



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES



NEWSLETTER MAJ 2014

U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

NOWE BUDOWY

Stocznia Wisła buduje sekcje i wyposażone statki



Fot: Navinord

W ostatnich kilkunastu miesiącach głównymi odbiorcami sekcji okrętowych ze Stoczni Wisła są (w kolejności alfabetycznej): Stocznia Kleven (budująca głównie jednostki offshore) oraz Meyer Werft (głównie wycieczkowce), a także Remontowa Shipbuilding, dla której „Wisła” buduje nadbudówki.

W Stoczni Wisła budowane są też jednostki w pełni wyposażone. W II połowie maja br. próby morskie przechodził statek badawczo-rybacki dla rządu Nigerii. Jednostka nosić będzie imię pierwszego Dyrektora NIOMR (Nigeryjski Instytut Oceanografii i Badań Morskich - armator jednostki) - Bayagbona.

Arktyczny AHTS do obsługi platform Hibernia i Hebron - nowy kontrakt stoczni Remontowa Shipbuilding

W stoczni Remontowa Shipbuilding S.A., należącej do Remontowa Holding, zbudowany zostanie wielozadaniowy statek offshore (AHTS) dla obsługi, w ciężkich, arktycznych warunkach, platform wydobywczych w rejonie Labradoru i Nowej Fundlandii. Kontrakt na budowę jednostki został podpisany 8 maja 2014 r.

Statek zbudowany zostanie - jak podała stocznia Remontowa Shipbuilding S.A. - na zamówienie armatora z Kanady współpracującego z jednym z jej dotychczasowych klientów - norweskim Siem Offshore (dla którego stocznia ta obecnie buduje kilka statków typu Platform Supply Vessel), a finalnie trafi do eksploatacji w jednej z największych spółek paliwowych świata ExxonMobil. Wielozadaniowy statek typu AHTS będzie służył do obsługi pól naftowych i gazowych offshore Hibernia i Hebron u wybrzeży Nowej Fundlandii i Labradoru. Poza realizacją typowych dla tego typu jednostek zadań, będzie także używany do monitorowania i kontrolowania zalodzenia w rejonie platform wydobywczych pól Hibernia i Hebron oraz, w razie potrzeby, umownie mówiąc, także „holowania” gór lodowych.



Illustr.: Rolls_Royce

Jego głównym zadaniem będzie przewóz różnorodnych ładunków (zaopatrzenie platform offshore), a dodatkowymi - m.in. obsługa kotwic jednostek trzecich (anchor handling) i tzw. ice management czyli monitorowanie sytuacji lodowej w pobliżu posadowionych lub pływających instalacji offshore i ewentualne korygowanie kursu gór lodowych mogących potencjalnie zagrażać instalacjom offshore na polach Hibernia i Hebron. Do jego innych funkcji należeć będą holowania ratownicze, transport personelu na platformy, likwidacja skutków rozlewów olejowych, obrona przeciw-pożarowa i ewakuacja załóg instalacji offshore.

Statek będzie miał wymaganą klasę lodową, ale nie będzie miał konstrukcji i właściwości lodołamacza. Jednak ma być wyposażony w umieszczony na dziobie potężny monitor wodny, którym ma być rozbijany pak lodowy wokół platform, tak, by nie dochodziło do jego narastającego nabudowywania się. Zostanie zbudowany według projektu Rolls Royce UT 782WP. Ma być przekazany do eksploatacji w IV kwartale 2015 roku (inne źródła podają termin „pod koniec roku 2015”).

AHTS z Gdańska dla Siem Offshore/ExxonMobil, wyposażony - jak informuje stocznia - w napęd konwencjonalny, charakteryzować się będzie długością całkowitą 87,30 m i szerokością 20,00 m oraz nośnością ok. 4000 ton i uciążeniem na palu rzędu 140 T.

Będzie to pierwszy statek z polskiej stoczni z opatentowanym przez Rolls-Royce kształtem dziobu i całego kadłuba Wave Piercing - WP, poprawiającym dzielność morską, a także pierwszy taki statek z jakiegokolwiek stoczni sprzedany na rynek północno-amerykański. Będzie także pierwszym, wyposażonym w zintegrowany mostek Rolls-Royce'a nowego projektu - tzw. Unified Bridge.

