



## U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

### NOWE BUDOWY

#### **Siem Pride ze stoczni Remontowa Shipbuilding rozpoczął pracę w pięcioletnim czarterze Norske Shell**



PSV *Siem Pride*.  
Fot.: Kristiansund Kommune

przez A/S Norske Shell - norweski oddział koncernu Shell.

Stocznia Remontowa Shipbuilding, należąca do grupy kapitałowej Remontowa Holding, przekazała, formalnie 5 listopada, pierwszy z serii czterech, budowanych na zamówienie norweskiego Siem Offshore, zaopatrzeniowców górnictwa morskiego (statków typu PSV - *platform supply vessel*) z napędem dwupaliwowym (diesel i LNG).

Jednostce nadano imię *Siem Pride* podczas uroczystości 12 listopada w Kristiansund. Jego wodowanie odbyło się 16 września 2014 r.

Specjalistyczny statek przeznaczony jest do zaopatrywania platform wiertniczych i wydobywczych oraz do innych funkcji. Jeszcze przed wodowaniem został zakontraktowany do pracy na Morzu Północnym przy obsłudze pola naftowego eksploatowanego

Jest to pierwszy statek zaopatrzeniowy budowany w stoczni Remontowa Shipbuilding oraz w ogóle w Polsce, przekazany jako w pełni wyposażony, który napędzany jest silnikami zasilanymi gazem LNG. Jest to także jeden z największych tego typu statków z takim napędem (na paliwo LNG) na świecie.

*Siem Pride* został wyposażony w najnowocześniejsze systemy nawigacyjne, w tym system dynamicznego pozycjonowania DP2, napęd gazowo-elektryczny, system do zwalczania pożarów Fi-Fi 2 oraz system do zwalczania rozlewów olejowych. Jest też przygotowany do pełnienia funkcji dozorca ratowniczego (*rescue and standby services*) i może przyjąć na pokład do ok. 300 rozbitków (osób ewakuowanych lub uratowanych / podjętych z wody).

Statek wyposażono m.in. w żuraw pokładowy z aktywnym systemem kompensacji nurzania i hangar oraz żurawik „A-Frame” dla zdalnie kierowanych pojazdów podwodnych.

Jako zaopatrzeniowiec, wyposażony jest m.in. w system do bezpiecznego operowania węzami (rurociągami elastycznymi) do transferu, pomiędzy statkiem a instalacją *offshore*, np. platformą wiertniczą, ładunków płynnych oraz - w systemie pneumatycznym - sypkich (Safe Hose Operation System).

Statek o długości 89 metrów i szerokości 19 m oraz pokładzie roboczym o pow. 980 m<sup>2</sup> ma nośność 5071 ton. Obsługiwany jest przez 25-osobową załogę. Jednostka spełnia najwyższe normy związane z ochroną środowiska i bezpieczeństwem żeglugi (dla notacji klasy Clean Design), a pływa pod renomowaną i wymagającą banderą norweską.

Koncepcja statku, dokumentacja techniczna i robocza wykonywana jest przez norweskie biuro Wartsila Ship Design (projekt VS 4411 DF).

Statek ten (i kolejne, niemal siostrzane jednostki z serii zamówionej przez tego samego armatora), począwszy od budowy kadłuba, aż po kompletne wyposażenie oraz przeprowadzenie prób zdawczych, jest dziełem stoczni Remontowa Shipbuilding. Budowa serii realizowana jest pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego DNV GL. Kontrakt na pierwsze jednostki z tej serii Remontowa Shipbuilding S.A. podpisała 5 lipca 2013.

## Pierwszy prom dla Estonii z polskiej stoczni zwodowany



Wodowanie promu dla Estonii z pochylni poprzecznej.  
Fot.: Bogdan Pięta

We wtorek, 29 grudnia 2015 r., w stoczni Remontowa Shipbuilding SA z grupy kapitałowej Remontowa Holding zwodowano pierwszy z serii dwóch promów pasażersko-samochodowych budowanych dla Portu Tallinn. Było to 10. wodowanie statku w tej stoczni w roku 2015.

