Concordia Maritime är ett internationellt stortankrederi som äger två nya VLCC om vardera 314.000 dwt levererade 2001 och tre VLCC om cirka 270.000 byggda i mitten av 70-talet. De nya fartygen, Stena V-MAX, har utöver lagkraven på dubbelskrov ett helt nytt koncept för säkrare oljetransporter med dubbla maskiner i två helt separata maskinrum, dubbla roder och styrmaskiner, två propellrar och dubbla kontrollsystem. Samtliga fartyg är byggda till mycket höga specifikationer avseende såväl kundtillfredsställelse som livslängd. Kvaliteten på fartygen liksom drifts- och bemanningsorganisationerna dokumenteras genom kvalitetscertifikat från Det Norske Veritas och American Bureau of Shipping.

INNOVATION AND PERFORMANCE

Vår affärsidé är att generera vinst genom att tillgodose våra kunders behov av säkra och kostnadseffektiva tanktransporter baserat på innovation och förstklassigt utförande.

CONCORDIA MARITIME UTÖKAR MAXKONCEPTET

Fyra nybyggnadskontrakt för ”Stena P-MAX” produkttankers bekräftade

Concordia Maritime har idag bekräftat nybyggnadsorder på fyra, med Concordias option ytterligare två, medelstora (MR Medium Range) produkttankers av typen P-MAX, som skall byggas på Brodosplit Shipyard i Kroatien.

Dessa fartyg byggs enligt MAX-konceptet som utvecklats av Stenas tekniska avdelning under de senaste fem åren för att få fram tankfartyg som klarar att uppfylla de allt större utmaningarna vid transport av petroleumprodukter i känsliga områden, i en allt mer miljömedveten värld samtidigt som man får en god transportekonomi.

Stenas nya P-MAX-fartyg, har på cirka 49 900 ton dödvikt mindre djupgående och högre fart än traditionella, moderna medelstora produkttankers. Med en längd av 183 meter, lika långa som en traditionell medelstor tanker, och en bredd på 40 meter mot 32,2 på dagens medelstora tanker, kan P-MAX-tankern lasta 70 000 kubikmeter, nästan 30% mer än de 55 000 kubikmeter dagens största, medelstora produkttankers lastar. Det är detta som är MAX-konceptets hjärta: 30% mer last och högsta säkerhet.

P-MAX-fartygen kommer att ha samma aktiva driftsäkerhet som de två supertankers i serien V-MAX som levererades till Concordia 2001 och de produkttankers för kustfart med LPG-tankar i C-MAX-serien som Stena Bulk tog leverans av 2002.

P-MAX-fartygen kommer att ha två maskinrum, separerade med ett brandsäkert och vattentätt skott, två huvudmaskiner med separata bränslesystem och andra kringsystem för varje maskin, två propelleraxlar, två propellrar och roder, samt av varandra oberoende kontroll- och övervakningssystem för de bägge framdrivningsenheterna, i enlighet med DNV:s klass RPS (Redundant Propulsion Separate). Bränsleförbrukningen kan jämföras med andra moderna, medelstora tankers med samma lastkapacitet.

Concordia vet att den bättre manöverförmåga, tillförlitlighet och redundans som Stena MAX-fartygen ger är väsentligt för säker sjötransport med produkttankers, som ofta har många hamnanlöp och trafikerar begränsade, trafikintensiva och känsliga vatten med sina lika känsliga laster. En annan avgörande fördel med Stenas MAX-fartyg är det minskade behovet av muddring av hamnar och inlopp. Detta ger ytterligare en kostnadsfördel men det är också miljövänligt att anpassa fartygen efter naturen.

P-MAX-fartygens dubbelskrov kommer att förstärkas ytterligare till DNV:s utökade utmattningsklass Plus 2 och svenskfinsk isklass 1B. Navigationsutrustningen och planeringen kommer att utformas enligt reglerna i DNV NAUT-AW.
Skrov- och maskinfel orsakade år 2002, enligt INTERTANKO, ungefär 25% av alla tankerolyckor och kollisioner, grundstötningar och grundkontakter ungefär 50%. Det visar tydligt inom vilka områden kvalitetshöjningar har störst effekt. Concordia är övertygade om att de nya fartygen med både ekonomisk effektivitet och hög säkerhet kommer att mottagas väl av både kunder och allmänhet.

Lars Carlsson, VD för Concordia Maritime, säger att det inom Concordias och Stenas organisation finns en gedigen produkttankerfarenhet, både genom den betydande befraktarverksamheten i dotterbolaget StenTex och nu från att äga och driva Stenas C-MAX-tankers. Efter framgångarna med Stena V-MAX är tiden rätt för att expandera inom en annan intressant tanker sektor. För vad som kan beskrivas som **en maxad medelstor tanker** är det ekonomin som kommer att driva denna affär på den kommersiella marknaden. Samtidigt råder inget tvivel om utdelningen från den långsiktiga säkerheten och miljöskyddet, säger Lars Carlsson. Vi räknar med att få betalt för både lastförmåga och säkerhet.

Det första P-MAX-fartyget kommer att levereras 2005, och så långt fram har ännu inget fast charterkontrakt tecknats.
”Dessa fartyg är mycket flexibla, med mängder av möjligheter”, säger Lars Carlsson. ”Förhandlingar pågår, och det är möjligt att Concordia väljer att frakta fartygen i trafiksystem med en viss del av lastflödet säkrat genom långtidskontrakt. P-MAX-fartygen byggs för en allt mer miljömedveten marknad, och vi är övertygade om att de kommer att få en enastående framtid.”

Göteborg den 14 juli 2003

Kontakt: Lars Carlsson, telefon 0704 855003
Hans Norén, telefon 031 855101 eller mobil 0704 855101

Concordias hemsida www.concordia-maritime.se

Grafisk illustration av Stena P-MAX