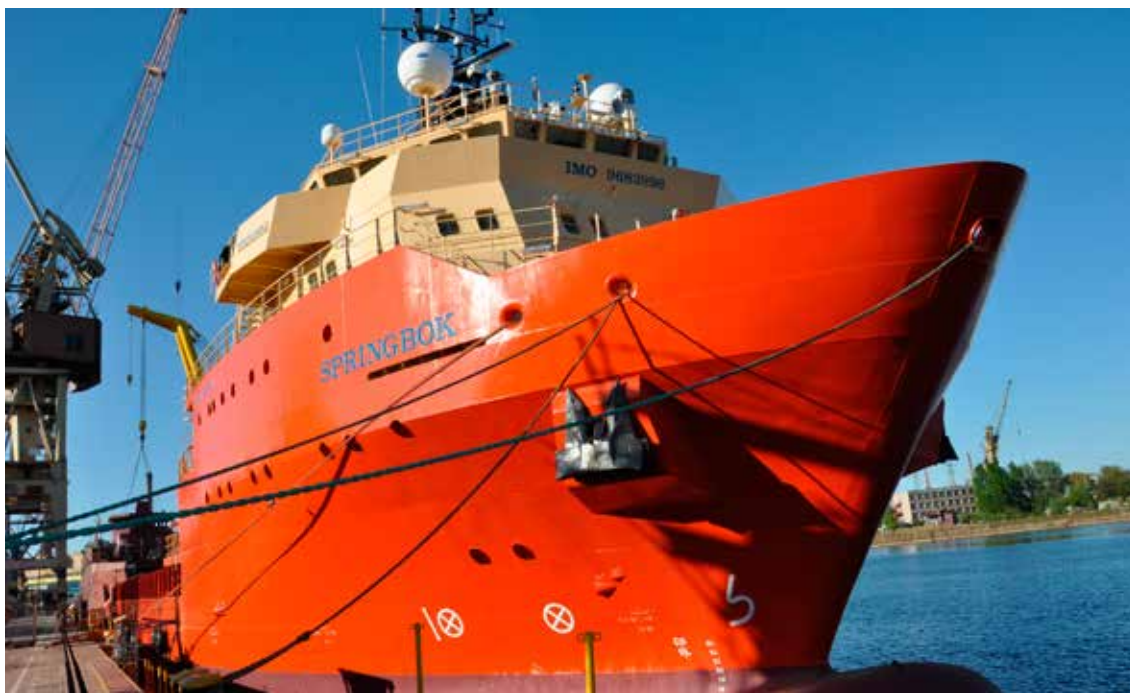
Budowa ww. statku AHTS to nie pierwsza styczność Grupy Remontowa (obecnie Remontowa Holding) z polem offshore Hibernia u wybrzeży Kanady. Platforma Hibernia była pierwszą posadowioną (stałą) platformą zainstalowaną u wybrzeży Nowej Fundlandii, a jej żelbetonowa podstawa (Gravity Base Structure - GBS) wraz z zainstalowanymi topsides - najcięższą konstrukcją „w jednym kawałku” przemieszczaną przez człowieka do chwili budowy platformy Hibernia. Na GBS zainstalowano wielkich rozmiarów topsides (pokład i nadbudowę platformy z wiertniami, instalacjami wydobywczymi i procesowymi, siłowniami i pomieszczeniami mieszkalnymi dla załogi, etc.). Zintegrowane w jedną całość (o masie ok. 38 000 ton) topsides Hibernii (zbudowane w Korei Płd., we Włoszech i Kanadzie i przywiezione na miejsce montażu w jedną całość w pięciu oddzielnych modułach) zostały podniesione z pirsu montażowego w Mosquito Bay na Nowej Fundlandii i przetransportowane na miejsce osadzenia na zanurzonej GBS przy pomocy dwóch barko-pontonów heavy-lift.

Tzw. mating, czyli precyzyjne umieszczenie topsides na GBS Hibernii odbyło się przez jednocześnie odbalastowywanie GBS i balastowanie barko-pontonów. Te duże barki zostały przebudowane - specjalnie przystosowane do udziału w projekcie Hibernia - w Gdańskiej Stoczni Remontowa S.A. (dodano m.in. 3300 t stali do konstrukcji barek). Tym samym, już pod koniec lat 90. ub. wieku, Remontowa S.A. zapewniła sobie znaczący udział w jednym z największych, najbardziej kosztownych i najtrudniejszych pod względem technicznym projektów budowy stałych platform offshore w historii tej branży. Teraz inna stocznia Holdingu - Remontowa Shipbuilding - zbuduje statek obsługujący i ochraniający platformę Hibernia oraz inne platformy na polach offshore Hibernia i Hebron.

Chrzest serwisowca offshore *Springbok* w stoczni Remontowa Shipbuilding

W piątek, 9 maja, w stoczni Remontowa Shipbuilding, miał miejsce chrzest jednostki *Springbok* zbudowanej na zamówienie renomowanego armatora ze Stanów Zjednoczonych. Aktu chrztu dokonała Katarzyna Mazurek.