Nowoczesny, dwustronny prom pasażersko-samochodowy o stoczniowym numerze B616/1 powstaje na zamówienie estońskiego armatora TS Laevad OÜ (firmy - córki Portu Tallinn). Kontrakt z tym armatorem zakłada budowę dwóch całkowicie wyposażonych tego typu promów, a jego realizacja otwiera dla stoczni nowy rynek zbytu w północnej części Morza Bałtyckiego.

Jednym z atutów tych jednostek są niskie koszty eksploatacji. Zoptymalizowany kształt kadłuba, przystosowany do pracy w ciężkich warunkach lodowych,

przyczyni się do zmniejszenia zużycia paliwa oraz mniejszej emisji toksycznych substancji do atmosfery. Wysoki poziom automatyki pozwala na eksploatację przy zmniejszonym do minimum stanie załogi.

Promy o długości 114 metrów jednorazowo będą mogły zabrać na pokład 150 samochodów osobowych oraz 600 pasażerów. Obsługiwać będą linie promowe z lądu stałego na estońskie wyspy Saaremaa and Hiiumaa. Przypomnijmy, że rozpoczęcie budowy promu, czyli operacja tzw. palenia pierwszych blach odbyła się w lutym 2015 r., natomiast stępkę położono 30 kwietnia. Budowa drugiego promu B 616/2 rozpoczęła się natomiast 19 maja 2015 r.

W uroczystości wodowania pierwszego statku, 29 grudnia br., uczestniczyła liczna delegacja z Estonii, której przewodniczyła sekretarz generalna Ministerstwa Gospodarki, Merike Saks. Gościom towarzyszyły także ekipy telewizji estońskiej.

Relacja wideo: <https://www.youtube.com/watch?v=D7uFWfhJwiY>

## Wärtsilä wyposaży serię 15 barek, których kadłuby budowane są w Polsce



Wizualizacja komputerowa barki z Centromostu i VEKA  
Rys.: Wärtsilä

Fiński koncern Wärtsilä wyposaży serię 15 barek, które zostaną wyczarterowane przez Shell Trading Rotterdam B.V. (Shell). Umowa z Wärtsilä została zawarta w grudniu.

Wärtsilä dostarczy m.in. 6-cylindrowe silniki dual-fuel Wärtsilä 20 (dwupaliwowe, co oznacza, że będą mogły funkcjonować, wykorzystując konwencjonalne paliwo, ale także ekologiczne i ekonomiczne LNG), przekładnie oraz śruby nastawne. Dostawy do stoczni rozpoczną się w czerwcu przyszłego roku. Jak czytamy w komunikacie prasowym Wärtsilä - kadłuby barek budowane są w Stoczni Rzecznej Centromost w Płocku, a ich wyposażenia dokona holenderska stocznia z grupy VEKA Group, do której należy większościowy pakiet udziałów w spółce Centromost.

110-metrowe barki zostały zaprojektowane z myślą o zwiększeniu wydajności i bezpieczeństwa, elastyczności i niskich kosztach eksploatacji. Firma Shell wyczarteruje je, aby wesprzeć rosnącą działalność i efektywność m.in. w rejonie ARA (Antwerpia, Rotterdam, Amsterdam).

Wszystkie jednostki zostaną przekazane przez stocznnię holenderską do połowy 2018 roku.

## REMONTY I PRZEBUDOWY

### ASV Pioneer po remoncie w Gdańsku



ASV przy nabrzeżu Remontowej SA.  
Fot.: Piotr B. Stareńczak

Ostatnio w stoczni Remontowa SA remontowana i odnawiana była wielozadaniowa barka *ASV Pioneer*. Przybyła do Gdańska 7 listopada. W samej barce nie ma zapewne niczego niezwykłego, ale jako ciekawostkę można wspomnieć jej udział w jednej z największych operacji inżynierskich w historii, jaką było podnoszenie wraku wycieczkowca *Costa Concordia*.

