



FlaskPosten-PulloPosti



2019-05-14 • Godby Shipping • personaltidning • henkilöstölehti • crew magazine • 2019-2

News from marine management

Docknings 2017, 2018 & 2019

- Mimer intermediate 05-2017
- Baltica intermediate 05-2017
- Misana renewal 06-2017
- Misida renewal 07-2017
- Midas intermediate 08-2017
- Miranda sales docking 12-2017
- Midas emergency docking 01-2018
- Link Star renewal docking 09-10 2018
- Mistral renewal docking 01-2019
- Misana emergency docking due to problem with stern thruster 02-2019

Planned dockings 2019

- Mimer renewal docking planned to 09-2019 at Oresund Drydocks
- Midas renewal docking end of this year or beginning of next year

Class status (performed and coming surveys 2019)

- Mistral has done 20 years renewal class
- Midas has done annual class
- Mimer has done annual class date
- Link star has completed renewal/annual class
- Baltica annual class date 08.08.2019 (+/- 3 months)
- Misana & Misida annual/intermediate class 31.08.2019 (+/- 3 months)

Preparations for coming dockings and service stops

- Midas will have service stop 27th to 28th June (48 hours)
- Mimer suggested service stop from 29th June to 1st July (48 hours)
- Ultra-thickness measuring for renewal class will take place on Baltica latest after the summer
- Planning and preparations are under progress for Midas and Mimer's coming renewal dockings

Budget 01.04.2019 – 31.03.2020

- Final budget is in TM Master. For Mimer, Midas, Misana and Misida docking budgets are also included for this budget year.

Ballast treatment plants

All our ships need to install treatment plant latest as follows

- Baltica and Mimer – May 2022
- Midas – August 2022
- Misana – August 2022
- Misida – August 2022
- Links Star and Mistral – February 2024

EU Regulation on Ships Recycling

- The new European Ship Recycling Regulation (EUSRR), and the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (HKC).
- New and existing ships of 500 GT and above must carry an Inventory of Hazardous Materials (IHM) and the related International Certificate of Inventory of Hazardous Materials (ICIM) on board latest from 1st of January 2021.

✉ Christer

In English - suomeksi

In English, see page 13-15, suomeksi katso sivu 9-12.

✉ Dan



Försäkringar – pris mv Midas

Midas har under 20 års tid (1999-2019) inte haft ett enda försäkringsfall, dvs inga skador på fartyget, last eller personer! Det är en bedrift som vi gärna uppmärksammar och på befälsmötet överlämnades ett pris till befälhavare Joakim Hentunen. Priset är en plakett och gemensam teamwork aktivitet ombord. Vi tackar alla ombord som genom åren gjort detta möjligt. Tack.

✉ Eva & Dan

Midas seven years in the Caribbean

During this time Midas have visited ports 3.565 times and this added with a lot of shiftings in some ports compered this during to a time lapse of 2.555 days. Makes vessel visiting ports per day in average 1,4 port. Vessel and crew have done around 2.000 Mediterranean moorings (55-60% of all moorings).

Over a 1.000 calls done only to Philipsburg St. Maarten. To compare when the vessel was in traffic for UPM-Kymmene on Finland-Spain (Raumo-Santander) the time to achieve same amount of ports would be 68 years.

The vessel calls St. Maarten, St. Barths, Guadeloupe, St. Kitts, St. Thomas, St. Croix, Puerto Rico and Tortola about 10 ports per week. Even some calls made before to Antigua and one call to Dominica.

A lot of Hurricanes swiped by during these seven years, some years more active than others. Some hurricanes more devastating for the islands than other hurricanes. The 2017 was a hyper-active hurricane season in the Caribbean with 17 named storms, 10 hurricanes and 3 category 5 hurricanes. The fifth strongest hurricane season since reliable records started in 1851.

With the hectic schedule all these 3.565 calls would not have been possible to make without great crew during all these years over here.

✉ Captain Joakim Hentunen and crew m/v Midas 2019-05-04

Godby Fishing Championship 2019

Our now traditional Godby Fishing Championship will be held Thursday 29th August. Masters, chief engineers, customers and busines partners are invited. We fish for pikes with rods and get a lot of fresh air and food, have fun and occasionally we do catches a few fishes!

✉ Eva



Godby Shipping
NEW after office phone
+358-400-529999

Kurser januari-maj

Wärtsilä 46 Unic C3 26-27.2.2019

- Jarmo Tasa
- Walter Nieminen
- Simon Ramsay
- Aleksandr Jarosevski
- Mikko Kortesmäki
- Viktor Fagerlund

KPMG Seminariedag

- Dan Mikkola
- Eva Mikkola-Karlström

Security Awareness – IT Hantering

- Dan Mikkola

Managing Media in Crisis Situation

- Dan Mikkola
- Eva Mikkola-Karlström

KPMG Seminariedag

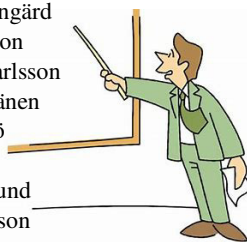
- Dan Mikkola
- Eva Mikkola-Karlström

IHM Seminar

- Christer Johansson
- Mikael Fredriksson

Officers Meeting 1/2019 28.2.2019

- Dan Mikkola
- Eva Mikkola-Karlström
- Christer Johansson
- Gunnel Häggblom
- Sari Törnroos
- Josefine Grangård
- Erika Mattsson
- Karl-Erik Karlsson
- Martti Väänänen
- Antti Lepistö
- Joel Nyman
- Brage Granlund
- Olli Henriksson
- Timo Väänänen
- Argo Kaelep
- Aleksandr Jarosevski
- Mikko Kortesmäki
- Leif Eklund
- Erik Koskinen
- Joakim Hentunen
- Mathias Eriksson
- Martti Vähä-Pietilä
- Eric Lindblom
- Kristian Törnroth
- Tony Hindersson
- Jarmo Tasa
- Markus Lehrer



Officers Meeting 3/2019 11.4.2019

- Dan Mikkola
 - Eva Mikkola-Karlström
 - Karl-Erik Karlsson
 - Mikael Törnroth
 - Gunnel Häggblom
 - Sari Törnroos
 - Christer Johansson
 - Erika Mattsson
 - Thomas Blomsterlund
 - Dmitro Fisun
 - Joachim Gripenberg
 - Mats Tammi
 - Teppo Roos
 - Christoffer Eriksson
 - Fredrik Grönqvist
 - Johan Mickelsson
 - Viktor Fagerlund
 - Sören Lindholm
 - Nico Lehtilä
- ☒ Catty

Bokslut 2018/2019

Vår senaste bokslutsperiod 1 april 2018 – 31 mars 2019 är avslutad och väntar bara på slutrevision. På totalnivå kan vi konstatera

- Intäkter enligt budget, omsättning 23,1 miljoner euro
- Löner och personalkostnader något över budget, främst beroende på att delar av rederistödet inte betalats ut som förväntat
- Drift- och underhållskostnader ca 2% över budget
- Årets stora besvikelse är – igen – dockningskostnaderna som kraftigt översteg budget, 2,6 miljoner euro mot budgeterat 1,5 miljoner euro
- Det totala kassaflödet uppgår till 0,7 miljoner euro mot budgeterat 1,9 miljoner euro

Fartygsvis

- Link Star svagt resultat på grund av dyr dockning
- Mimer och Midas båda 0,5-0,6 miljoner euro på plus vilket får betraktas som bra
- Mistral på minus efter en mycket dyr dockning
- Misana och Misida ungefär som väntat utom att Misana drabbades av en oplanerad dockning pga läckande aktertruster
- Baltica gör ett starkt resultat med ett positivt kassaflöde om ca 1,3 miljoner euro

Sammanfattningsvis har vi en stark ekonomi med positivt kassaflöde och god likviditet efter försäljningen av Miranda. Nu väntar vi på nästa nybyggnadsprojekt!

☒ Dan

Redaktionsruta

Redaktör/toimittaja
Dan Mikkola

Översättning/
Käännöstyö
Sari Törnroos
Catty Ramsay

Upplaga/lukumäärä
450



Godby Shipping Ab
www.godbyshipping.fi
dan.mikkola@godbyshipping.fi

Wärtsilä 46 Unic C3 26-27.3.2019

- Niklas Nordqvist
- Toni Koivisto
- Ain Alvela
- Anton Hartonen
- Rickhard Lundström
- Julius Flemming
- Mikael Fredriksson

Officers Meeting 2/2019 28.3.2019

- Dan Mikkola
- Eva Mikkola-Karlström
- Karl-Erik Karlsson
- Mikael Fredriksson
- Gunnel Häggblom
- Sari Törnroos
- Catty Ramsay
- Erika Mattsson
- Risto Lintunen
- Karri Heijari
- Jussi Österman
- Janne Lustig
- Tomas Mikkola
- Kenneth Lindeman
- Jukka Harju
- Johan Sjöblom
- Gunnar Syden
- Toni Koivisto
- Ain Alvela
- Lari Leino
- Rickhard Lundström
- Jussi Blom
- Esa Raatikainen
- Jouni Rask

Befraktningsläget

Det enda som hänt sedan senaste numret av FlaskPosten är att Mimers kontrakt med Marinex har förlängts och nu gäller till augusti 2019.

Befraktningsläget är därmed följande

- Mimer Marinex augusti 2019
- Midas CMA CGM december 2019
- Mistral P&O december 2019
- Misana och Misida Stena RoRo december 2019
- Baltica TransProCon december 2019
- Link Star UPM-Kymmene december 2020

☒ Dan

Vision 2020

I samband med ledarskapsprojektet tog vi 2016 fram en vision för 2020 – dvs vår uppfattning om var vi vill vara år 2020.

De två viktigaste punkterna var

- 10-12 fartyg, dvs tillväxt i takt med kundernas behov
- 2 nybyggen eftersom våra ”nyaste” fartyg Misana och Misida är från 2007 och alltså snart 12 år gamla

Sedan 2016 är det enda som hänt på tonnagesidan att vi sålt Miranda och köpt Baltica. Vi har alltså inte hittills klarat av att leverera den tillväxt och det nya projekt som vi önskat. Har då visionen förändrat?

Kort sagt nej. Jag anser fortfarande att tillväxt med rimlig lönsamhet är rätt väg framåt. Vi ska definitivt bygga nytt – helst roro. Levererade 2020 kommer de inte att vara men en beställning är det vi siktar på.

☒ Dan

Wasaline gjorde nytt rekordår

År 2018 levererade rederiet för sjätte året i rad en ökad trafikvolym och förbättrade resultatet med 17,4 procent.

Wasaline ökade sina marknadsandelar på passagerartrafiken mellan Sverige och Finland och året var igen ett rekordår sedan trafikstarten 2013.

Passagerarvolymen ökade med 6,2 procent och fraktenheterna med 2,2 procent. Resultatet före bokslutsdispositioner blev +2,1 miljoner euro.