Remontowa Shipbuilding SA, należąca do grupy kapitałowej Remontowa Holding SA, przekazała statek armatorowi Edison Chouest Offshore (ECO) 2 maja br. Jednostka o stoczniovym numerze budowy 851/7 to wielozadaniowy statek typu PSV (Platform Supply Vessel - zaopatrzeniowiec górnictwa morskiego) prze-



Springbok przy nabrzeżu w stoczni Remontowa Shipbuilding.
Fot: Grzegorz Landowski



Przedstawiciele stoczni i armatora z matką chrzestną statku.
Fot: P. Stareńczak/Media4Sea

znaczony do obsługi, głównie zaopatrzenia w materiały technologiczne oraz wyposażenie w specjalnych kontenerach, pływających lub stałych obiektów offshore.

Odbiorca, ECO, to jeden z amerykańskich potentatów w sektorze przemysłu offshore. Zdecydował się na złożenie dużego zamówienia w polskiej stoczni, mimo, że posiada własne stocznie. Statki z tej serii należą do największych i najbardziej uniwersalnych w swojej klasie.

Podobnie jak poprzednie jednostki tej serii, tak i ochrzczony 9 maja *Springbok*, przeznaczony jest do zabezpieczania właściwego funkcjonowania platform wiertniczych i wydobywczych. Statek służyć będzie do transportu ładunków niezbędnych przy prowadzeniu odwiertów i eksploatacji platform, takich jak: ładunki wielkogabarytowe, skonteneryzowane, pakiety rur, ładunki płynne i sypkie (np. płuczki wiertnicze) w dwudziestu trzech zbiornikach, w tym również ładunki niebezpieczne.

Statek wyposażono w napęd spalinowo-elektryczny w technologii średniego napięcia, umożliwiającą ekonomiczną eksploatację w szerokim zakresie obciążenia, przy znacznym ograniczeniu zużycia paliwa, a tym samym - mniejszą emisję szkodliwych substancji do atmosfery. Jest on także wyposażony w systemy zaawansowanego sterowania, pozycjonowania dynamicznego, klasy DP2, jak również w instalację zwalczania pożarów wg klasy FiFi-1 oraz zwalczania rozlewów olejowych.

W realizacji tego projektu, podobnie jak pozostałych statków z tej serii uczestniczyli polscy producenci wyposażenia i dostawcy usług, głównie z grupy Remontowa Holding tacy jak m.in.: MORS, FAMOS, Hydroster.

Na statku *Springbok*, podobnie, jak na przekazanych wcześniej *Gemsbok* i *Eland*, zainstalowano również dodatkowe systemy ograniczania kołysania na fali (anti-roll) podnoszące komfort pracy zatrudnionych na nich marynarzy. Jak dowiedzieliśmy się od przedstawiciela stoczni Remontowa Shipbuilding, dzięki tym systemom, na 6-metrowej atlantyckiej fali udało się ograniczyć wychylenia boczne statków o kilkanaście stopni, spotkało się z wysoką oceną amerykańskiego armatora.

Statek budowany jest pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego American Bureau of Shipping według projektu MMC 887L opracowanego przez polskie biuro projektowe MMC Ship Design & Marine Consulting Sp. z o.o. z Gdyni.

Co ciekawe, na statku *Springbok*, poza jego kapitanem - Amerykaninem, resztę załogi stanowią Polacy. Remontowa Shipbuilding SA posiada wieloletnie doświadczenie w budowie statków typu AHTS i PSV do obsługi morskiego przemysłu wydobywczego. W ciągu ostatnich 10 lat zbudowano 40 w pełni wyposażonych takich jednostek pływających dla armatorów m.in. z USA, Włoch, Szkocji i Singapuru. Obecnie w stoczni z ww. serii 851 trwają prace wyposażeniowe na statku PSV *Wildebeest* (851/8), którego przekazanie armatorowi planowane jest na koniec lipca br. Oprócz tego stocznia buduje kilka statków PSV napędzanych LNG dla odbiorcy norweskiego.

Remontowa S.A. przebudowała OSV *Siddis Mariner* na kablowiec

Siddis Mariner w stoczni Remontowa S.A. przy nabrzeżu Ostrawica I.
Fot: Jerzy Uklejewski



Tak wygląda pokład statku przebudowanego na kablowiec.
Fot: Jerzy Uklejewski

W Gdańskiej Stoczni Remontowa S.A. należącej do Remontowa Holding w maju br. zakończono przebudowę statku typu offshore support vessel na kablowiec. Jednostka *Siddis Mariner* przez cztery lata służyła do obsługi platform wiertniczych. To był nowoczesny statek wsparcia dla przemysłu naftowego i usług gazowniczych. Norweski właściciel statku postanowił jednak zmienić jego przeznaczenie i powierzył Remontowej S.A. przebudowę na kablowiec.