*ASV Pioneer* posiada blok nadbudówki złożony z kontenerów mieszkalnych. Pomieścić one mogą 220 osób. Jednostka oferuje też otwarty pokład roboczy, o powierzchni ok. 1100 m<sup>2</sup>, który może być wyposażony i zagospodarowany zgodnie z bieżącymi potrzebami, z aktualnymi zadaniami i funkcjami barki, która dostępna jest na rynku czarterowym specjalistycznych jednostek *offshore*.

W przeszłości zainstalowana była np. na krawędzi pokładu roboczego wychylna dźwignica *A-frame*.

Przez niemal dwa lata (od października 2012 roku) *ASV Pioneer* stanowił kluczowy element zaplecza technicznego działań prowadzących do usunięcia wraku wycieczkowca *Costa Concordia*, u brzegu włoskiej wyspy Giglio. Barka zapewniała zakwaterowanie m.in. dla nurków pracujących przy przewróconym na bok wycieczkowcu. Pełniła też funkcję bazy prac podwodnych.

Duży włoski wycieczkowiec *Costa Concordia* 13 stycznia 2012 roku uderzył w podwodną skałę nieopodal wyspy Giglio. Zaczął nabierać wody i został osadzony na skalistej mieliźnie, tuż przy brzegu, co dało więcej czasu na opuszczenie go przez załogę i pasażerów i ułatwiło akcję ratowniczą.

Wywrócony wrak przez wiele miesięcy stanowił element psujący krajobraz żyjącej z turystyki wyspy, a z drugiej strony - stanowił magnes dla licznych przybyszów chcących go zobaczyć. Przyplływający promem na wyspę, mijając wrak, który przygotowywano do podniesienia i usunięcia, widzieli liczne jednostki techniczne, zaangażowane w akcję usuwania wraku.

Jedną z największych takich jednostek, w dodatku przebywającą tam przez długi okres, była właśnie barka *ASV Pioneer*.

Przygotowania były praco- i czasochłonne i polegały m.in. na zbudowaniu pod zanurzonym kadłubem wycieczkowca stalowej konstrukcji, mającej nie dopuścić do obsuwania się jednostki na dno i służącej za podstawę, na której postawiono statek do pionu. *Costa Concordia* wspierana wypornością dołączonych sponsonów, odholowana została na miejsce złomowania.

Przy wspomnianej budowie platformy pod wrakiem i wielu innych prac przygotowujących go do podniesienia i odholowania, przez długi okres musieli pracować liczni nurkowie, którzy byli zakwaterowani na *ASV Pioneer*.

W Remontowej SA barka przeszła generalny remont. Na czas remontu dokowo-konserwacyjnego, jednostka stała w doku nr 3, a potem została przyholowana do nabrzeża Ostrawica I. Barka częściej stoi w morzu, niż się porusza, stąd też nie dziwił fakt, że była mocno obrosnięta glonami i skorupiakami. Kadłub został wyczyszczony i pomalowany. Usunięto drobne wgniecenia kadłuba oraz wymieniono poszycie (prawa i lewa burta przy zbiornikach). Ponadto m.in. wymieniono rury ściekowe, przeprowadzono przeróbkę pachołów cumowniczych (podniesiono 8 polderów na wysokość pokładu głównego). W zakresie remontu były też drobne prace ślusarskie na pokładzie, zamontowano nową echosondę, modyfikacji poddano system paliwowy i wreszcie sprawdzono wszystkie śruby mocujące kontenery mieszkalne i socjalne.

Duża, otwarta przestrzeń pokładu roboczego sprawia, że barka jest niezwykle elastyczną platformą dla wielu różnorodnych prac. *ASV Pioneer* wykorzystywany był też m.in. do układania kabli na dnie morza na morskich farmach wiatrowych na Morzu Północnym i Bałtyku.

