



**KOKKOLAN SATAMA
PORT OF KOKKOLA**

PORT OF KOKKOLA FINLAND

***”a panamax port
with
cape size
capabilities”***



**PORT OF KOKKOLA
2011**

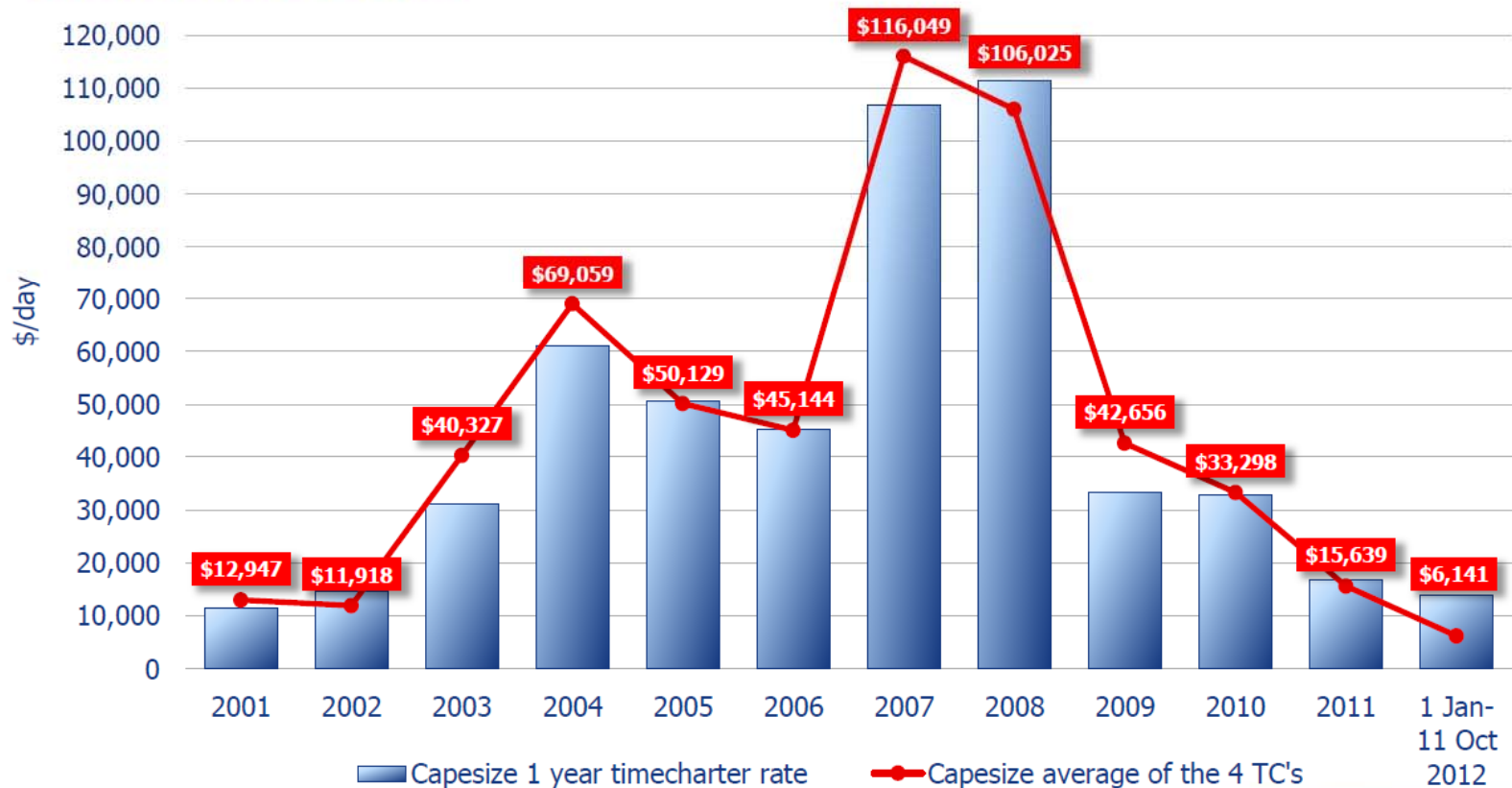
GENCO HADRIAN
DWT: 169.025

© Tanu Jänkä
MarineTraffic.com



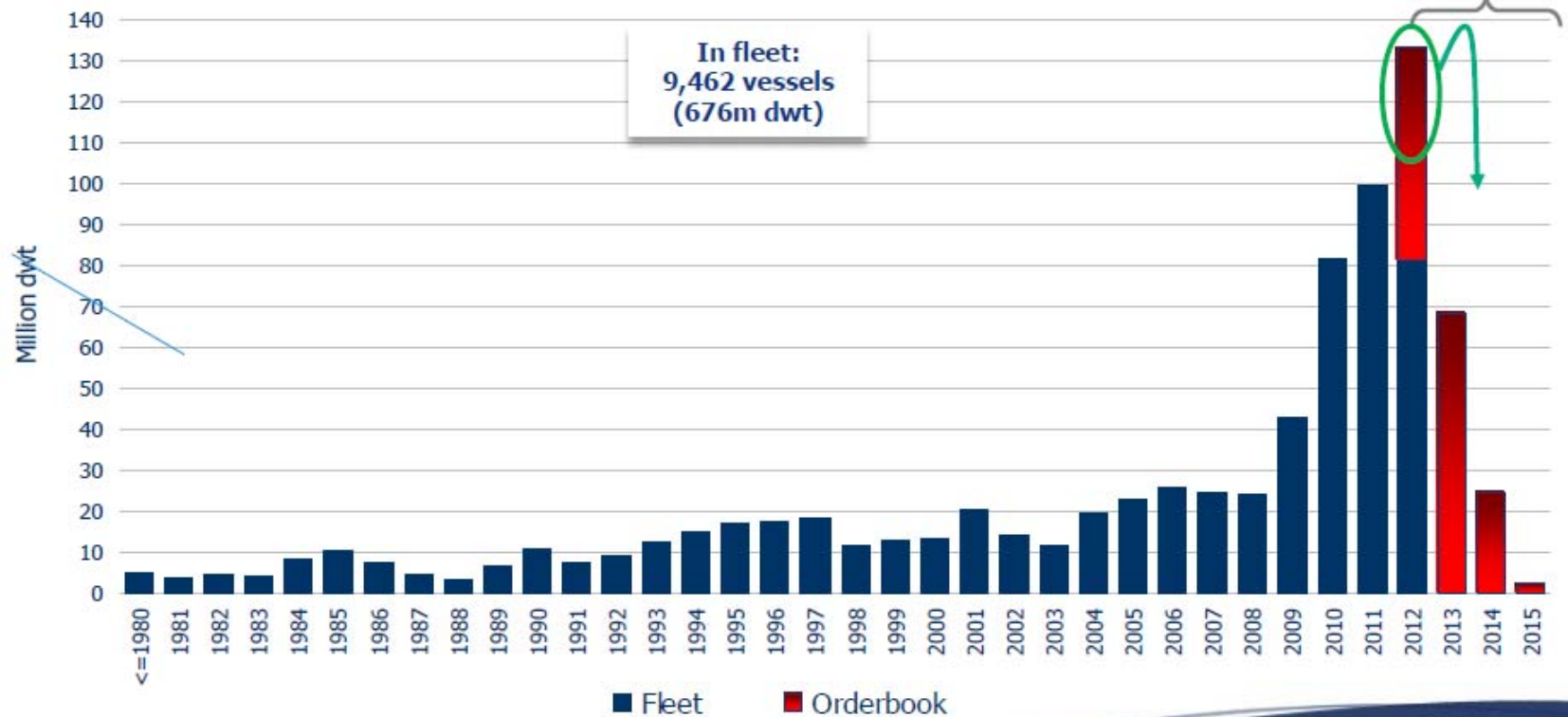
Spot rate is at a discount to period rate