© SSB nyhetsbrev 2019-03-07

Försäkringar 2019/2020

Vi har förnyat kasko och hyresförlust med Alandia, samt P&I (Protection and Indemnity) med Gard. Nytt för i år är att även mv Baltica nu är försäkrad i Gard (Baltica var tidigare försäkrad i Skuld), men nu har vi alltså alla samlade, vilket ger oss bättre service och premier.

Självriskerna är oförändrade 165.000 euro per skadefall för kasko, 14 dagar för hyresförlust och 50.000 USD för P&I. Det är höga självrisker. Tanken bakom det är att våra fartyg är välunderhållna och vi ska inte ha någon oplanerad off-hire, samt att vi kan ta en större risk själva utan att behöva blanda in försäkringsbolagen.

Även om vi har en skada som vi tror att inte går över självrisk, så kan vi ändå alltid vid behov använda försäkringsbolagens nätverk av inspektörer för att skydda våra intressen om det hänt något.

☒ Eva

Stena lägger order på ännu en E-Flexer

Stena RoRo har lagt order på ytterligare ett fartyg i Stena E-Flexer klassen hos det kinesiska varvet AVIC Weihai. Det här är i tillägg till de tidigare åtta redan beställda fartygen och Stena har option på ytterligare två båtar. För fartyget, som byggs för LNG-drift, har tecknats ett långt charteravtal med Brittany Ferries. Leverans beräknas ske under hösten 2023.

Långa charteravtal har alltså nu tecknats med Brittany Ferries för totalt tre fartyg, varav två med LNG-drift. Den första båten kölsträcktes i mitten av januari vid en ceremoni vid varvet i Kina.

Fakta Stena E-Flexer LNG

- Längd: 214,5 m
- Djup: 6,4 m
- Bredd: 27,8 m
- Kapacitet: 2.750 längdmeter
- 1.000 passagerare, 340 hytter

© www.stenaroro.com 2019-03-27



Eckerö köper tillbaka Transporter

Det åländska rederiet Eckerö Shipping köper tillbaka roro-fartyget Transporter som såldes till Spanien 2015.

Ett flerårigt befraktningsavtal med option att förlänga avtalet har slutits, meddelar rederiet.

Eckerö Shipping räknar med att ta över fartyget den 19 mars 2019. Transporter byggdes 1991 som Hammö och har en lastkapacitet på 1.263 filmeter.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-03-12

Eckerö köper nytt

Rederiaktiebolaget Eckerö, har under-tecknat avtal om att köpa ett ropax-fartyg som ska sättas i dotterbolaget Eckerö Lines trafik på Finska viken.

Det Bahamasflaggade ropax-fartyget European Endeavour, som senast har gått i trafik för P&O Ferries mellan Dublin och Liverpool, kommer inom de närmaste veckorna att tas över av Eckerö. Innan hon inleder trafik för Eckerö Line blir det aktuellt att anpassa fartyget för den nya linjen.

– På kort sikt krävs det mindre anpassningar men vi räknar med att få henne i trafik till sommaren. Vi planerar att ta henne till varv och eventuellt även sätta henne torr, säger koncernens vd Björn Blomqvist.

Eckerö Line återinför nu trafik med två fartyg, där det ena är i första hand anpassat för lasttrafik. En orsak till detta är de kraftigt ökande fraktvolymerna och ett likaså växande antal bilar som transporteras av Eckerö Line. Med det nya fartyget förväntas volymerna ytterligare öka. Den omfördelade lastbilstrafiken till Nordsjö kommer även att minska den tunga trafiken i centrala Helsingfors, uppger rederiet.

Fartyget är byggt 2000 av Astilleros Españoles i Spanien. Kapaciteten är 2.000 filmeter och 366 passagerare.

Det fartyg som Eckerökoncernen köper har bogport, något som krävs för smidig lastkapacitet, men som de flesta fartygen på marknaden saknar.

Nyförvärvet saknar också isklass, något som kommer att åtgärdas senare. Det nya fartyget kommer att segla under finsk flagg.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-05-06

Wallenius och SOL bildar nytt rederi

Wallenius och Svenska Orient Linien (SOL) har bildat ett nytt, gemensamt ägt rederi Wallenius SOL AB, som inleder linjetrafik med roro-fartyg från fem svenska och finländska hamnar i Bottniska viken till kontinenten och England. Baslasten utgörs av export och import för skogsindustrin, men linjen är även öppen för andra kunder. Totalt ska fem fartyg sysselsättas i trafiken, av dessa kan upp till fyra bli nybyggen. De skogsbolag med vilka Wallenius Sol inledningsvis har ingått skeppningsavtal är Stora Enso och Metsä Board. En befintlig kund som följer med in i det nya rederiets trafik är BillerudKorsnäs.

Den del av nuvarande SOL:s verksamhet som överflyttas till Wallenius SOL omfattar i princip allt utom medelhavstrafiken och Transprocon. Wallenius Sol är ett helt fristående rederi med egen verksamhet, även om det under de närmaste åren inte blir några större förändringar jämfört med den roro-trafik som vi har opererat, förklarar Ragnar Johansson, som blir vd för det nya rederiet.

– Till en början kommer rederiet att vara lokaliserat hos oss. Det blir business as usual fram till att nybyggda fartyg kommer. I princip blir det samma människor som gör samma saker under ett och ett halvt års tid. De fartyg som idag trafikerar är tänkta att fortsätta till de blir avlösta av nybyggen.

Ragnar Johansson, nuvarande vd för SOL, berättar att planerna började ta form på allvar i slutet av 2017, även om idén är betydligt äldre än så.

– Vi tänkte att det borde gå att samordna och effektivisera skogsindustrins sjötransporter så att man koncentrerar trafiken till en hamn i Tyskland, Benelux respektive England.

Han berättar att det samtidigt gäller att ta hänsyn till den konkurrenssituation som råder mellan de olika skogsbolagen. Dessutom har de olika långa avtal för både inbefraktade fartyg och terminaler.

– För två år sedan upptäckte vi att stjärnorna står rätt 2021 för att påbörja något nytt. Då är det många fartyg som går ut ur sin charter och många avtal för terminaler som upphör.

– Walleniusrederierna har en lång historia och mycket god kompetens av att effektivt arbeta i partnerskap, säger Richard Jeppsson, kommunikationschef på Wallenius, och fortsätter:

– Vi är mycket nöjda med detta partnerskap där SOL och Wallenius rederierna kompletterar varandra, vilket ger en stark bas för Wallenius Sols fortsatta tillväxt. Vår kompetens inom roro-transporter, fartygsdesign, nybyggnation, fartygsägande och effektiv fartygsdrift kommer att vara starkt bidragande till Wallenius SOL:s framgångar.

Wallenius SOL har som målsättning att bygga upp en långsiktig infrastruktur för basindustrin runt Bottenviken för att trygga miljövänliga sjötransporter både på nord- och sydgående.

– Det är nästa lika långt från Kemi till kontinenten som det är från östra Kanada till kontinenten. Hela transporten sker inom SECA, vilket innebär att transporterna blir dyra. Genom att slå ihop volymerna och inte konkurrera med transporter utan med produkter och marknadskunskap kan skogsbolagen få ner sina transportkostnader. På det här viset får de alla bättre förutsättningar att sälja sina produkter ute på marknaden, säger Ragnar Johansson.

Den nya roro-trafiken bygger på hög frekvens, något som Ragnar Johansson anser att är nödvändigt för industrin i norr.

– Detta är ett industriprojekt där vi bygger upp en infrastruktur för Bottenviken på ett så miljömässigt sätt som man någonsin kan. Industrin kring Bottenviken ska få samma service som i södra Finland. När vi samlar ihop volymer och ett antal olika skogsbolag kommer in i systemet med långsiktiga avtal så skapas förutsättningar för att dra igång en linjetrafik där de utgör basen i stället för trailerkunder och speditörer, vilket gäller för linjetrafiken på södra Finland.

I Finland har skogsbolagen i praktiken inga alternativ till sjötransporterna. I Sverige är det en del skogsbolag som kör huvuddelen av sin export på järnväg.

– Det är vår långsiktiga strategi att bygga upp ett så bra system med så hög frekvens och täckning att det blir svårt för någon annan att göra det bättre. I Sverige kan vi konkurrera med järnvägen och i framtiden även med lastbilarna.

Ragnar Johansson förklarar att sjötransporterna friställer kapacitet på järnvägen som i sin tur får kapacitet att ta över annat gods från landsvägen.

– Man talar ofta om att flytta över gods från väg till sjö. Man ska hellre flytta över gods från järnväg till sjö eftersom de är mest lika varandra med långa distanser, ofta enhetslaster och alltid med omlastning.

Enligt Ragnar Johansson har det inte tillförts nytt roro-tonnage för transporter av skogsprodukter sedan de så kallade T-fartygen Tavastland, Tundraland och Thuleland byggdes i Raumo för snart 15 år sedan.

– När vi började fundera på hur ett system kunde se ut insåg vi att det krävs nya fartyg. Rederiet har därför beställt nya roro-fartyg från Kina för levereras under 2021. Trafiken kommer att opereras med sammanlagt fem fartyg av vilka upp till fyra kan bli nybyggen.

Ragnar Johansson informerar också att de nya fartygen blir 240 meter långa och att de byggs till högsta möjliga miljöprestanda med LNG-drift. För att minimera riskerna för trafikstörningar även under svåra isförhållanden i Bottenviken får de högsta svensk-finska isklass 1A Super.

– De blir världens största isklassade roro-fartyg med en dödvikt på 30.000 ton och en lastkapacitet som motsvarar 5.500 filmeter. De designas för transport av skogsprodukter men kan givetvis också användas för andra laster. Fartygen får svensk flagg och ska införas i det svenska tonnageskattesystemet.

– Svensk flagg är konkurrenskraftig med vilken annan europeisk flagga som helst. Dessutom passar tonnageskattesystemet oss väldigt väl. Vi kommer in med nytt tonnage i en långsiktig verksamhet. Jag kan inte se något i systemet som hindrar oss, snarare tvärtom. Det är som skraddarsytt för vår verksamhet, menar Ragnar Johansson.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-04-23



CLdN förstärker Göteborg–Zeebrugge

Sedan januari 2018 har CLdN haft fyra ro-ro-fartyg på linjen mellan Göteborg och Zeebrugge med fyra avgångar i varje riktning per vecka. Nu förstärker de linjen ytterligare genom att sätta in fartyget Catherine på linjen.

Catherine är i det som CLdN kallar för Conro-klassen och har totalt 2.750 filmeters lastförmåga. Enligt rederiet innebär bytet av fartyg en 20-procentig ökning av kapaciteten. Catherine inleder trafiken på linjen från 24 februari.