Barką była remontowana i modernizowana wcześniej także w Świnoujściu, w tamtejszej stoczni Poltramp. Armatorem jednostki jest brytyjska firma Dalby Offshore Services Ltd. Jednostka zbudowana została w 2007 roku w stoczni Nantong Tongsheng Ship Manufacturing Co. Długość całkowita barki wynosi 100,6 m, szerokość 30,48 m, zanurzenie - 6,09 m. Utrzymanie barki na stałej pozycji zapewnia 8 kotwic zamocowanych na tzw. rakach.

## **RMDC przedstawia nowy projekt promu pasażersko-samochodowego z napędem hybrydowym**



Prom pasażersko-samochodowy z napędem hybrydowym projektu RMDC.

Polskie biuro projektowe Remontowa Marine Design & Consulting (RMDC), mające bogate doświadczenie w projektowaniu jednostek pasażerskich, przygotowało nowatorski projekt promu pasażersko-samochodowego typu *double-ended* z napędem hybrydowym, przeznaczonego do obsługi krótkich połączeń. Projekt promu zapewnia wysokie możliwości przewozowe. W trosce o środowisko prom został zaprojektowany jako przyjazny ekologicznie, zgodnie z najnowszymi trendami na rynku.

Wygodne pomieszczenia pasażerskie zapewniające wysoki komfort podróży zostały przystosowane do przewozu również osób niepełnosprawnych. Dziób i rufa statku wyposażone zostały w rampy umożliwiające sprawny załadunek i wyładunek samochodów osobowych przewożonych na pokładzie głównym.

Napęd hybrydowy jednostki zapewniają dwa agregaty prądotwórcze o mocy 400 kW każdy, w konfiguracji z dwoma systemami akumulatorów o pojemności 500 kWh każdy. Agregaty zasilane są paliwem diesel'owym lub opcjonalnie bio-diesel'owym.

Hybrydowy system napędowy statku przystosowany jest do zasilania w 100 % przez system akumulatorów, ładowanych z lądu w trakcie operacji przeładunkowych. Dwa agregaty prądotwórcze pełnią rolę pomocniczą doładowania baterii, gdy zajdzie taka potrzeba.

Napęd promu stanowią 2 pędniki azymutalne o mocy 480 KW każdy, umieszczone na obu końcach statku, co umożliwia precyzyjne manewrowanie statkiem w małych portach, w różnych warunkach pogodowych.

Charakterystyka podstawowa promu typu RMDC 3324: długość: 109,4 m; szerokość: 17,0 m; zanurzenie: 3,4 m; liczba pasażerów: 300; liczba samochodów: 116 osobowych lub 13 ciężarowych + 43 osobowych; prędkość: 11 węzłów.

## Technologie kosmiczne i satelitarne - nowy kierunek studiów w Gdańsku i Gdyni

Powstanie międzyuczelniany, interdyscyplinarny oraz unikatowy kierunek w Polsce - „technologie kosmiczne i satelitarne”. Będą to studia II stopnia. W celu jego utworzenia porozumienie podpisały: Politechnika Gdańska, Akademia Morska w Gdyni i Akademia Marynarki Wojennej. Kierunek jest odpowiedzią na zapotrzebowanie powstających w kraju i na Pomorzu nowoczesnych firm z sektora inżynierii kosmicznej i satelitarnej, jak również powołanej w br. w Gdańsku Polskiej Agencji Kosmicznej (POLSA), na specjalistów zdolnych sprostać wyzwaniom związanym z rozwojem tego sektora.

## Montaż kanału szczelinowego w Newcastle University



Uniwersytet Newcastle w Anglii to kolejna instytucja, która zaufała doświadczeniu CTO SA w zakresie projektowania i budowy laboratoriów, urządzeń i stanowisk naukowo-badawczych.

Pracownicy Zakładu Projektowo-Technologicznego CTO SA zakończyli niedawno nadzór nad montażem wielozadaniowego kanału szczelinowego, służącego m.in. do badań hydrodynamicznych, którego projektantem jest również CTO.

