymarkkinat ovat jopa kaksinumeroisessa kasvussa. Vogel on erittäin tyytyväinen suomalaisen rakennusjälkeen.

Vogelin mukaan kolmannen uudisaluksen tilaaminen ei ole kiinni siitä, että suomalaistelakka on rahoitusvaikeuksissa.

© MEPA uutissähke 2014-03-03

Link Star liikenteeseen

Nor Lines on rahdannut ahvenanmaalaiselta Godby Shipping Oy:ltä mv Link Starin pitkäaikaisella sopimuksella.

Link Star liikennöi Suomen lipun alla. Baltic Linen liikenteessä jatkaa myös nykyinen alus mv Baltic Betina.

Kahdella aluksella voidaan hoitaa viikoittaiset lähdöt Turun satamasta aikaisemman kahden viikon aikataulutuksen sijaan.
© MEPA uutissähke 2014-02-17

J.J. Sietas-telakka venäläisille

Perinteikäs, suomalaisten hyvin tunteva Hampurissa sijaitseva Sietasin telakka on painiskellut talousvaikeuksissa pitkään. Pietarin lähistöllä sijaitsevan Pellan Shipyard'n saksalainen tytäryhtiö teki kauppasopimuksen konkurssipesän kanssa. Pella Sietas GmbH -nimellä aloitettava yritys sitoutuu jatkamaan telakkatoimintaa ainakin kahdeksan vuoden ajan.
© MEPA uutissähke 2014-02-17

Eurooppalaisten telakoiden tilauskirjat täyttyvät

Kun vielä pari vuotta sitten tilauksessa oli 18 risteilijää, on listalla nyt 25 risteilijän tilaukset. Tilauksia on nyt vuoteen 2017 saakka.

Monet sellaiset yritykset jotka eivät ole pitkään aikaa tilanneet uusia laivoja ovat alkaneet tilata niitä uudestaan. Esimerkiksi Star Cruises tilasi viimeksi aluksia vuonna 1999.
© MEPA uutissähke 2014-03-10

90-luvun konttilaivoja romuksi

E-Korealainen Hanjin Shipping myi romuksi 13 konttilaivaa kooltaan 4000-5300 TEU. Laivat on rakennettu vuosina 1993-1998 mutta ne ovat polttoainetaloudellisesti epäedullisia.

Romutusmarkkinoille tuli useita samankokoisia konttilaivoja muualtakin, joten romuhinnat saattavat painua alaspäin.
© MEPA uutissähke 2014-02-24

Midas jatkaa Karibialla

Godby Shipping ja maailman kolmanneksi suurin konttiyhtiö CMA CGM ovat pidentäneet Midaksen aikarahtaussopimuksen vuoden 2015 huhtikuuhun saakka.

© MEPA uutissähke 2014-03-17

Klenoden myydään

Henkilökunnan tilanne selviää YT-neuvotteluissa. Bore-varustamolla on 16 alusta ja 380 työntekijää.

© MEPA uutissähke 2014-03-17

Wärtsilä irtisanoo

YT-neuvottelujensa päätteeksi 142 työntekijää Suomessa. Suurin osa irtisanomisista koskee Vaasaa.

Vähentämistarpeeksi arvioitiin aluksi 200 työpaikkaa. Wärtsilällä on Vaasassa noin 3.000 työntekijää. Turussa työntekijäitä on noin 350 ja pk-seudulla noin 300. Ohjelmalla tavoitellaan noin 60 mEUR vuosittaisia säästöjä. Henkilöstömäärän arvioidaan vähenevän maailmanlaajuisesti noin tuhannella ihmisellä.

Wärtsilä on tehnyt kohtuullista tulosta. Liikevoittoprosentti oli viime vuonna 11,2.

© MEPA uutissähke 2014-03-24

Tulli muistuttaa merimiehiä tullauskirjoista

Tullauskirjamenettely koskee kansalaisuudesta ja asuinpaikasta riippumatta kaikkia Suomen ja yhteisön ulkopuolisen maan tai alueen välisessä ammattimaisessa liikenteessä olevan kulkuneuvon henkilökuntaan kuuluvia henkilöitä. Lisää SMU:n sivuilla:

<http://www.smu.fi/viestinta/nettijutut/merimies-pida-tullauskirja-matka/>

© MEPA uutissähke 2014-03-31

Uponneen Baltic Ace:n hylky siirretään

Kotkaan matkannut autolaiva upposi törmäyksen jälkeen Rotterdamin lähelle.