Utöver Catherine kommer CLdN ta leverans av fyra nya, ännu större, ro-ro-fartyg under 2019. Det första fartyget, Laureline, levereras i slutet av februari. De nya fartygen har en kapacitet på 5.400 filmeter. Det är ännu inte specificerat vilka linjer de nya fartygen ska trafikera.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-02-18

Starkt resultat för Finnlines

Finnlines redovisar åter ett starkt resultat för det gångna verksamhetsåret. Finnlines, som ingår i Grimaldi, omsatte 589 miljoner euro under 2018 vilket var en ökning med 10 procent jämfört med året innan. Rörelseresultatet uppgick till 105 miljoner och resultatet före skatt till 95 miljoner.

Under 2018 transporterade Finnlines 754.000 enheter, jämfört med 709.000 året innan. Därtill skeppades drygt 1,2 miljon ton gods som inte kan mätas i antal enheter samt 163.000 fabriksnya bilar. Dessutom reste 655.000 passagerare och chaufförer med fartygen.

Emanuele Grimaldi uppger att Finnlines kommer att fortsätta att sysselsätta allt större fartyg för att uppnå stordriftsfördelar.

– I april 2018 inledde vi vårt program på 200 miljoner euro genom att beställa tre nya gröna ro-ro-fartyg med 5.800 filmeters kapacitet. Men det är inte allt. Vi designar och utvecklar för närvarande ett nytt ropax-koncept för Finnlines. Dessa Superstar ropax-fartyg kommer att bli större än våra befintliga största fartyg av Star-klass och de kommer också att uppfylla högsta standard vad gäller teknik och miljö.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-03-04

Grande America sjönk i Biscaya

Grimaldi bekräftar att branden ombord på förlista Grande America uppstod i lasten.

Det var i söndags som en våldsam brand uppstod på rederiet Grimaldis conro Grande America när det befann sig i Biscayabukten cirka 140 sjömil från sydvästra Frankrike. Under timmarna efter att franska räddningstjänsten avbröt försöken att släcka branden fick fartyget alltmer slagsida för att slutligen sjunka.

Besättningen på 26 personer och en passagerare kunde på måndagen räddas under besvärliga väderförhållanden av brittiska flottans HMS Argyll.

Grimaldi har bekräftat att branden uppstod i en container på däck. Fartyget var på väg från Hamburg till Casablanca med en last av 363 containrar och ett antal fordon i fartygets ro-ro-sektion.

Italiensflaggade Grande America byggdes 1997, var 214 meter långt och 32 meter brett.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-03-14

Stena köper ropax-fartyg i Japan

Stena RoRo har köpt färjan Yamato från det japanska rederiet Hankyu Ferry. Fartyget kommer att byggas om på ett varv i Europa och fullt ut anpassas till europeisk standard för att sedan chartras ut.

Ombyggnationen påbörjas våren 2020 och färjan beräknas börja gå i trafik under sommaren.

– På den europeiska marknaden är efterfrågan större än tillgången på den här typen av fartyg varför vi har sonderat den asiatiska marknaden och då framför allt Japan, avslutar Per Westling, VD Stena RoRo.

Fakta

- Längd 195 m
- Bredd 26,4 m
- Fart 23,5 knop
- Lastmeter 2.350
- Byggnadsår 2003

© Stena RoRo 2019-02-18



MacAndrews integreras med Containerships

CMA CGM slår samman sina linjer Containerships och MacAndrews till ett och samma varumärke Containerships.

Från 1 april verkar de CMA CGM-ägda shortssea operatörerna MacAndrews och Containerships under det gemensamma namnet Containerships.

CMA CGM uppger att sammanslagningen av två välkända experter inom intra-europeiska multimodala transporter leder till ett ledande varumärke inom detta område.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-02-06

Team Lines ger upp

Feederlinjen Team Lines upphör med sin verksamhet den 11 februari 2019.

De försämrade marknadsförhållandena i Nordeuropa i kombination med den pågående konsolideringsprocessen inom den maritima sektorn uppges vara orsaken till att den Hamburg-baserade container-feederoperatören Team Lines Deutschland upphör med sin affärsverksamhet från den 11 februari 2019.

Team Lines bildades 1991 av H.M. Gehrckens, Ernst Russ, Johannes Ick och Mathies Reederei Schwedendienst GmbH. Finnlines blev delägare i Team Lines från 1998 och tog över hela bolaget 2001. Finnlines sålde Team Lines till belgiska Delphis NV 2006.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-02-05

Meriaura befraktar fem fartyg

Fartygen som befraktas är lastfartyget Enough Talk, de två 8.000 tons kombinationsfartygen Antonia och Antje och de två 4.000 tons torrlastfartygen Travetal och Alstertal. Tack vare den ökade kapaciteten kan en del av flottan användas för längre projekt eller tidsbefraktningar.

© SSB nyhetsbrev 2019-01-31

ESL-Shipping gjorde vinst på 15 meur

År 2018 bestod tonnage av 49 fartyg, varav bolaget ägde 22, var minoritetsägare i 2, befraktade 1 och tidsbefraktade 24 fartyg. Bunkerpriset varierade ovanligt mycket. De nya fartygen hade problem med lyftkranarna. MacGregor ska reparera lyftkranarna i början av året.

© SSB nyhetsbrev 2019-02-21

ESL Shippings m/s Haaga finskflaggas

M/S Haaga på 23.650 dwt är ett av de två miljövänliga bulkfartygen som färdigställdes förra året. Haaga trafikerade till en början under portugisisk flagg men övergår till finsk flagg efter ett avtal med sjöfartsförbunden.

© SSB nyhetsbrev 2019-03-14

Utlandsägda fartyg under finsk flagg

Andelen utländskt tonnage som seglar under finsk flagg ökar, samtidigt som den utländska ägaren ansvarar för operationen (Finnlines/Grimaldi, Bore/Spliethoff och Containership/CMA CGM).

Rätten att besluta om fartygens användning innehas av dotterbolag som verkar utomlands eller i Finland. De utlandsägda fartygen fraktar över 60 procent av vår import inom roro-trafiken, över 90 procent inom containertrafiken, över 70 procent inom torrlasttrafiken och över 90 procent inom kemikalie- och gastanktrafiken samt prämtrafiken.

© SSB nyhetsbrev 2019-01-31

Två nybyggen till Alfons Håkans

Alfons Håkans har tecknat avtal om två nybyggda ASD-bogserbåtar som ska byggas vid varvet Sanmar i Turkiet.

Fartygen som ritats av Robert Allan Ltd i Kanada ska levereras sommaren 2020 för trafik i norra Östersjön. Alfons Håkans befinner sig i stark utveckling och expansion. Under fjolåret uppdaterades flottan med två ASD-bogserare.

© SSB nyhetsbrev 2019-02-25

Småtonnage hyrs och köps i Finland

Finland har en livskraftig rederiverksamhet kring mindre lasttonnage och under den senaste tiden har ett flertal fartyg hyrts in eller bytt ägare.

Meriaura utökar sin flotta med fem tidsbefraktade fartyg. Specialfartyget Enough Talk är konstruerat för stora laster på däck och kompletterar därmed sitt tonnageutbud för specialtransporter. Fartyget ägs av Rauma Cata och har finländsk flagg. Rederiet har två egna specialfartyg inom samma segment, Aura och Meri.

Två av de nyligen inhyrda fartygen är multipurpose-tunglyftfartyg med en lastkapacitet omkring 8.000 ton, alltså betydligt större än vad rederiet traditionellt har sysselsatt på torrlastsidan.

Antonia om 9.770 dwt är registrerad i Finland och hyrs in från rederiet Helmer Lundström Ab, som nyligen köpte in fartyget från Italien. Hon hette då Pietro Benedetti.

Av liknande typ är Antje om 7.984 dwt som ägs av tyska Concord Shipping. Hon har Antigua & Barbuda-flagg. De två nyligen inhyrda fartygen fortsätter Meriauras satsning på större tonnage än tidigare. Redan i höstas hyrde Meriaura in Airisto om 8.733 dwt från Aalto Shipping Company. Airisto har finländsk flagg.

Som ersättare för återlämnade TC-fartyg i sin traditionella storleksklass hyr Meriaura in de cyprenflaggade systerfartygen Travetal och Alstertal från Marship. Fartygen är på cirka 4.200 dwt.

Helmer Lundström Ab köpte in sin nya Antonia som ersättare för ett fartyg med samma namn om 4.748 dwt som i höstas såldes till Prima Shipping. Den tidigare Antonia heter numera Prima Viking.

Rederi Ab Nathalie har köpt torrlastaren Corinne om 2.172 dwt från Gran Ship och döpt om henne till Jolie. Fartyget går i långtidscharter för Prima Shipping.

I december sålde Archipelago Lines torrlastaren Rinaland om 2.723 dwt till Mopro, varvid fartyget återfick sitt föregående namn Nina. Fartyget är tidsbefraktat till Meriaura.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-01-31

Lundqvists nya Alfa Finlandia

Lundqvist-gruppen har fått en ny afra-max tanker levererad. Fartyget levererades i torsdags i förra veckan och döptes till Alfa Finlandia av Rani Chauhan, hustru till fartygets indiska befälhavare Ajay Chauhan. Fartyget avgick den 8 februari mot Singapore för att ta last till Europa.

© SSB nyhetsbrev 2019-02-14

Lundqvist har sålt m/t Hildegaard

99.000 DWT aframaxtankern Hildegaard, byggd 1999, har sålts till Dubai-baserade Marshal Shipping LLC. Därmed består den Lundqvistska flottan av elva aframaxtankers, alla byggda på 2000-talet. De sju senaste byggda under de senaste fyra åren.

© SSB nyhetsbrev 2019-03-07

Arctia upphör med offshore



På grund av den hårda konkurrensen på marknaden har de lönsamma internationella befraktningsavtalen uteblivit.

Efterfrågan har minskat även i Nordamerika och Ryssland till följd av protektionistiska åtgärder. Kombiisbrytarna Nordicas och Fennica fortsätter isbrytningen tillsammans med de traditionella isbrytarna.

© SSB nyhetsbrev 2019-04-04

Rekordvolym i Helsingfors hamn

Helsingfors hamn noterar rekord i godshandlingen och behåller sin position som den livligaste passagerarhamnen i Europa.

I hamnen hanterades 14,7 miljoner ton. Antalet TEU uppgick till 509.500, vilket motsvarar 4,0 miljoner ton. Antalet trailers och lastbilar var 603.100, lastade med totalt 7,6 miljoner ton gods.

Finlands största universalhamn är hamnparet Fredrikshamn-Kotka, Port of HaminaKotka, som hanterade närmare 16,2 miljoner ton gods 2018. Ökningen jämfört med 2017 var drygt tio procent. Antalet TEU var 653.400, en nedgång med drygt fem procent.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-02-05

Rekordstor tillväxt i Hangö hamn

Under 2018 hanterade Hangö Hamn kring 1.900 fartyg och över 5,1 miljoner ton gods inom främst ro-ro-trafik.

