

- SCANDLINES BERLIN
- SCANDLINES COPENHAGEN

Πραγματοποιώντας μια επένδυση άνω των 230 εκατ. ευρώ σε πλοία και λιμενικές υποδομές, η Scandlines, μια από τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες της Ευρώπης, φιλοδοξεί να δώσει νέα ώθηση στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ Δανίας-Γερμανίας

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΣΠΥΡΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ



Πρόσω ολοταχώς στη γραμμή Rostock-Gedser

Έχοντας πολυετή και συνεπή δραστηριότητα με 16 πλοία σε οκτώ γραμμές και δώδεκα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης, η δανέζικη Scandlines A.G. –προϊόν συγχώνευσης των μεγάλων εθνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών της Δανίας (Scandlines A/S) και της Γερμανίας (DFO) το 1998– αποτελεί αναμφισβήτητα μια από τις σημαντικότερες θαλάσσιες γέφυρες επικοινωνίας στη Βαλτική. Σήμερα, μετά από δώδεκα χρόνια επιτυχημένης παρουσίας στην περιοχή, αποφασίζει να πυροδοτήσει την ανάπτυξη στη θάλασσα της Βαλτικής, χτίζοντας για πρώτη φορά νέα πλοία για την εξυπηρέτηση κάποιων εκ των γραμμών της. Εγ-

χείρημα τολμηρό, αν λάβουμε υπόψη τα σημερινά δύσκολα οικονομικά δεδομένα, όχι όμως και ακατόρθωτο. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα δύο τελευταία έτη ο βορειοευρωπαϊκός κολοσσός επανήλθε σε τροχιά ανάπτυξης (βλ. πίνακα 1). Λαμβάνοντας υπόψη την αυξητική αυτή πορεία, η Scandlines αποφάσισε να προχωρήσει στην παραγγελία δύο νέων πρωτοποριακών πλοίων, για τη γραμμή Rostock (Γερμανία)-Gedser (Δανία), 28 ναυτικών μιλίων, με σκοπό να ενεργοποιηθεί περαιτέρω την ανάπτυξη σε μια από τις πιο σημαντικές –σε

επιβατική κίνηση και φορτία– γραμμές της Βόρειας Ευρώπης. «Η ενίσχυση του άξονα Κοπεγχάγης-Βερολίνου, μέσα από μια αμεσότερη σύνδεση της Ανατολικής με την Κεντρική Ευρώπη, αποτελεί μια ιδιαίτερα ελκυστική πρόταση για τους πελάτες μας σε όρους χρόνου, απόστασης και οικονομίας καυσίμων», τόνισε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Scandlines, κ. Bengt Pihl. Με μια επένδυση συνολικού ύψους 230 εκατ. ευρώ για δύο πλοία, καθώς και με ουσιαστικές παρεμβάσεις τόσο στο λιμάνι του Rostock όσο και στο αντίστοιχο

του Gedser, η Scandlines αναγνωρίζει τη μεγάλη σημασία που έχει η δημιουργία και η ανάπτυξη ενός "ανατολικού διαδρόμου", μέσω του οποίου θα διακινούνται ταχύτερα και αποτελεσματικότερα επιβάτες και φορτία. Στη βάση αυτής της λογικής, τα σχέδια της εταιρείας προβλέπουν την κατασκευή νέων προβλητών και ραμπών. Ειδικότερα, στο λιμάνι του Gedser (MacGregor port), βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη η κατασκευή ενός ολοκαίνουργιου terminal, καθώς και ενός νέου χώρου check-in, για τα οποία η Scandlines επενδύει γύ-

ρω στα 43 εκατ. ευρώ. Επιπλέον, το γερμανικό λιμάνι του Rostock από το 2012 θα προσφέρει δύο νέα αγκυροβόλια με νέες ράμπες, γεγονός που θα επιτρέψει στη Scandlines να διαχειρίζεται στο μέλλον τέσσερα πλοία στη γραμμή, ανάλογα με την πορεία της ζήτησης.