Capesize period vs spot rate



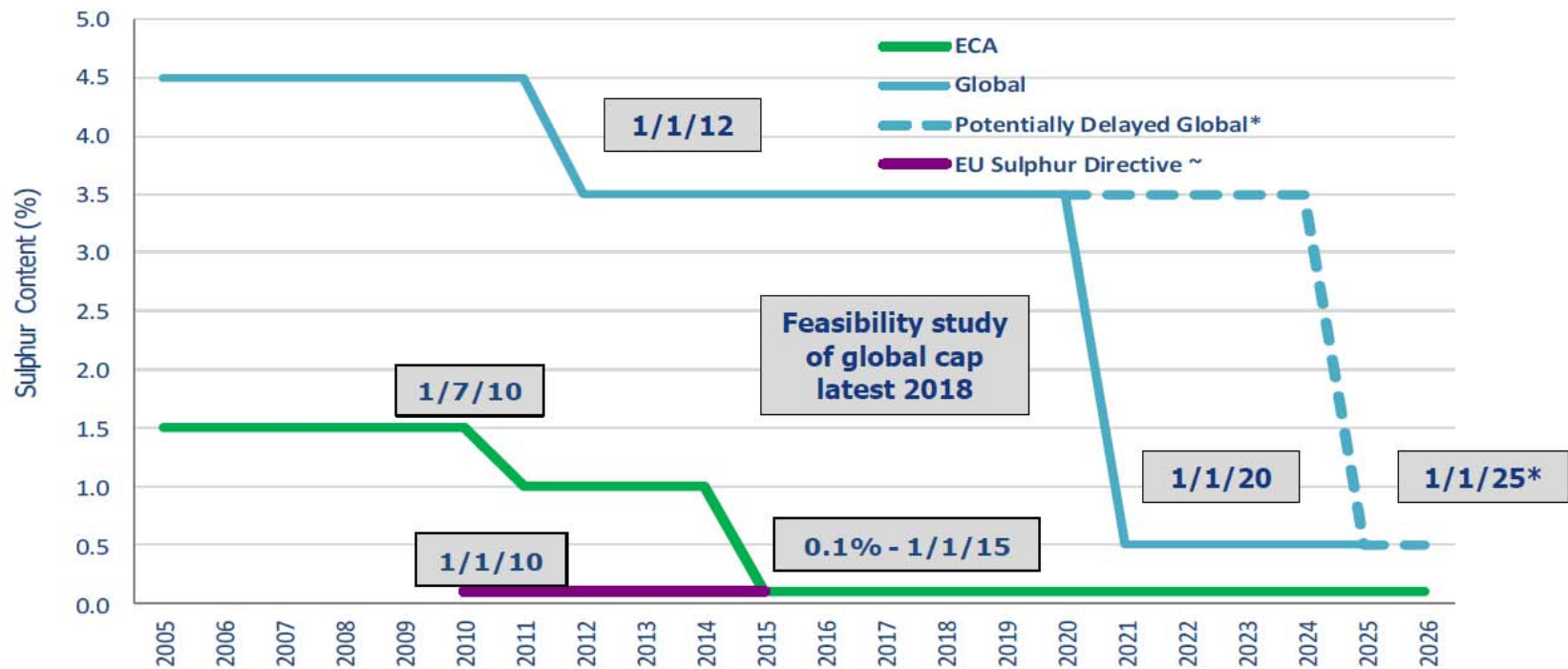
Too many new deliveries

Drybulk fleet and orderbook in million dwt as on 1 October 2012



Emission control regulation could lead to higher bunker prices

Implications of MARPOL Annex VI (Sox)



Data source: IMO/EU

* 2020 global reduction may be delayed subject to feasibility study

~ For inland waterway vessels and ships at berth in European Community ports



**KOKKOLAN SATAMA
PORT OF KOKKOLA**

SYRJÄYTTÄÄKÖ RIKKIDIREKTIIVI

SUOMEN MAAILMANLAAJUISILTA

PANAMAX JA CAPE SIZE

LAIVAMARKKINOILTA?