Samtidigt fortsätter man sin utbyggnad av Västra hamnen och förbereder för storskalig bulkhantering i Koverhar.
© SSB nyhetsbrev 2019-02-21

Störst godsvolym på tio år i Sverige

Under de tre sista månaderna förra året hanterades 45,4 miljoner ton gods i de svenska hamnarna, en volym man får gå tillbaka till 2008 för att komma upp till.

Totalt ankom 20.281 fartyg under det fjärde kvartalet (oktober–december) 2018. För samma period 2017 var siffran 19.642 fartyg enligt Trafikanalys siffror som bygger på uppgifter från samtliga svenska hamnar och lastageplatser.
© Svensk Sjöfartstidning 2019-03-21

Prisutdelning i SSB minuttävling

Bästa fartyg var Langh Ships Aila.

Bland de individuella resultaten var Marko Kaukinen och Viktor Hipponen bäst av herrarna och Milla Rekola och Laura Pyytövaara bäst av damerna.

SSB tackar alla som deltog i Minuttävlingen!

© SSB nyhetsbrev 2019-02-21

Sök till Formare!

ForMare är ett unikt arbetshälsoprogram för sjöfarare. Programmet erbjuder dig en unik möjlighet att förbättra din hälsa och ditt välmående. Du bestämmer själv dina målsättningar, ForMare ger dig verktygen och stödet för att uppnå dessa mål. ForMare genomförs av Sjömansservicebyrån och Sjömanspensionskassan i samarbete med Alandia, Sjömanskyrkan och Maresan Oy.

Rederier som deltar 2019: Rederi Ab Eckerö, TallinkSilja, Finnlines, Godby Shipping, Langh Ship, Prima Shipping, OSM, ESL Shipping, Bore. Läs mera <https://mepa.fi/sv/tjanster/formare/>
© SSB nyhetsbrev 2019-04-25

Efterfrågan på sjöfarare



Detta konstateras i en undersökning av World Maritime University och ITF, där man undersökte hur teknikutvecklingen påverkar yrkena inom transportsektorn. Den ökande automatiseringsgraden kräver ny slags kompetens. Mängden varor som transporteras sjövägen fortsätter öka. Lastvolymerna ökar tack vare digitaliseringen och automatiseringen och kan transporteras ännu mer effektivt.

© SSB nyhetsbrev 2019-01-31

Fler sjömän behövs i Sverige

Cirka 800 personer kommer att behövas inom sjöfarten inom en femårsperiod, enligt Transportföretagens nya rapport som bygger på enkätsvar från Sarfs medlemmar.

Av Sjöfartens Arbetsgivarförbunds (Sarfa) medlemmar, som innefattar samtliga större rederier, har 83 procent svarat på enkäten. Förutom det låga söktrycket till sjöfartsutbildningarna ses kommande pensionsavgångar som en stor utmaning.

© SSB nyhetsbrev 2019-01-31

Blandbesättningar på finländska fartyg

Enligt uppgifter till Turun Sanomat vill Rederierna i Finland öka antalet utländska befäl på finländska fartyg.

Det nuvarande ramavtalet tillåter att en tredjedel av befälen är arbetskraft från ett land utanför EU. Enligt Turun Sanomat vill Rederierna i Finland att tvisten om besättningarna ska utredas av en särskild arbetsgrupp, som ska försöka nå en uppgörelse senast i början av nästa år.

© SSB nyhetsbrev 2019-03-14

Praktikvarnen

Till årets praktikfartyg 2018 har utsetts Finnlines Finnlady med hårfin marginal till VG-Shippings Martta VG och Finnlines Finntide. Valet baserar sig på av praktikanterna, som varit under år 2018 på handledd fartygspraktik, given feedbacken. Övriga fartyg i Top 10 var Silja Serenade, Seagard, Aila, Finnsea, Finnsun, Finnbreeze, Wasa Express och Kallio.

© SSB nyhetsbrev 2019-02-14

Costa Smeralda sjösatt

Kryssningsfartyget Costa Smeralda, som är under byggnad på Meyer Turku i Åbo, sjösätts i dag. Beställare är Costa Cruises inom Carnival-gruppen.

Nybygget är på 183.900 brutto och får 2.610 passagerarhytter med plats för drygt 6.500 passagerare. Besättningen uppgår till 1.646 personer.

Leveransen blir i oktober 2019. Costa Smeralda blir Costas första och ett av världens första LNG-drivna kryssningsfartyg.

– Med Costa Smeralda har vi kunnat utnyttja vårt kunnande i planering och byggnation av LNG-fartyg. Detta fartyg är för oss också ett steg mot större fartyg när vi fortsätter att fördubbla volymen, säger Jan Meyer, vd för Meyer Turku.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-03-15

Nybygge till Tallink

Raumovarvet Rauma Marine Construction och Tallink-koncernen har kommit överens om att bygga ett nytt fartyg för ruten Helsingfors-Tallin.

Det nya fartyget drivs med flytande naturgas, LNG. Fartyget blir 212 m långt och har plats för 2.800 pax. Det ska stå klart i januari 2022. Den sysselsättande effekten för Raumovarvet är 1.500 manarbetsår. Fartygsbygget kostar cirka 250 MEUR.

© SSB nyhetsbrev 2019-04-01



Wärtsilä-teknologi till Wasalines nybygge

Wasalines nya färja, som byggs av Rauma Marine Construction, ska levereras i maj år 2021 och beskrivs som ett av världens mest miljövänliga och effektiva fartyg och utrustas med den senaste teknologin från Wärtsilä.

I affären ingår Wärtsilä 31DF-maskiner, LNG-tankar, olika tekniska system, bogpropellrar, katalysatorer, kontroller och integrerade elektroniska- och automationssystem.

© SSB nyhetsbrev 2019-03-21

Omsättning 1 mrd euro för Åbovarvet

År 2018 ökade Meyer Turkus varvs omsättning från 808 miljoner till 969,7 miljoner euro. Vinsten är tre procent av omsättningen, alltså ungefär 30 miljoner euro. Ifjol investerade varvet kring 70 miljoner euro.

© SSB nyhetsbrev 2019-04-15

RR uppgraderar för halv miljard

Rolls-Royce har genomfört en uppgradering i mångmiljonklassen av sin produktionsanläggning för propelleraggregat i Raumo.

Investeringen uppgår till 57 miljoner euro. Rolls-Royce uppger att anläggningen i Raumo, genom sammanslagning av produktionen till en enda plats, skapar en av världens mest avancerade anläggningar för tillverkning av propulsionsenheter.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-01-28

Wasaline satsar på att spara energi

Wasaline fortsatte under fjolåret med olika energibesparingsåtgärder och investerade bland annat i olika automationssystem. Elförbrukningen ombord har minskat med 40 procent genom dessa åtgärder och bränsleförbrukningen har reducerats med 4,5 procent, skriver vd Peter Ståhlberg.

Sedan år 2016, då rederiet inledde sitt energibesparingsprojekt, har man minskat sina koldioxidutsläpp med 11 procent, enligt Ståhlberg. Rederiets vision är att i år avskaffa plast- och engångsförpackningar samt utveckla effektivare sortering av avfall ombord.

© SSB nyhetsbrev 2019-03-07

Langh: svavelrenare för 100 meur

I fjol uppgick försäljningen av svavelrenare till 50 miljoner euro.

Nu är orderstocken uppe i otroliga 100 miljoner euro.

– Jag var själv motståndare till svaveldirektivet men i något skede var jag tvungen att göra en helomvändning, skrattade det 70-åriga sjöfartsrådet Hans Langh i en intervju av Turun Sanomat.

© SSB nyhetsbrev 2019-05-03

Bränsleceller på fartyg

Bränsleceller som går på metanol eller ammoniak kan bli vanliga framöver. Men de är inte anpassade för kommersiellt bruk ännu.

Royal Caribbean Cruises nya fartyg Icon som byggs på Åbo-varvet kommer att få bränsleceller. Rederiet har meddelat att de vill utveckla tekniken så att den kan användas som energikälla för fartygens hotellverksamhet.

© SSB nyhetsbrev 2019-03-07

Stena Bulk investerar stort i skrubbers

Före januari 2020 ska tio IMO II MAX, fem Suezmax och ett tankfartyg av MR-storlek utrustas med skrubberanläggning för att uppfylla IMO:s svaveldirektiv som träder i kraft 2020.

Den totala investeringen uppgår till 55 miljoner US-dollar och inkluderar utrustning, installation och kostnad för den tid fartygen inte är i drift. Återbetalningstiden för investeringen uppgår till mellan 1,5 och 2,5 år, vilken redan har säkrats genom inlåsning av framtida bränslepriser.

Stena Bulk uppger att tillgången på bränsle globalt är begränsad till en viss nivå, vilket har blivit ett bekymmer för många.

– Vi utvärderade de olika alternativen och kom till slutsatsen att genom att installera skrubbers skulle vi säkra större tillgång till bränsle för våra fartyg och begränsa risken att inte ha tillgång till rätt sorts bränsle. Därigenom skulle vi också kunna fortsätta vara flexibla i vår operation, säger Erik Hånell, vd Stena Bulk.

De anläggningar som ska installeras på Stena Bulk-fartygen är av typ open loop hybrid ready och utrustas med vattenrening, vilken inte enbart avlägsnar svavel utan även partiklar från avgaserna.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-03-18



RiF skeptisk till MRV



Föreningen Rederierna i Finland (RiF) anser att det globala DCS är ett bättre rapporteringssystem för CO₂-utsläpp än det regionala MRV.

Från och med 1 januari 2018 har rederierna samlat in data till EU:s CO₂-rapporteringssystem MRV. Uppgifterna lämnas till Emsa senast 30 april 2019 och börjar publiceras från 30 juni 2019. Detta trots att det inte existerar någon internationell och enhetlig beräkningsmodell för fartygens CO₂-avtryck.

Situationen kompliceras ytterligare av att det finns dubbla system. IMO har sitt globala DCS, där bara fartygets bunkerförbrukning rapporteras. EU:s regionala MRV samlar även in distanser samt last- och passageraruppgifter.

Inom EU pågår arbete för att MRV ska närma sig DCS. Olof Widén på RiF påpekar att rapporteringssystemets egentliga syfte är att pålitligt utreda bunkerförbrukningen och CO₂-utsläppen inom den internationella sjöfarten.

– Vi tycker att MRV borde gå upp i IMO:s system DCS. Det som saknas i DCS kan man småningom utveckla via IMO. Vi vet att saker tar tid i IMO men de görs alltid ordentligt. Min förhoppning är att vi på några års sikt bara ska ha ett globalt system.

© Svensk Sjöfartstidning 2019-03-05

Nya beräkningar på utsläpp

Alla finländska passagerarfartyg transporterar förutom passagerare, också frakt. I de finländska rederiernas fartyg som används i kryssningstrafik, är så kallade ropax-fartyg dvs. bilfärjor.