Statek, zbudowany w 2011 roku w norweskiej stoczni Myklebust Verft (Gursken), spłynął na wodę pod nazwą *Siem Pilot*. Nośność jednostki - 4800 ton, długość całkowita - 88,1 m, szerokość - 19,6 m, zanurzenie - 6,1 m, prędkość do 15,5 węzła. Jednostka wyposażona jest w dynamiczny system pozycjonowana typ RR DP2.

W ramach przebudowy na jednostce m.in. dobudowano nowe pokłady, na których zainstalowano urządzenia do układania kabli, kilka żurawi, wykonano liczne wzmocnienia, tory kablów, podłączenia rurociągów hydraulicznych i kabli. Zamontowano napiacze, tory rolkowe, ramy ślizgowe, ramy osłonowe, windy holownicze, drabiny. Wykonano i zamontowano na głównym pokładzie ponad 40 tonowy zasobnik kabla. Z tym wiązało się m.in. wykonanie fundamentów, podłączenie kabli i rur hydraulicznych, wysięgnika prowadzenia kabla podmorskiego. W sumie na statku wymieniono 160 ton stali.

INNE**Podsumowanie Akademii Przemysłów Morskich**

Minął właśnie rok od pierwszego wykładu w ramach Akademii Przemysłów Morskich; inicjatywy Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej oraz Związku Pracodawców Forum Okrętowe. W ramach cyklicznych spotkań ze studentami semestrów dyplomowych, prowadzone były wykłady przedstawicieli top managementu, prezesów i dyrektorów naczelnych firm związanych z gospodarką morską.

Odbyły się następujące spotkania:

- 16.05.2013** - pani Katarzyna Romantowska, Dyrektor Ulstein Poland, przekazywała tajniki zarządzania projektem.
- 23.10.2013** - pani Jadwiga Sztelwander, Dyrektor Deltamarin Poland, wskazywała na specyfikę pracy w firmie międzynarodowej.
- 13.11.2013** - pan Rafał Krocza, Prezes Zarządu Wärtsilä Baltic Design Center, omawiał praktyczne aspekty projektowania jednostek do przewozu gazów.
- 11.12.2013** - pan Dariusz Jaguszewski, Prezes Zarządu Remontowa Marine Design and Consulting, przybliżył specyfikę pracy biura projektowego należącego do dużej grupy stoczniowej.
- 15.01.2014** - pan Dariusz Rudziński, Prezes Zarządu Polskiego Rejestru Statków, zapoznawał z rolą towarzystwa klasyfikacyjnego w systemie zapewnienia bezpieczeństwa statkom i jednostkom pływającym.

12.03.2014 - pan Zbigniew Karpiński, Prezes Zarządu Centrum Techniki Okrętowej, podkreślał, że badania stosowane są źródłem innowacji w przemyśle morskim.

16.04.2014 - pan Sławomir Gieroń, Dyrektor Generalny Damen Marine Components, przedstawił możliwe ścieżki rozwoju kariery zawodowej w Grupie Damen Shipyards.

21.05.2014 - pan Jarosław Flont, Prezes Zarządu Stoczni Remontowa SA, podzielił się refleksjami o tym, że warto być inżynierem.

Prowadzone spotkania stworzyły unikalną możliwość bezpośrednich kontaktów studentów ostatnich semestrów studiów magisterskich z szefami firm przyszłych pracodawców. Otwarta i niezobowiązująca atmosfera spotkań pozwalała na swobodną wymianę myśli, oraz stwarzała możliwość wzajemnego poznania się. W spotkaniach brało udział kilkudziesięciu słuchaczy, a łącznie wszystkich wykładów wysłuchało około 400 osób.

Zainteresowanie okazane spotkaniami w ramach Akademii Przemysłów Morskich, wskazuje na celowość kontynuowania tej inicjatywy. Dlatego już teraz organizatorzy serdecznie zapraszają do zgłaszania propozycji kolejnych spotkań, począwszy od października 2014, to jest od początku nowego roku akademickiego 2014/2015.

Newsletter Związku Pracodawców FORUM OKRĘTOWE ukazuje się raz w miesiącu

Uphagena 23, 80-237 Gdańsk
telefon: (+48) 58 345 82 89
www.forumokretowe.org.pl
e-mail: forum@forumokretowe.org.pl

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

Wydawca: TEMAT Sp. z o.o., Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk, sekretariat@portalmorski.pl