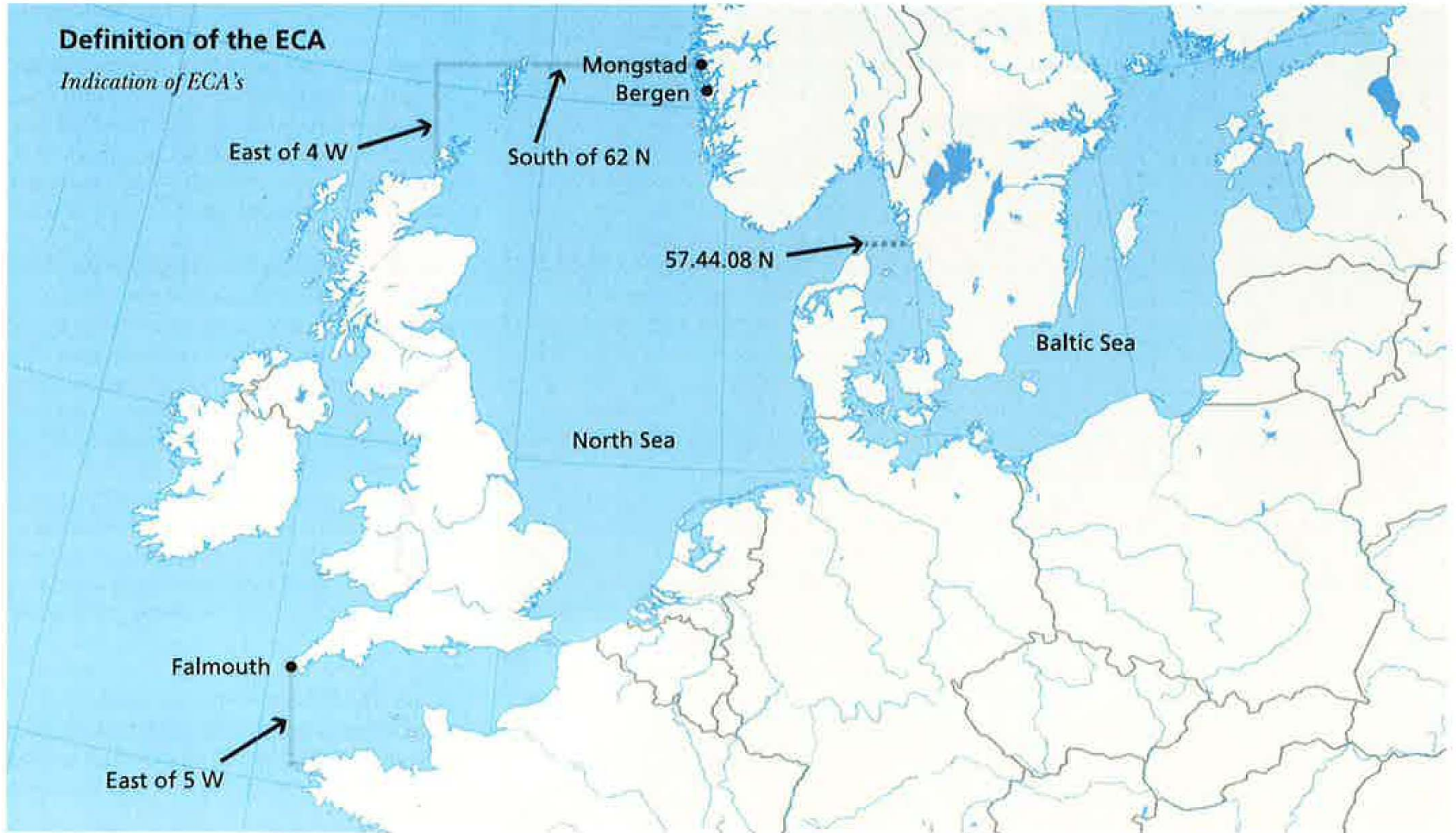
KOKKOLAN SATAMA
PORT OF KOKKOLA

KAKSI LAIVAMARKKINAA

- Laivat jotka liikkuvat pääsääntöisesti itämerellä***
- Laivat jotka käyvät (harvoin) itämerellä***