Klimatpåverkan räknas ut enligt ett medeltal på antalet passagerare per rutt i relation till bränsleförbrukningen. I beräkningen beaktar man också frakten och passagerarnas bilar. Så det är inte bara kryssningen som ingår.

Av Finlands totala export och import, dvs. utrikeshandels transporter sker 83% till sjöss. Sjötrafiken är den miljövänligaste transportslaget och detta betonas särskilt vid transport av stora lastmängder. Jämförelse av koldioxidutsläpp gram/tonkilometer: Flygfrakt 435 g, lastbil 80 g, fraktfartyg 7,9 g, stort tankfartyg 3 g.

© SSB nyhetsbrev 2019-03-07



Rahtaustilanne

Aino mitä on tapahtunut on että Mimerin sopimusta Marinexin kanssa on pidennetty ja on nyt voimassa elokuuhun 2019. Rahtaustilanne on täten seuraavan lainen

- Mimer Marinex elokuu 2019
- Midas CMA CGM joulukuun 2019
- Mistral P&O joulukuun 2019
- Misana ja Misida Stena RoRo joulukuun 2019
- Baltica TransProCon joulukuun 2019
- Link Star UPM-Kymmene joulukuun 2020

☒ Dan

Tilinpäätös 2018/2019

Viimeisin tilikautemme 1. huhtikuuta 2018 – 31. maaliskuuta 2019 on nyt päätetty ja odottaa vain lopputilintarkastusta.

Kokonaisuudessaan voimme todeta

- Tulot ovat budjetin mukaiset, liikevaihto 23,1 miljoonaa euroa
- Palkat ja henkilöstökulut jonkin verran yli budjetin, johtuen ennen kaikkea siitä, että osia varustamotuesta ei maksettu odotustemme mukaisesti
- Käyttö- ja kunnossapitokustannukset noin 2% yli budjetin
- Tilikauden suurin pettymys on – taas – telakointikustannukset, jotka ylittivät budjetin reippaasti, 2,6 miljoonaa euroa budjetin 1,5 miljoonan euron sijaan
- Kokonaiskassavirta on 0,7 miljoonaa euroa budjetoidun 1,9 miljoonan euron sijaan

Aluksittain

- Link Starilla heikko tulos johtuen kalliista telakoinnista
- Sekä Mimer että Midas 0,5-0,6 miljoonaa euroa plussalla, jota voimme pitää hyvänä tuloksena
- Mistral miinuksella erittäin kalliin telakoinnin jälkeen
- Misana ja Misida suurin piirtein odotetusti paitsi, että Misanalle tuli suunnittelematon telakointi vuotavan ahteritrusterin takia
- Baltica tekee vahvan tuloksen noin 1,3 miljoonan euron positiivisella kassavirralla

Yhteenvetona voimme todeta, että meillä on vahva talous positiivisella kassavirralla ja hyvä likviditeetti Mirandan myynnin jäljiltä. Nyt odotamme seuraavaa uudisrakennusprojektia!

☒ Dan

Visio 2020

Johtajuusprojektimme yhteydessä otimme 2016 esille vision vuodelle 2020 – toisin sanoen käsityksemme siitä, missä haluamme olla vuonna 2020.

Kaksi tärkeintä kohtaa olivat

- 10-12 alusta, toisin sanoen kasvua asiakkaittemme tarpeiden mukaan
- 2 uudisrakennusta koska uusimmat aluksemme Misana ja Misida ovat vuodelta 2007 ja näin ollen jo 12 vuotta vanhoja

Sitten vuoden 2016 ainoa, mitä on tapahtunut tonnistopuolella on Mirandan myynti ja Baltican osto. Emme siis ole tähän mennessä pystyneet toimittamaan sitä kasvua emmekä sitä projektia, mitä toivoimme. Onko visiomme sitten muuttunut?

Lyhyesti sanottuna ei. Mielipiteeni on yhä, että kasvu kohtuullisella kannattavuudella on oikea tie eteenpäin. Me rakennamme ehdottomasti uudisrakennuksia – mieluiten roro. Ne eivät tule olemaan valmiita 2020 mutta me tähdäämme tilaukseen.

☒ Dan

Vakuutukset 2019/2020

Olemme uusineet Alandian kanssa kasko- ja off hire – vakuutukset sekä Gardin kanssa P&I (Protection and Indemnity) vakuutuksen. Uutta tällä vuodelle on, että nyt myös Baltica on vakuutettu Gardilla (Baltican vakuutus oli aikaisemmin Skuldilla) mutta nyt siis kaikki vakuutukset on kerätty yhteen, mikä antaa meille parempaa palvelua ja edullisemmat vakuutusmaksut.

Ostavastuu on yhä 165.000 euroa vahinkoa kohden kaskon osalta, 14 päivää off-hiren osalta ja 50.000 USD P&I vakuutuksen kohdalta. Nämä ovat korkeita omavastuita. Ajatuksena tässä on, että aluksemme on pidetty hyvässä kunnossa eikä meille tule suunnittelematonta off-hirea sekä että voimme itse ottaa suuremman riskin ilman vakuutusyhtiöiden puuttumista asiaan.

Vaikka meillä olisi vahinko, jonka emme usko ylittävän omavastuuta, voimme kuitenkin aina tarvittaessa käyttää vakuutusyhtiöiden tarkastajien verkostoa suojellaksemme omia intressejämme vahingon sattuessa.

☒ Eva

Vakuutukset: palkinto mv Midakselle

Midaksella ei ole viimeisen 20 vuoden aikana ollut yhtään vakuutusvahinkotapausta, toisin sanoen ei vahinkoja alukselle, lastille tai henkilöille! Tämä on saavutus, jonka me mielellämme huomioimme ja näin ollen Midaksen päällikkö Joakim Hentunen sai vastaanottaa päällystökokouksessa palkinnon, joka on kaiverrettu palkintolautanen sekä tiimityöaktiiviteetti laivalla. Kiitämme kaikkia, jotka ovat vuosien aikana tehneet tämän mahdolliseksi. Kiitos.

☒ Eva & Dan

Eckerö ostaa m/s Transporterin takaisin

Eckerö Shipping myi laivan vuonna 2015 mutta ostaa sen nyt takaisin. Vuonna 1991 Norjassa rakennettu laivalla on 1.263 kaistametrin ja 5.387 dwt:n lastikapasiteetti.

© MEPA uutissähke 2019-03-07

Finnlinesin tulos parani

Konsernin tulos 2018 parani 12,5 MEUR ja nousi 95,1 miljoonaa euroon. Myös liikevaihto kasvoi 9,9 prosentilla ja oli 589,4 miljoonaa euroa 2018. Viimeisen vuosineljänneksen aikana lastimäärät pysyivät vahvoina, mikä nosti liikevaihdon 141,5 miljoonaa. Loka-joulukuun tulos oli 19,7 MEUR.

© MEPA uutissähke 2019-03-04

Viking Linen uudisrakennus Kiinassa

Viking Linella on Xiamenissa tällä hetkellä noin 17 hengen ryhmä, joista noin 12 on suomalaisia. Viking Linen projektipäällikkö Kari Granberg – Suomessa telakalla on tottunut siihen, että palaverit hoituvat nopeasti ja täsmällisesti. Täällä täytyy varautua siihen, että kaikki kestää. Ilman laajaa joukkoa suomalaisia laivanrakennusalan ammattilaisia hanke ei luultavasti onnistuisi. Kiinaan onkin viety laivahankkeen ympärille kokonainen laivanrakennusalan alihankkijaverkosto.

© MEPA uutissähke 2019-02-25

Seuraavaa PulloPostin numero ilmestyy syyskuussa.

Otamme vastaan kirjoituksia lukijoiltamme!



Eckerö hankkii aluksen Suomen lipun alle

Eckerö Line on tehnyt aiesopimuksen uuden rahtilaivan hankkimisesta.

Alus aloittaa liikennöinnin Helsingin Vuosaaresta Tallinnan A-terminaaliin kesäkuussa. Suomen lipun alla kulkeva alus tulee kuljettamaan rahdin lisäksi automatkustajia, joille uusi, kaksi kertaa päivässä kulkeva laivayhteys tarjoaa edullisen vaihtoehdon liikkua Suomen ja Viron välillä.

Eckerö Linen kuljettaman rahdin ja autojen määrä on ollut viime vuosina voimakkaassa kasvussa ja uuden aluksen käyttöönotto kasvattaa volyymia entisestään. Vuosaareen osittain siirtyvä rekkaliikenne tulee myös vähentämään Helsingin keskusta-alueen raskasta liikennettä.

© MEPA uutissähke 2019-05-06

Meriaura rahtasi alusta

Rahdattavat alukset ovat kansilastialus Enough Talk, kaksi 8.000 tonnin monitoimi-raskasnostoalusta Antonia sekä Antje, sekä kaksi 4.000 tonnin kuivalastialusta, Travetal ja Alstertal.

Kapasiteettilisäys mahdollistaa sitomisen osan kalustosta pitkäaikaisempiin projekteihin tai aikarahtauksiin.

© MEPA uutissähke 2019-02-04

Uusi varustamo Wallenius SOL tilaa LNG-aluksia

Hankkeen takana on kaksi varustamo, Wallenius ja SOL. Pyrkimyksenä on vahvistaa Suomen ja Ruotsin teollisuuden infrastruktuuria. Ensimmäiset pitkäaikaisia sopimuksia allekirjoittavat asiakkaat ovat Stora Enso ja Metsä Board.

Neljä rakennettavaa 1A Super jääluokan roro-alusta ovat kapasiteetiltaan 5.500 kaistametriä ja 30.000 dwt. Alukset tulevat käyttöön 2021 ja korvaavat vanhempaa tonnistoa.

© MEPA uutissähke 2019-04-24



ESL Shippingin liikevoitto kasvoi

ESL Shipping paransi vuonna 2018 kannattavuuttaan ja sen liikevoitto oli 15 MEUR. Tilikauden lopulla varustamon tonnistoa koostui yhteensä 49 aluksesta (464.000 dwt).

Aluksista 22 on kokonaan omistettuja, kaksi alusta on vähemmistöomistettuja, yksi alus on vuokrattu ja loput 24 alusta ovat aikarahdattuja. Bunkkerihinnan vaihtelu oli neljänellä neljänneksellä poikkeuksellisen suurta. ESLin uusien alusten käyttöönottoa haittasivat nosturien vakavat tekniset ongelmat.

Cargotec MacGregor on sitoutunut suorittamaan takuunalaiset korjaustyöt vuoden 2019 ensimmäisen neljänneksen aikana.

© MEPA uutissähke 2019-02-18

Alfons Håkans tilasi kaksi hinaajaa Turkista

Varustamo on allekirjoittanut sopimuksen kahden 1A-jääluokan saattohinaajan rakentamisesta turkkilaisen Sanmar-telakan kanssa. Alukset valmistuvat kesällä 2020.