Mammoet Salvage ja Boskalis yhtiöiden kombinaatti poistaa hylystä polttoaineet ja leikkaa rungon osiin, jotka kuljetetaan pois. Hyllyssä on 540 tonnia bunkkeria ja 1400 autoa.

© MEPA uutissähke 2014-03-31

Framtidens brygga redan möjlig

Som arbetsplats är framtidens brygga intelligent och anpassar sig automatiskt efter vakthavande befälets preferenser. Den är en totalintegrerad informationscentral, där navigatörernas synsinne förstärks med hjälp av modern teknik.

I Finland har den teknologiska forskningscentralen VTT och Rolls-Royce presenterat resultaten av ett gemensamt utvecklingsprojekt, där målet var att utveckla framtidens bryggkoncept. I konceptutvecklingen har man inte beaktat de begränsningar som gällande lagstiftning ställer.

Forskningssteamet tror att deras bryggdesign på konceptnivå kan bli verklighet om cirka tio år. I första hand har man fokuserat på bogserare, containerfartyg och offshoresupplyfartyg, men bryggan kan givetvis också anpassas för andra fartygstyper.

Projektet genomfördes inom ramarna för UXUS-projektet (User experience and usability in complex systems) 2012 till 2013 inom FIMECC (Finnish Metals and Engineering Competence Cluster) – ett kluster för strategisk spetskompetens inom metallindustri och konstruktion. Syftet var att kombinera upplevelsebaserad planering samt fördjupad psykologisk och funktionell analys av situationen för att utveckla användarupplevelsebaserade lösningar.

Bryggkonceptet är en visuell upplevelse, där man till och med har lånat en del idéer från avancerade simulatorer och datorspel. Bryggfönstren fungerar samtidigt som HUD (Head-Up-Display) där relevant data, som vakthavande befäl givetvis kan välja och placera enligt tycke och smak, projiceras. Antalet kontroller och reglage vid arbetsstationen har reducerats till ett minimum. På bogserarbryggan har till exempel befälhavaren i princip endast ett par touch screen, där alla system har integrerats samt joysticks för manövrering vid sin arbetsstation.

Även på containerfartygets brygga har alla onödiga hinder eliminerats och konsolerna justeras automatiskt med användaren för bästa möjliga ergonomi. Bryggan har arbetsstationer för två navigatörer samt rorgångare i mitten.

Det som man kallar HUD-assisterad navigering innebär bland annat att man vid dålig sikt eller mörker kan projicera färdvägen på fönsterrutan, liksom information och varningar om andra fartyg i området. Med hjälp av strategiskt placerade kameror kan man se "genom" synhinder som däckslast av containrar eller bogservinschar. Om fartyget går i is så kan en analyserande funktion aktiveras, så att navigatören på fönsterrutan med enkel grafik ser vilken väg som rekommenderas genom isfältet. Nattetid eller vid dimma ger en värmekamera en bild av vad som döljer sig för det mänskliga ögat.

Dessa är några av de egenskaper som VTT och Rolls-Royce tror att kan bli verklighet inom cirka tio år. Tekniken för detta existerar redan idag, försäkras man.

- Största delen av elementen existerar redan, teknologiskt innehåller det inte mycket nytt. Nytt är hur de används, säger Iiro Lindborg från Rolls-Royce.

Däremot ansåg flera talare att man inte kan införa ny och revolutionerande teknik ombord på fartyg innan den har testats tillräckligt och visat sig vara tillförlitlig och säker.

Även om existerande regelverk i flera sammanhang beskrevs som en av de främsta bromsande faktorerna för att snabbare kunna införa ny teknik på bryggor, var budskapet från Trafiksäkerhetsverket (Trafi) i Finland entydigt:

- Myndigheterna ser på detta väldigt positivt och vill möjliggöra utvecklingen. Utan dessa innovationer och denna utveckling blir det inte heller normförändringar. Och normerna ändras inte förrän det presenteras djärva lösningar som kan motivera detta. Jag håller med om att det av säkerhetsskäl inte lönar sig att installera den allra nyaste och icke testade utrustningen på en kommandobrygga. Det krävs också att aktörerna presenterar innovationerna öppet. Det finns nog utrymme för sådana presentationer exempelvis på IMO:s möten i London, påpekade direktör Sanna Sonninen på Trafi.

© Svensk Sjöfartstidning 2014-03-18