Τα δύο νέα δίδυμα πλοία του δανέζικου κολοσσού κατασκευάζονται στο γερμανικό ναυπηγείο Volkswerft Stralsund (P&S Werften) έναντι 115 εκατ. ευρώ το καθένα και ουσιαστικά διπλασιάζουν την υπάρχουσα χωρητικότητα στη γραμμή. Θα έχουν διαστάσεις 169 x 25,4 x 5,5 μέτρα και θα μπορούν να μεταφέρουν 1.500 επιβάτες και 460 Ι.Χ. ή 90 φορτηγά σε 1.600 lane m. Θα είναι εξοπλισμένα με δύο bow thruster των 1.350 kW έκαστο και θα διαθέτουν ένα πρωτοποριακό μηχανικό σύνολο, το οποίο θα αποτελείται από τρεις κύριες μηχανές PC Mak – 9M32C με Cat Common Rail + 2 X 3,5 MW azimuthing FPP wing thrusters, συνολικής ισχύος 22.500 kW, που θα τους προσδίδουν υπηρεσιακή ταχύτητα 20,5 κόμβων. Την εσωτερική τους διακόσμηση έχει αναλάβει το γαλλικό αρχιτεκτονικό γραφείο AIA. Οι διαστάσεις των πλοίων επιτρέπουν την απόλυτη αξιοποίηση των δυνατοτήτων του λιμανιού του Gedser, ενώ ο σχεδιασμός της γάστρας τους ακολουθεί τις απαιτήσεις και τις προδιαγραφές της γραμμής (μέγεθος, βύθισμα). Η βέλτιστη αξιοποίηση των υπηρεσιών ξηράς θα αντιπροσωπεύει έναν ακόμη σημαντικό παράγοντα για την επιτυχία του νέου εγχειρήματος της εταιρείας, αφού η αποεπιβίβαση επιβατών και φορτίων θα επιτυγχάνεται σε 15 μόλις λεπτά, παρά τον διπλασιασμό της χωρητικότητας. Στην κατεύθυνση αυτή θα συμβάλλουν, πέρα από τις αναβαθμισμένες λιμενικές υ-



ποδομές, ένα bow visor πλάτους 10 μέτρων, καθώς και δύο καταπέλτες πλάτους 6 μέτρων στην πρύμνη, που θα επιτρέπουν τη δυνατότητα φορτοεκφόρτωσης διπλής σειράς φορτηγών.

φώνονται πλήρως με τις τελευταίες απαιτήσεις του IMO II, καθώς το μηχανικό σύνολο που θα τα εξοπλίζει προβλέπει την άκαπη λειτουργία και τη σημαντικά μειωμένη εκπομπή ρύπων.

Η κατανάλωση καυσίμων και η μείωση των ρύπων βρίσκονται επίσης σε πρώτη προτεραιότητα, γεγονός με σημαντικά οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη, ενώ το σύστημα πρόωσης των δύο πλοίων –τα οποία θα διαθέτουν pods– θα παρέχει και τη δυνατότητα χρήσης LNG (liquid gas), ως καυσίμου. Σημειώνεται ότι τα δύο νεότευκτα πλοία της Scandlines θα είναι τα μεγαλύτερα επιβατηγά οχηματαγωγά στην Ευρώπη που θα χρησιμοποιούν τα pods ως σύστημα πρόωσης, ενώ παράλληλα θα συμμο-

τα ονόματα που θα κοσμοούν τις πλώρες τους είναι SCANDLINES BERLIN και SCANDLINES COPENHAGEN. Σύμφωνα με τον κ. Pihl, «εμπειρέχουν δύναμη και συμβολισμό που καταδεικνύει ότι η Scandlines διαθέτει ισχυρούς δεσμούς τόσο με τη Γερμανία όσο και με τη Δανία». Τα δίδυμα πλοία αναμένεται να παραδοθούν μέσα στο 2012, θα φέρουν σημαία Δανίας και θα αντικαταστήσουν τα μικρότερα αδελφά KRONPRINS FREDERIK και PRINS JOACHIM, ναυπηγησής 1981. ■

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ	KRONPRINS FREDERIK PRINS JOACHIM	SCANDLINES BERLIN SCANDLINES COPENHAGEN
	1981	2012
ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ	Naskov Skibsvaerft A/S Denmark	P&S Werften, Stralsund Germany
GRT	16.071	24.000
ΜΗΚΟΣ	152 μέτρα	169 μέτρα
ΠΛΑΤΟΣ	23,7 μέτρα	24,8 μέτρα
ΒΥΘΙΣΜΑ	5,3 μέτρα	5,5 μέτρα
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	1.390	1.500
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	724 lane m.	1.600 lane m.
ΓΚΑΡΑΖ	200 Ι.Χ. και 45 φορτηγά	460 Ι.Χ. και 90 φορτηγά
ΜΗΧΑΝΕΣ	2 PC Mak – 8M32C + 2 PC Mak – 6M32C 22.000 kW	3 PC Mak – 9M32C with Cat Common Rail 15.800 kw + 2 X 3,5 MW azimuthing FPP wing thrusters
ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	18,9 κόμβοι	20,5 κόμβοι



ΠΙΝΑΚΑΣ 1	2009	2010	Ποσοστιαία Μεταβολή
	Επιβάτες	11.900.000	
Ι.Χ.	2.700.000	2.800.000	3,7%
Φορτηγά	600.000	800.000	33,3%