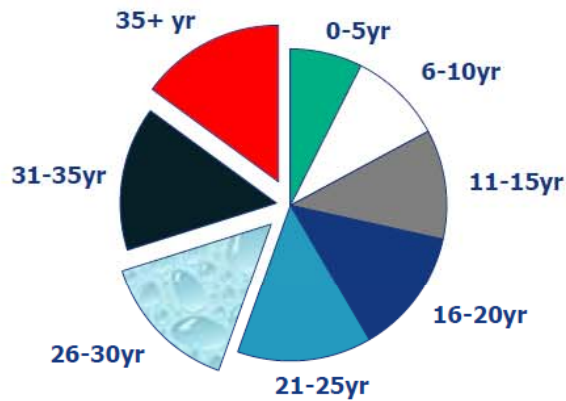


KOKKOLAN SATAMA PORT OF KOKKOLA

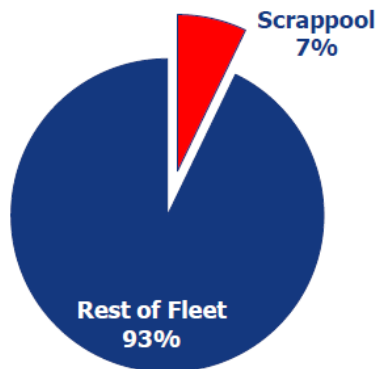


Demolition is not enough to balance the deliveries

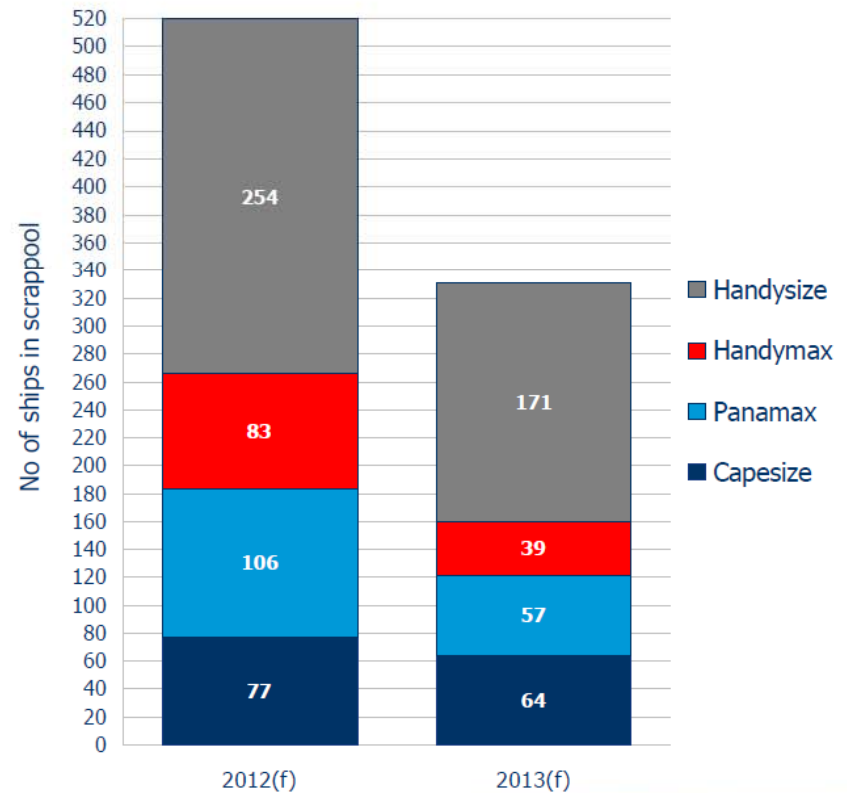
Drybulk fleet age profile



Drybulk scrappool* as % of fleet



Drybulk scrappool*



*Note: Scrappool based on the 3rd special survey for Capes and the 5th survey and later for other



**KOKKOLAN SATAMA
PORT OF KOKKOLA**

POLTTOAINEJÄRJESTELMÄ, panamax ja cape size laivoissa

- 0-5 vuotta ”ei suurempia ongelmia”***
- 6-10 vuotta vanhat suuri osa joutuu
kehittämään MGO sopivaksi***
- 11 vuotta > kaikki laivat joutuvat
kehittämään MGO sopivaksi***



**KOKKOLAN SATAMA
PORT OF KOKKOLA**

MUUT KEHITTÄMISKOHTEET, panamax ja cape size laivoissa

- MGO tankin kokoluokka***
- Scrubberit***



**KOKKOLAN SATAMA
PORT OF KOKKOLA**

TULEEKO PANAMAX JA CAPE SIZE

VARUSTAMOT

KONVERTOIMAAN

KAIKKI LAIVANSA

SECA ALUE SOPIVAKSI?