16 MEUR maksavien alusten tekninen puoli piirustuksineen toteutetaan yhteistyössä hinaajiin erikoistuneen kanadalaisen suunnittelutoimiston Robert Allan Ltd. kanssa. Alfons Håkansille tilaus on suuri investointi ja ensimmäinen alustilaus sitten vuoden 1995, jolloin varustamo rakennutti Zeus-hinaajan Norjassa.

© MEPA uutissähke 2019-03-04

Menestyneitä pienvarustamoita

Merikapteeni Jaakko Varimaan kolumnissa käydään läpi Turun seudun varustamoita, jotka ovat viime aikoina laajentuneet (Aalto, Meriaura, RABN).

© MEPA uutissähke 2019-03-18

Alfa Finlandia luovutettiin Lundqvistille

Japanissa rakennetun uudisrakennus-sarjan seitsemäs ja tällä erää viimeinen aframax-tankkeri Alfa Finlandia lähti kohti Singaporea päällikkönään intialainen Ajay Chauhan, jonka vaimo toimi aluksen kummina.

© MEPA uutissähke 2019-02-11

Lundqvist myi tankkerin

Vuonna 1999 rakennettu Hildagaard on myyty Marshal Shipping LLC -yhtiölle Dubaihin. Alus on ollut paljon Pohjanmeren liikenteessä, mutta kävi vuoden lopulla Ust-Lugassa ja on nyt ankkurissa Omaninlahdella nimellä Heidi ja Palaun lipun alla.

© MEPA uutissähke 2019-03-07

Ulkomaisten omistajien laivoja Suomen lipun alla

Suomen lipun alla purjehtivan ulkomaalaistonniston osuus on kasvussa samalla kun operointivastuu on ulkomaalaisella omistajalla ja ulkomaalaisessa operoinnissa (Containership/CMA CGM, Bore/Splithoff ja Finnlines/Grimaldi).

Alusten käytön päätösvalta on ulkomailla tai Suomessa toimivilla tytäryhtiöillä.

Ulkomaalaisomisteiset alukset kuljettavat tuonnistamme roro-liikenteessä yli 60 prosenttia, konttiliikenteessä yli 90, kuivalastiliikenteessä yli 70 ja kaasusäiliö-, kemikaalisäiliö- sekä proomu-liikenteessä yli 90 prosenttia.

© MEPA uutissähke 2019-02-04

Osaavia merenkulkijoita tarvitaan

Toteamukseen päädytään World Maritime Universityn ja ITF:n toteuttamassa tutkimuksessa, joka selvitti kehittyvien teknologioiden vaikutuksia kuljetussektorin ammatteihin. Lisääntyvä automaatio edellyttää uutta osaamista. Meritse kuljetettavan tavaran määrän tulee jatkamaan kasvua. Digitalisaation ja automaation ansiosta kasvavat lastimäärät voidaan kuljettaa entistä tehokkaammin.

© MEPA uutissähke 2019-02-04

Monitoimimurtajien jatkoa harkitaan

Fennicalle ja Nordicalle ei ole kahteen vuoteen saatu pitkäaikaisia rahtauksia.

Tilanteen vuoksi yhtiö ei jatka alusten offshore- toimintaa nykyisellä liiketoimintakonseptilla. Monitoimimurtajia käytetään jäänmurtoliiketoiminnassa. Mahdolliset henkilöstövaikutukset neuvotellaan yhteistoimintaneuvotteluissa. Seuraava neuvottelu on 5.3.2019.
© MEPA uutissähke 2019-02-25

MEPA-minuuttikisan palkintojen jako

Suomen Laivakauppiaitten Yhdistys lahjoitti hienoja palkintoja, jotka pj Pekka Lahtinen jakoi. Paras laiva: Aila. Laivoista Eira oli toinen ja Nordica kolmas. Arctia oli paras varustamo.
© MEPA uutissähke 2019-02-25

2018 merikuljetukset lisääntyivät Suomessa

Edellisvuoteen verrattuna merikuljetukset nousivat 98,8 milj. tonnista 103,8 milj. tonniin. Tämä on Suomen ulkomaankaupan uusi ennätys. Suomalaisten alusten osuus vientikuljetuksista oli 21,7 % ja tuontikuljetuksista 44,3 %.

Roro-matkustaja-alusten matkustajavolyymit laskivat vuoden 2018 aikana -1,0 %, 19,0 milj. matkustajaan. Suomalaisten alusten osuus matkustajakuljetuksista oli 34,9 %.

© MEPA uutissähke 2019-02-25

Godby Shipping
NEW after office phone
+358-400-529999

Suomen viennistä 90% kulkee meritse

Merimies-Uniönin YouTubessa julkaisemassa katsauksessa muistutetaan, että matkustaja-autolautat hoitavat 60% Suomen kappalevaratuonnista.

Vuonna 2018 Suomen merikuljetukset nousivat 103,8 milj. tonniin, mikä on 2007 jälkeen uusi kaikkien aikojen ennätys. Samaan aikaan suomalaisten merenkulkijoiden määrää suomalaisilla kauppalaivoilla on vähentynyt.
© MEPA uutissähke 2019-04-08

Sekamiehitystä suomalaisaluksissa

Turun Sanomien useista eri lähteistä saamien tietojen mukaan Varustamot ry haluaa lisätä ulkomaisen päällystön määrää suomalaisissa laivoissa.

Nykyisen raamisopimuksen mukaan rahtilaivojen päällystöstä kolmasosa saa olla EU:n ulkopuolista työvoimaa.

Liittojen mukaan esitys olisi vakava uhka myös suomalaiselle merenkulkijoiden koulutukselle.

Varustamojen kannalta kyse on kilpailuedusta. Niiden mukaan esimerkiksi ruotsalaisissa aluksissa jopa 80 prosenttia miehistöstä voi olla EU:n ulkopuolelta. Turun Sanomien tietojen mukaan Varustamojen tavoitteena on saada siirrettyä kiista miehistöistä erilliseen työryhmään. Sen tehtävänä olisi sovinto ensi vuoden alkuun mennessä.
© MEPA uutissähke 2019-03-07

Rauman telakka toivoo lisää tilauksia

Toistaiseksi RMC:n taival on ollut taloudellisesti varsin raskas, kannattavuus tulee toistoista ja oppimisesta.

Raumalaisyhtiö halajaa lisää tilauksia ennen muuta matkustaja-alusten rakentamisesta. Myös uudet jäänmurtajahan kinnat sekä Suomessa että Ruotsissa herättävät RMC:llä suuria toiveita.
© MEPA uutissähke 2019-02-18

Deltamarin suunnittelee Kvarken Linkin laivan

Deltamarin on solminut Rauma Marine Constructions Oy:n (RMC) kanssa sopimuksen Kvarken Link AB:n matkustaja-autolautan suunnittelusta. Deltamarin toimittaa telakalle runko- ja koneistoalueiden perus- ja valmistussuunnittelua. Työn on arvioitu kestävän 13–14 kuukautta ja sitä tehdään Deltamarinin Suomen että Puolan toimitoissa verkostoyritysten avustuksella.
© MEPA uutissähke 2019-03-18

Helsingin telakkaa kaupataan alehinnalla

Helsinki Arctech Shipyard tarvitsee länsimaisen omistajan, jotta rahoitus saadaan turvattua. Konsultit järjestelivät ostokonsortioita Suomesta, Nosrajasta ja Baltiasta.

Kauppalehden lähteiden mukaan myös Akerin Kjell Inge Røkkeen ollaan oltu yhteydessä. Telakan hinta olisi muutama kymmenen miljoonaa.

© MEPA uutissähke 2019-03-18

Helsingin telakan tulevaisuus edelleen hämärää

Venäjän vastaisista talouspakotteista kärsinyt Helsingin telakka on ollut pitkään myllerryksessä. Myynti ei kuitenkaan ole helppoa, sillä telakka on ollut raskaasti tappiollinen vuosia. Telakalla työskentelee alihankkijoihin tankkerin parissa 300-500 henkilöä.

Arctech Helsinki Shipyard itsessään työllistää noin 400 henkeä mutta osa on lomautettuna ja telakalla on myös yt:t meneillään. Jos alus saadaan kesään mennessä valmiiksi, ei uusia töitä ole tiedossa ja koko väki lomautetaan.
© MEPA uutissähke 2019-03-25

RMC Rauman laivakaupat siirtyvät

Suomen hallituksen eron vuoksi RMC:n laivakaupat siirtyvät eteenpäin. Oikeuskansleri linjasi, ettei toimitusministeriö voi tehdä Laivue 2020 hankintapäätöstä, vaan asia siirtyy seuraavalle hallitukselle. Sellainen muodostetaan huhtikuun eduskuntavaalien jälkeen.

Neljän taistelulaivan rakentamissopimuksen allekirjoittamista ei voi pitää välttämättömänä rutiiniasiana tai kiireellisenä asiana.

© MEPA uutissähke 2019-03-25



Tallink tilaa Raumalta

Tallink-konserni ja Rauma Marine Constructions ovat allekirjoittaneet sopimuksen uuden Shuttle-pikalaiivan rakentamisesta. Sopimus on sinetti jo lokakuussa solmitulle aiesopimukselle, joka tietää Rauman telakalle töitä vuoden 2022 alkuun saakka. Sopimuksen arvo on noin 250 miljoonaa euroa.

Tallinkin tilaama pika-alus rakennetaan Helsinki–Tallinna-reitille. LNG-käyttöisen laivan kokonaispituus on noin 212 metriä ja se voi kuljettaa 2.800 matkustajaa. Työllisyysvaikutus telakalle on noin 1.500 henkilötyövuotta.

© MEPA uutissähke 2019-04-01



Meyer Turku-telakan liikevaihto kasvoi

Konsernin liikevaihto kasvoi 2018 noin viidenneksellä 970 miljoonaan euroon. Yhtiön tilikauden voitto supistui 3,5 miljoonalla 29 miljoonaan euroon.

Usein isot investointiohjelmat heikentävät merkittävästi tulosta, sillä rahan lisäksi ne sitovat työvoimaa.

Investointien tuotoista taas päästään nauttimaan vasta viipeellä. Meyerin kohdalla investoinnit ovat olleet välttämättömiä, sillä Turun telakka oli edellisten omistajien aikoina jäänyt pahasti jälkeen kehityksestä.

© MEPA uutissähke 2019-04-08

Helsingin telakka myydään

Venäläinen telakkayhtiö United Shipbuilding Corporation (USC) toivoo myyvänsä Helsingin telakan omistavan Arctech Helsinki Shipyardin tämän kuun loppuun mennessä. Asiasta kertoo venäläinen talouslehti Kommersant, ostajina olisivat liikemiehet Viktor Olerski ja Rishat Bagautdinov.

Kauppahinta olisi niiden mukaan 60 miljoonaa euroa, minkä lisäksi USC saisi Pähkinälinnassa sijaitsevan Nevski-telakan. USC ottaisi vastuulle Arctechin velat.

