



INFORMATION FRÅN CONCORDIA MARITIME DEN 15 DECEMBER 2003

Concordia beställer två nya P-MAX fartyg

Concordia Maritime har idag utnyttjat sin option hos Brodosplit Shipyard i Split i Kroatien att beställa ytterligare två produkttankfartyg av Stena P-MAX typ till ett tidigare fastställt pris.

Därmed har Concordias fartygsbeställningar vid varvet utökats till sex fartyg för leverans under 2005-2006.

Överlägsen ekonomi, säkerhet och miljövänlighet

Fartygen, som benämns Stena P-MAX, är konceptuellt lika de två V-MAX fartyg som Concordia använder för oljetransporter från Västafrika till Philadelphia sedan 2001 med högsta säkerhet baserat på dubbla maskinsystem, roder och rodermaskineri. Fartygen har 30 procent högre lastkapacitet till hamnar med begränsat djupgående och löser därmed med överlägsen ekonomi och säkerhet transportproblem till hamnar som annars måste muddras och utvidgas eller stängas.

De sex Stena P-MAX fartygen kan användas för att lösa några av de allvarliga flaskhalsar som uppstått i oljetransporterna.

Rysslands oljeexport begränsas av is i norr och trånga sund i söder

Rysslands oljeexport väntas öka kraftigt under de närmaste åren vilket välkomnas av västerländska stater som en viktig komponent i landets ekonomiska och politiska utveckling. Exporten begränsas dock av isproblem utanför ryska exporthamnar i Östersjön cirka fyra månader per år. Concordias sex P-MAX fartyg har svensk/finsk isklass 1B vilket möjliggör transport i isbrutna farleder genom upp till 80 cm tjock is.

En stor del av den ryska oljeexporten kommer från Svarta Havet och transporteras genom de trånga och svårnavigerade farlederna genom Bosporen. Turkiet har infört restriktioner i navigationen med konvojer endast under dagtid för fartyg över 200 meters längd. Detta har lett till väntetider på många veckor för tankfartyg vilket i praktiken gör Svarta Havs-oljan oekonomisk till nackdel för Ryssland och de stora oljebolag som investerat miljarder dollar i området.

Stena P-MAX fartygen bidrar till att lösa transportproblemet. Dels är de med sin längd av 182,9 meter fria att gå genom Bosporen utan väntetider men ännu viktigare är att fartygen med sina inbyggda säkerhetssystem och dubbla maskinsystem är en lösning på de krav myndigheter kan väntas ställa på framtida oljetransporter i trånga vatten.

Stena P-MAX fartygen har dubbla maskinsystem och kan operera säkert även om ett maskinrum eller dess system skulle falla. Fartygen har dessutom dubbla roder och dubbla propellrar vilket ger fartygen en överlägsen manövrering. Det ger ytterligare säkerhet i strömfyllda, högratifierade vatten som Bosporen. Dessutom har Stenas koncept för säker navigation av passagerarfärjor använts även för de nya tankfartygen



med dubblerade system och allra senaste teknik och utformning av bryggan. Fartygens förmåga att navigera även efter maskinproblem bekräftas av Det Norske Veritas klassnotering RPS – Redundant Propulsion Separate.

Exporten av olja från Ryssland och de fartyg som används hårdbevakas av miljöorganisationer och stora europeiska stater efter flera olyckor med tankfartyg som orsakat stora skador och negativ publicitet vilket gör P-MAX fartygen attraktiva.

USAs import av bensin ökar men hamnarna är trånga

En annan förväntad flaskhals inom tanksjöfarten är den ökande importen av lätta oljeprodukter till USA som en följd av att USAs raffinaderikapacitet inte ökas i takt med stigande efterfrågan. En stor del av importen kommer att skeppas från Asien men det finns ett överskott av bensin i Europa där fordon ofta drivs med dieselolja. Den ökande transporten från Europa till amerikanska östkusthamnar passar Stena P-MAX perfekt. Dels har våra fartyg mycket stor kubikkapacitet, vilket behövs för bensin, men de är också dimensionerade för de amerikanska hamnarna och lyfter maximala laster dit. Givetvis är den höga säkerheten också ett viktigt argument i både Europa och USA.

Concordias säkra flotta: Sex P-MAX och två V-MAX

Med denna fartygsbeställning har Concordia fullbordat sin investeringsplanering för detta skede. Concordias flotta har på kort tid förändrats från åtta av världens allra säkraste stortankers av 1970-talets bästa design till åtta av världens allra säkraste och mest ekonomiska tankfartyg för 2000-talet.

Rederiets inriktning kommer nu att vara att utöka vårt samarbete med de oljebolag som strävar efter effektiva, säkra oljetransporter där Concordias fartyg kan bidra till att uppfylla oljebolagens mål.

Concordias styrelseordförande och Stenas koncernchef Dan Sten Olsson säger: "Med dessa investeringar i Concordias flotta, tillsammans med Stenas egna investeringar i StenTex-systemet, har vi en tankflotta under byggnad på 16 hypermoderna fartyg vilket motsvarar en investering om 4,5 miljarder kronor. Inget av fartygen byggs på ren spekulation utan de är alla öronmärkta för transportsystem där de kan möjliggöra bättre transportekonomi och högre säkerhet. Det är vårt bidrag till säkra och trygga flöden av olja som är en förutsättning för stabilitet och ekonomisk tillväxt. Det blir en trygghet också för Sverige vars kuster passeras av alla fartyg som lastar olja i ryska delen av Östersjön."

Lars Carlsson, VD i Concordia, säger: "Concordia har under mer än 15 år utvecklat ett system av säkra tankfartyg bemannade med mycket kompetent och välutbildat sjöfolk där samarbete med ledande oljebolag varit en röd tråd. MAX-fartygen är en logisk utveckling för Concordia och vi kommer nu att ägna all kraft åt att tillsammans med varvet finslipa fartygens prestanda och utbilda de besättningar som skall bemanna världens säkraste tankfartyg."



Concordia Maritime är ett svenskt börsnoterat tankrederi med Stenasfären som huvudägare. Verksamheten bedrivs från Göteborg, Zug i Schweiz och Houston i USA.

Göteborg den 15 december 2003

CONCORDIA MARITIME

Lars Carlsson
VD

Frågor besvaras av:

Lars Carlsson	Telefon	031 85 50 03
	Mobil	0704 85 50 03

Hemsida: WWW.concordia-maritime.se

Bilagor:
Teknisk specifikation
Bilder



TECHNICAL SPECIFICATIONS

PRINCIPAL DIMENSIONS

Length, overall	182.9 m
Breadth, moulded	40.0 m
Draft, design	10.7 m
Draft, scantling	13.0 m
Deadweight, design	49,900 tons
Deadweight, scantling	65,200 tons
Cargo volume (100%)	69,400 m ³

MACHINERY

Main Engine	2 x B&W 6S46MC-C
Power, output (MCR)	2 x 7860 kW @ 129 rpm
Design speed, at design draft, CSR and 15% sea margin	14.5 knots
Cruising range	14,000 nm

CARGO ARRANGEMENTS

Tanks	5 x 2 cargo tanks + 2 slop tanks
Segregations	5+2
Tank coating	Epoxy

CARGO AND BALLAST PUMPS

Cargo pumps, deepwell	10 x 800 m ³ /h + 2 x 300 m ³ /h
-----------------------	--

NAVIGATION

Integrated bridge system	Designed for W1-OC
--------------------------	--------------------