TODENNÄKÖISIMMIN EI!



Optimistiset tunnelmat Tukholman kaivosseminaarissa

Tukholma

Auli Mauno

auli.mauno@kauppalehti.fi

Suomen rajan pintaan Ruotsin Pajalaan rautamalmikaivosta suunnitteleva Northland Resources S.A. neuvottelee yhteensä 600–700 miljoonan dollarin rahoituspanoksesta.

Tähtäin on ennen vuodenvaihdetta.

Kolmasosa summasta, 200 miljoonaa dollaria, on toimitusjohtaja **Karl-Axel Waplanin** mukaan tarkoitus hankkia uusannilla. Loppuosa on pankki- ja asiakasrahoitusta sekä leasing-rahoitusta muun muassa Caterpillarilta.

Julkistettuja asiakkaita ovat Tata Steel ja teräskauppias Stencor. Ennen vuodenvaihdetta pitäisi varmistua eräs Kaukoidän nimi.

– Olemme tavanneet myös erittäin kiinnostuneita suomalaisia sijoittajia, Waplan kertoi Kauppalehdelle Tukholmassa järjestettävän kaksipäiväisen kaivosseminaarin väliajalla.

Seminaarin tunnelmat olivat kaikkiaan optimistiset. Puhuja toisensa perään todisti, että teräksen ja muiden perusmetallien tuore markkinanotkahdus oli tilapäinen ja että ky-

syntä pysyy vahvana hamaan tulevaisuuteen.

Ruotsalaisia piensijoittajia

Osloon ja Torontoon listatun Northland Resourcesin omistus pohja on muuttunut viime kuukausina ja mukaan on tullut merkittävä joukko ruotsalaisia piensijoittajia. Annin pääkohde on kuitenkin kansainväliset instituutiot.

Yhtiö herätti vastikään närää Suomessa valittuaan satamakseen Norjan Narvikin Suomen Kemin asemesta.

Waplanin mukaan Northland Resources voittaa valinnalla viisi dollaria malmitonnilta.

– Malmbanan-radasta vastaava Trafikverket on luvannut huolehtia ohituspaikkojen rakentamisesta semminkin, kun myös eräät metsäyhtiöt ovat kiinnostuneet laivamaan tuotteensa Narvikista Itämeren tulevien rikkipäästörajoitusten vuoksi.

Northland Resources käynnistele tunnetusti kaivoshanketta myös Suomen puolella, Kolarin kunnan Hannukaisessa. Waplan korostaa, että Hannukaisesta ei ole mitään päätöksiä, ei myöskään sen kuljetusyhteisistä.

Entä elinkeinoministeri **Mauri Pekkarisen** idea Suomen valtiosta kaivossijoittajana? Voisiko valtio sijoittaa Hannukaiseen?