© MEPA uutissähke 2019-04-15

Matararikkipistä raskasta polttoöljyä

Neste aikoo kehittää 0,5 prosentin rikki-pitoista raskasta polttoöljyä maailmanmarkkinoille.

Nesteen meridiesel soveltuu myös aluksiin, joissa on kaksoispolttoaineratkaisu, LNG ja diesel. Viking Linen, Tallinkin ja Wasalinen 2020-luvulla valmistuvat uudisrakennukset käyvät LNG:lla.

LNG:n etuja ovat rikki- ja typpipäästömyyisyys ja 20 prosenttia alhaisemmat hiilidioksidipäästöt perinteiseen diesel-polttoaineeseen verrattuna.

Tulevaisuuden ratkaisu on ehkä vetyyn tai metanoliin perustuva polttokenno.

© MEPA uutissähke 2019-02-04

Merenkulun CO2-päästöt

Euroopan komissio on antanut ehdotuksen, joka yhtenäistää tietojen keruuta merenkulun hiilidioksidipäästöistä maailmanlaajuisen järjestelmän kanssa.

Tietoa tarvitaan, kun suunnitellaan päästöjen vähentämiskeinoja. Kv laivaliikenteen osuuden kasvihuonekaasupäästöjen kokonaismäärästä arvioidaan olevan noin 2-3 prosenttia, mikä on enemmän kuin minkään yksittäisen EU-valtion päästöt.

© MEPA uutissähke 2019-02-25

EEDI-määräyksiä uusille aluksille

Käyttöön otetaan uudet vaatimukset, jotka koskevat uusia roro-aluksia. Energiamääräysten soveltamisessa on esiintynyt ongelmia roro-lastialusten ja roro-matkustaja-alusten osalta.

Vaatimukset laadittiin aikoinaan osin virheellisten tietojen pohjalta ja kyseisiä aluksia koskevat määräykset ovat olleet tiukemmat kuin muilla alustyypeillä.

Joidenkin uusien roro-alustyyppien osalta määräyksiä on ollut vaikea täyttää ja varustamot eivät ole voineet tilata uusia laivoja.

- Valtioneuvosto hyväksyi 4.4.2019 asetuksen, jolla saatetaan voimaan kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa sovitut säännöt.

© MEPA uutissähke 2019-04-08

Meripolitiikkaa esiteltiin eduskunnan tiloissa

Suomen merenkulkua pidetään ympäristönsuojelun, digitalisoinnin ja automaation kehityksen edelläkävijänä.

Monet suomalaisvarustamot ovat panostaneet kestäväan kehitykseen. Hyvänä asiana nähtiin yhteistyö julkisen ja yksityisen sektorin välillä sekä meriteollisuuden verkostoissa.

- jotkut ympäristöasiat, kuten painolastiveden käsittely, kuluttavat energiaa ja tuottavat päästöjä
- lastijätteitä pyritään minimoimaan yhdessä satamien kanssa
- koko logistiikkaketju pitää optimoida päästöjen vähentämiseksi
- merenkulun kaupallisen alan osaajia tarvitaan

MEPA uutissähke 2019-03-04

Langh: rikkipesureita tilauksessa 100 meur

Viime vuonna rikkipesureita myytiin 50 miljoonalla eurolla. Nyt niille on tilauksentaa huikeat yli 100 miljoonaa euroa. – Olin itse vastustamassa rikkidirektii- viä mutta jossain vaiheessa takki piti kääntää täysin toisin päin, nauraa 70 vuotta täyttävä merenkulkuneuvos Hans Langh Turun Sanomien haastattelussa. Muutaman vuoden ajan kehitimme pesuria muutaman meidän konemestari- mme kanssa lähes yötä päivää. Olin jossain vaiheessa jo ihan loppu ja lähellä luovuttamista, muistelee Hans Langh.

© MEPA uutissähke 2019-04-24

Uusia, ympäristöystävällisiä aluksia pitää rakentaa

Valtioneuvoston kanslian järjestämässä meriklusterityöpajassa todettiin, että alusten keski-ikä Suomessa on yli 24 vuotta. Korkotaso on alhaalla, mutta uudisrakennuksiin tarvittavat vakuudet ovat suurempi ongelma, kuin kilpailijamaissa. Työryhmä ehdotti energiatehokkuuteen ja ympäristöystävällisyyteen kannustavaan takausmenettelyyn.

Finnveran tämänhetkinen alustakaus ei riitä varsinkaan pienemmille suomalaisvarustamoille, jos ollaan tilaamassa ympäristöystävällistä uudisrakennusta.

© MEPA uutissähke 2019-04-24



Chartering update

The chartering situation for our ships is as follows

- Mimer Marinex August 2019
- Midas CMA CGM December 2019
- Mistral P&O December 2019
- Misana and Misida Stena RoRo December 2019
- Baltica TransProCon December 2019
- Link Star UPM-Kymmene December 2020

☒ Dan

Insurance – award mv Midas

Mv Midas have during 20 years (1999-2019) not had any insurance damages, that is no damages to the vessel, cargo or persons. That is an achievement we like to reward and at the officers meeting in February the award was given to master Joakim Hentunen. The price is a plaque and a teamwork activity onboard. We thank all onboard who during the years have made this possible. Thank you.

☒ Eva & Dan

Insurances 2019/2020

We continue with Hull & Machinery and Loss of Hire with Alandia, and P&I (Protection and Indemnity) with Gard. New from this year is that also mv Baltica is insured with Gard. Baltica was previously with Skuld, but now we have all together witch gives us better service and premiums.

The deductibles are unchanged, that is 165.000 euro for Hull and Machinery, 14 days for Loss of Hire and 50.000 USD for P&I. The deductibles are on the high side, the reason behind it is that our vessels are well maintained, we do not have any unplanned off-hire and we have the possibility to take a bigger risk without involving the insurance companies.

Even if we have a damage that we do not believe will be higher than the deductible we can still use the insurance companies and their surveyors to protect our interests in case of need.

☒ Eva

The Maritime Day and the Mercy Ship Race

We were of course present at the Maritime Day, Thursday 9 May, together with 111 other exhibitors and over 700 registered delegates. There were seminars, networking and for the first time ever the Mercy Ships Race was held.

We sponsored the Race and all our employees that wanted to participate. The fee from all the participants directly support Mercy Ships and the fantastic work they do in giving medical help to the poorest. Over 300 persons attended the race where you could choose from walking or running, 5 or 10 km. From us following participated

Misida

- Simon Ramsay, 10 km
- Fredrik Grönqvist, 10 km

Office

- Christer Johansson, 10 km
- Eva Mikkola-Karlström, 10 km
- Erika Mattsson, 5 km
- Gunnel Häggblom, 5 km
- Mikael Fredriksson, 5 km
- Mikael Törnroth, 5 km
- Cristian Avram, 5 km

At www.sjofart.ax/maritime-daysjofartens-dag-2019 you find more information about the Maritime Day and the result from the Mercy Ships Race.

Note the dates for next year

- 13th May – Mercy Ships Race
- 14th May – Maritime Day

☒ Eva

Eckerö acquires ropax from P&O

Åland-based Eckerö has acquired the 1,950 lm European Endeavour from P&O Ferries. The 2000 built ropax ferry is currently in drydock at Cammell Laird in Birkenhead and is expected to be handed over to her new owners later this month.

Although European Endeavour has no ice class, it is understood that she will join Eckerö on the Helsinki-Tallinn route. Shippax contacted Eckerö on the matter but nobody was available to confirm the acquisition and comment on the company's plans with the vessel. P&O Ferries, for its part, confirmed that it had agreed to sell the vessel to Eckerö but couldn't disclose any further details.

Originally built as Midnight Merchant with a capacity of 214 passengers and 1,950 lm European Endeavour represented the last ship of Cenargo's so-called 'racehorse' quartet.

P&O Ferries has also confirmed that the chartered, 1,625 lm Mistral will replace European Endeavour on the Liverpool-Dublin service, supplementing Norbank and Norbay.

© Shippax 2019-05-02



www.godbyshipping.fi
www.facebook.com/godbyshipping
www.instagram.com/godbyshipping

Godby Shipping vision 2020

- 10-12 ships
- 2 of them newbuildings
- 250-300 employees
- 12-14 in the office
- mixed crew
- world wide traffic
- customer focus, more work needed



Godby Shipping Ab Godby Shipping Ab

info@godbyshipping.fi • www.godbyshipping.fi

Large roros for Wallenius SOL

Wallenius SOL is the name of a joint venture formed between Wallenius and Gothenburg-based Swedish Orient Line (SOL).

The joint venture that started its operation on 12 April, is based on a 50/50 shared ownership and will primarily focus on transporting forest products with a fleet initially consisting of five vessels. The newco has also announced newbuilding plans for up to four LNG-powered ro-ro freighters – two plus options – to be built in China, understood to be Yantai CIMC Raffles Offshore.

The new joint venture has secured long-term agreements to transport forest products for both Stora Enso and Metsä but they will also transport other products on its network that stretches between the Gulf of Bothnia, the Baltic Sea and the North Sea. SOL will also bring in its current customer, BillerudKorsnäs to the joint venture. Wallenius SOL will encompass the entire SOL operation, except for its Mediterranean operations and Transprocon.

The four LNG-powered newbuilds represent an investment of SEK 2-3 billion and will be built to a Knud E. Hansen design. The 30,000 dwt ships will have a length of 241.7 metres, 35.2 m beam, an intake of 5,800 lanemetres and a service speed of 20 knots.

According to Wallenius SOL, the roros will become the world's largest vessels of their kind with an ice class 1A Super notation. Delivery is set for 2021 and all four vessels will fly the Swedish flag, presumably replacing part of SOL's existing fleet.

© Shippax 2019-04-23

Jinling hands over NB to DFDS

Just before Chinese New Year, Jinling Shipyard handed over yard number 408 to DFDS. The 6,700-lanemetre ro-ro freighter – the first in a series of six identical ships – has temporarily been named Gothia Seaways and will be renamed prior to taking up service between Istanbul and Trieste in March.

© Shippax 2019-02-01

CLdN increases on Gothenburg route

CLdN has announced a fleet reshuffle whereby the 2,750-lanemetre CATHERINE will replace one of the Kawaski Class roros on the four times weekly Zeebrugge-Gothenburg route.

CATHERINE – having served the Rotterdam-Leixões route for several years – has a 7.0m free height on the main deck, allowing to double stack containers on Mafis. The introduction of the ship on the Gothenburg route as of 24 February effectively represents a 20% capacity increase on the route and is part of CLdN's long-term strategy to continue deploying larger vessels on the trade.

CLdN will introduce the 5,400-lanemetre LAURELINE on the North Sea later this month. The Hyundai Mipo Dockyard-built LAURELINE is the first of four sisters that will be delivered during 2019.