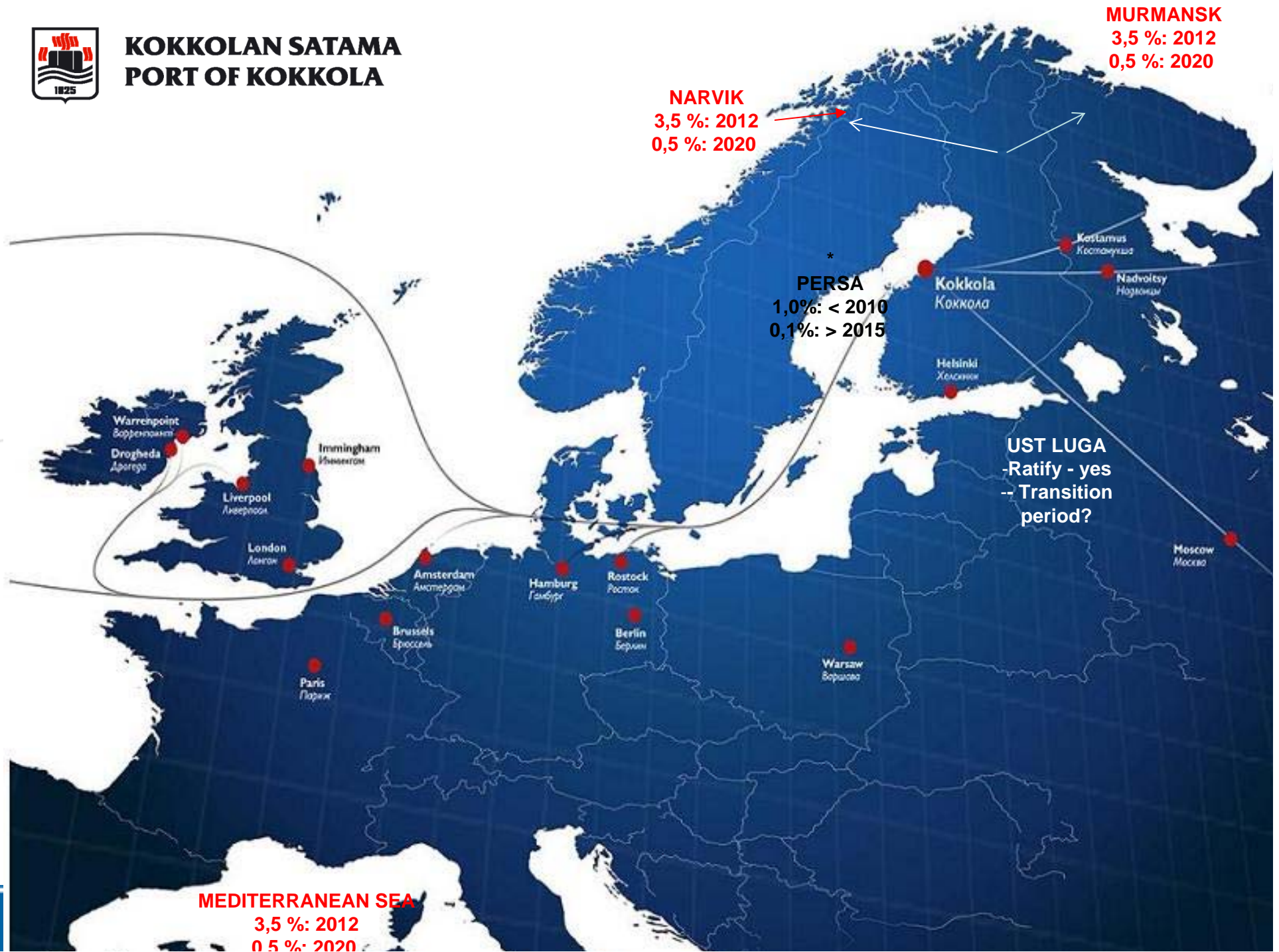
– Mahtoiko Pekkarinen olla tosisaan? Ei se tietenkään olisi vierasta meille, ja onhan Suomen valtio jo kaivossijoittaja Teollisuussijoituksen kautta, Waplan sanoo.

KAUPPALEHTI 11.11.10





KOKKOLAN SATAMA PORT OF KOKKOLA





KOKKOLAN SATAMA
PORT OF KOKKOLA

SEURAAMUKSET

Isojen panamax ja cape size

laivojen liiketoiminnassa

rikkidirektiivi

nykyisessä muodossaan on

kilpailullisesti syrjivä!



**KOKKOLAN SATAMA
PORT OF KOKKOLA**

MITÄ TULISI TEHDÄ?

- Kompensointi, yli 60.000 DWT:n panamax ja cape size laivoille***
- Jotain radikaalimpaa?***



**KOKKOLAN SATAMA
PORT OF KOKKOLA**

***THANK YOU
FOR
YOUR ATTENTION***

www.portofkokkola.fi

satama@kokkola.fi