CLdN has reportedly approached the UK Government in a bid to win contracts for spill-over freight in the event of a no-deal Brexit, using its newbuilds. It is understood that the Luxemburg-headquartered ro-ro operator told the responsible ministers that the ro-ro business didn't need any money in case of a no-deal and that no public money should be wasted on contracts to DFDS – one of its competitors in the North Sea – and Brittany Ferries.

© Shippax 2019-02-18

CLdN increases on Rotterdam-Dublin

Following the arrival of the new 5,400 lm Laureline, CLdN has announced to further increase its presence on the Rotterdam-Dublin route. As of 26 February a three times weekly ro-ro service will be offered.

Laureline, the first in a series of four roros built by Hyundai Mipo, arrived in the Port of Antwerp 24 February but will soon be introduced in CLdN's North Sea network.

HMD will deliver three more sisters of Laureline this year, making a further expansion of the existing Zeebrugge-Dublin route likely.

© Shippax 2019-02-25

First of Toll newbuildings reaches Tasmania

The first of Toll Shipping's new Jinling-built roros - Tasmanian Achiever II - has reached Tasmania for Australian certification and welcoming formalities ahead of a scheduled entry to Bass Strait service on 1 March.

Sister Victorian Reliance II is currently undergoing pre-delivery drydocking in Singapore ahead of her transit to Melbourne, where christening festivities are set down for Sunday 24 February.

The pair – some 40% larger than the namesake ships they'll replace – were delivered from Jinling's Yizheng shipyard in October and December respectively but went to temporary layup to await modifications to their berths/terminals in Melbourne and Burnie.

The work includes additional mooring facilities, strengthened wharves, significantly larger shore ramps and dredging.

© Shippax 2019-02-07

Green light for new Tilbury2 terminal

Current and potential ro-ro operators using the UK's Port of Tilbury got the news they wanted on 20 February when the Department for Transport gave the green light for the construction of Tilbury2 – the new GBP 200 million satellite port for the Port of Tilbury which will feature a deepwater ro-ro terminal – which will become the UK's largest ro-ro port for unaccompanied freight units when it enters service in mid-2020.

Tilbury2 will be built on 152 acres of land that was once the Tilbury Power Station. The existing jetty will be expanded and upgraded to allow for the berthing of two large roros, as well as dry bulk vessels.

Construction work on Tilbury2 will start immediately to meet the rising demand from the construction, manufacturing and retail sectors, despite the UK's imminent departure from the European Union at the end of March this year.

© Shippax 2019-02-21

P&O fleet changes

P&O recently managed to charter CLdN 2,342 Im Wilhelmine for the three times weekly Rotterdam-Teesport service, replacing the 2,270 Im Estraden which has joined 2,863 Im Bore Song on the Zeebrugge-Teesport route.

The charter of Wega, which operated a dedicated container service between Zeebrugge and Teesport, has been terminated and P&O Ferries earlier told that this charter was a stopgap solution. P&O has confirmed that the charter of Wilhelmine is for the foreseeable future.

Estraden replaced the smaller Mistral on the Zeebrugge-Teesport service. Mistral was sent to the Irish Sea last month to cover for drydockings. P&O confirmed that the 1,625 Im Mistral is currently serving its Liverpool-Dublin route but hasn't made any public comment other than that.

P&O is expected to make a major upgrade to its North Sea fleet when the new Tilbury2 terminal comes on stream at the end of this year.

© Shippax 2019-04-02



CLdN cancels contract at Uljanik

As widely expected, CLdN has cancelled the order for the first of two 5,500 Im roros ordered at the financially troubled Uljanik shipyard in March 2016 and due for delivery towards the end of last year. It is understood that the order for the sister ship remains valid.

Unrelated to the cancellation of the contract for yard number 531, Uljanik has confirmed that a number of bids have been received to take over and restructure the troubled yard group. Brodosplit and Fincantieri have reportedly put together a joint bid.

© Shippax 2019-01-29

Vikingland to Salamis

Limassol-based Salamis Lines has signed an agreement with Swedish Orient Line to acquire Vikingland for EUR 4,950,000. The 1982 built, 2,170 Im freight roro is expected to join Salamis Lines in April this year.

© Shippax 2019-01-21

Stena signs for ninth Stena E-Flexer

Stena RoRo has placed an order for a further newbuild in the so-called Stena E-Flexer RoPax class with the Chinese shipyard AVIC International. This is a continuation of the eight newbuilds already ordered and Stena RoRo has an option for another two ships. The vessel, which will operate on LNG, has been assigned for a long-term charter with Brittany Ferries. Delivery is set for autumn 2023.

Long charter contracts have thus been signed with Brittany Ferries for a total of three vessels, whereof two will operate on LNG-fuel. The keel of the first vessel was laid in a ceremony in January in the shipyard.

Facts Stena E-Flexer LNG

- Length: 214.5 m
 - Depth: 6.4 m
 - Beam: 27.8 m
 - Capacity: 2.750 lane metres
 - 1.000 passengers, 340 cabins
- © www.stenaroro.com 2019-03-27

Stena buys ropax vessel in Japan

Stena RoRo has purchased the ferry Yamato from the Japanese shipping company Hankyu Ferry. The vessel will be rebuilt at a shipyard in Europe and be fully adapted to European standards, after which it will be chartered out. This process will begin in spring 2020 and the ferry is estimated to be in traffic by the summer.

– This is a typical Stena RoRo project. Through adaptation and flexibility, we design and rebuild vessels to meet our customers' specific requirements. It's what we call Stenability, comments Mikael Abrahamsson at Stena RoRo.

– On the European market, demand is greater than availability for this type of vessel, which is why we have turned to the Asian market, primarily Japan, concludes Per Westling, CEO Stena RoRo.

© Stena RoRo 2019-02-18

Flensburger in stormy waters



The late delivery of W.B. Yeats has resulted in penalty payments which have affected the financial situation of Flensburger Schiffbau-Gesellschaft. The situation is rather precarious as the shipyard is suffering a liquidity crisis.

Media have reported that money is now missing to finance the construction of the newbuildings on order.

Brittany Ferries' Honfleur, launched on 14th December, is reportedly one of the projects that has been affected.

© Shippax 2019-01-29

DFDS takes over Stora Enso contract



DFDS has signed a five-year agreement with Stora Enso to ship 700,000 tonnes of paper annually between Gothenburg and Zeebrugge, a service currently operated by SOL Continent Line. DFDS's new route, which will offer six sailings in each direction, will start in mid-June.

SOL recently announced its joint venture with Wallenius to bring the export volumes of the big forest product manufacturers, including Stora Enso, together in the northern Baltic. Gothenburg was not included in the SOL Wallenius network as Stora Enso has decided to team up with DFDS for a period of five years with the option to extend the agreement for another three years.

DFDS already operates the eight times weekly Gothenburg-Ghent route and with the addition of Zeebrugge, the total number of sailings between Gothenburg and Belgium will increase to 12 times weekly. DFDS will acquire the 2,475 Im Slingeberg and Schieborg – two of SOL Continent Line's current Gothenburg-Zeebrugge mainstays – from owners Wagenborg for an amount of about EUR 36.2 million. These 2000-built sisters were specifically built for Stora Enso's Gothenburg-Zeebrugge trade which was initially in the hands of Cobelfret.

© Shippax 2019-05-09



Godby Shipping contact information 2019-05-14

Office	Staff	Phone direct	Mobile phone
Godby Shipping Ab	Dan Mikkola	+358-18-528283	+358-50-5244123
Södragatan 13	Eva Mikkola-Karlström	+358-18-528284	+358-50-5267004
AX-22100 Mariehamn	Sari Törnroos	+358-18-528285	+358-40-9007096
Finland	Catty Ramsay	+358-18-528287	+358-40-5718734
Phone +358-18-528282	Josefine Grangård	+358-18-528296	+358-44-5420220
NEW AO phone +358-400-529999	Erika Mattsson	+358-18-528295	+358-457-3427656
Email firstname.lastname@godbyshipping.fi	Christer Johansson	+358-18-528293	+358-40-5432418
Internet www.godbyshipping.fi	Mikael Törnroth	+358-18-528294	+358-457-5483229
Facebook www.facebook.com/godbyshipping	Mikael Fredriksson	+358-18-528291	+358-457-3135140
Instagram www.instagram.com/godbyshipping	Karl-Erik Karlsson	+358-18-528289	+358-457-3425369
	Gunnel Häggblom	+358-18-528290	+358-40-8207927

Vessel	Phone master	Phone bridge/ chief officer	Phone engine	V-SAT phone	Fleet-77 phone	Fleet-77 fax
Link Star	+358-400-229337	+358-40-5168596	+358-40-6896500	+358-942450883	+870-761154691	+870-761154692
Baltica	+358-40-1702281	+358-40-5762055	+358-40-1703116	+358-942450990	+870-765128252	+870-765128253
Mimer	+358-400-229334	+358-400-229332	+358-400-781558	+358-931581723	+870-761154672	+870-761154674
Midas	+358-400-229221	+358-400-229333	+358-40-1843500	+358-931581721	+870-761154675	+870-761154676
Mistral	+358-400-194781	+358-400-194782	+358-400-194783	+358-931581731	+870-761154678	+870-761154679
Miranda	+358-400-194966	+358-400-194967	+358-400-194968	+358-931581725	+870-764462291	+870-764462292
Misana	+358-40-3517691	+358-40-3517693	+358-40-3517692	+358-931581727	+870-761121529	+870-761121531
Misida	+358-40-3517712	+358-40-3517714	+358-40-3517713	+358-931581729	+870-761121532	+870-761121534

Vessel	Name of master	Name of chief engineer	Email
Link Star	Brage Granlund / Risto Lintunen	Leonid Krestling / Alex Jarosevski	office@linkstar.godbyshipping.fi
Baltica	Leif Eklund / Jussi Blom	Sören Lindholm / Jouni Rask	office@baltica.godbyshipping.fi
Mimer	Tomas Mikkola / Timo Väänänen	Üllar Palmik / Kenneth Lindman	office@mimer.godbyshipping.fi
Midas	Joakim Hentunen / Dimitro Fisun	Jukka Harju / Antti Lepistö	office@midas.godbyshipping.fi
Mistral	Janne Lustig / Joachim Gripenberg / Johan Lindvall	Sten Backlund / Rickhard Lundström	office@mistral.godbyshipping.fi
Misana	Mats Tammi / Eric Lindblom	Mathias Eriksson / Johan Mickelsson	office@misana.godbyshipping.fi
Misida	Thomas Blomsterlund / Markus Lehrer	Kristian Törnroth / Lari Leino	office@misida.godbyshipping.fi
	Erik Koskinen - master	Jarmo Tasa - c/e	

Other	Phone	Other	Phone
Traficom	+358-29-5345000	Alandia (hull & machinery insurance)	+358-40-7085300
Traficom after office ISPS	+358-50-3431800	Gard (P&I)	+47-90524100 or +358-50-4027777
Bay of Finland	+358-20-328010	DNVGL	+49-40-361490
Archipelago and Bay of Bottnia	+358-20-328020		