Kanał szczelinowy zainstalowany w University of Newcastle  
Fot.: CTO

## „Wydział okrętowy” zaprasza na „Dni Projektowania”

Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej (WOiO PG) zaprasza do udziału w „Design Days” - nowym, dwudniowym cyklu spotkań, dotyczących tematyki projektowania w przemyśle morskim, z możliwością zaprezentowania się firmy z branży przed społecznością akademicką i partnerami z przemysłu. Pierwszy dzień poświęcony będzie prezentacji firm, narzędzi wspomagających proces projektowania oraz spotkaniom specjalistów HR ze studentami w zakresie praktyki, staży i zatrudnienia. Drugi dzień przeznaczony jest na prowadzenie pokazowych warsztatów oraz szkoleń skierowanych do studentów, doktorantów, pracowników uczelni i sektora komercyjnego.

Ze względu na ograniczoną liczbę miejsc w pracowni komputerowej, zainteresowanych organizacją warsztatów WOiO PG prosi o wcześniejszy kontakt e-mail.

Data i miejsce: 21-22.01.2016 r. w godz. 9 - 16, Politechnika Gdańska, Gmach WOiO, ul. Gabriela Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk. Kontakt: jacforst@pg.gda.pl, +48 793 156 848

## Nowi członkowie Forum Okrętowego

Trzeciego grudnia 2015 r. w dawnym budynku dyrekcyjnym Stoczni Szczecińskiej przy ul. Antosiewicza 1, odbyło się posiedzenie Rady Forum Okrętowego. Organizatorem i gospodarzem spotkania była szczecińska spółka ZinkPower. Tematem przewodnim była bieżąca sytuacja i perspektywy rozwoju przemysłu stoczniowego na terenach i w rejonie terenów dawnej Stoczni Szczecińskiej. Prezentację poświęconą działalności Szczecińskiego Parku Przemysłowego przedstawił prezes zarządu tej spółki Grzegorz Huszcz. Jak stwierdził, działa tam ponad 60 podmiotów, zatrudniających ponad 2,8 tys. pracowników, zajmujących się głównie produkcją kadłubów i sekcji okrętowych, konstrukcji offshore, remontami i przebudowami niewielkich jednostek pływających różnych typów, a także usługami w zakresie logistyki, przeładunków i magazynowania. Zwrócił uwagę na potencjał związany ze znajdującym się tam dokiem pływającym oraz trzema pochylniami, które do tej pory wykorzystywane są w niewielkim stopniu. Omówił także inwestycje poczynione w latach 2007 - 2013 (modernizacja budynku z zapleczem socjalnym oraz bocznicy kolejowej, zakup precyzyjnej CNC do Centrum Obróbki Stali) oraz ofertę budowy statków lub kadłubów, jak również w zakresie obróbki blach.



Piękniejsza strona cynkowania, czyli... kadry ZinkPower Szczecin przy pracy! (zdjęcie pochodzi z prezentacji prezesa spółki Zbigniewa Miodowskiego).

Podczas posiedzenia w poczet Forum Okrętowego przyjęto trzy firmy: Marani sp. z o.o., GSG Towers Sp. z o.o. (Gdansk Shipyard Group) oraz Stocznię „Szkuner”.

Działalność i ofertę Marani sp. z o.o. z centralą w Zabrze omówił prezes zarządu Marek Janusz Madej. To polska firma prywatna założona w 1993 r., zajmująca się restrukturyzacją polskiego przemysłu ciężkiego na Śląsku. Zajmuje się wprowadzaniem kompleksowych rozwiązań przemysłowych w zakresie gospodarki sprężonym powietrzem i gazów technicznych w oparciu o nowoczesne urządzenia własnej produkcji.

Spółkę GSG Towers, znanego na rynku europejskim producenta wież wiatrowych przedstawił rzecznik prasowy Gdansk Shipyard Group Jacek Łęski. Omówił także działalność grupy GSG w zakresie

produkcji dla potrzeb offshore oil and gas, offshore wind oraz sektora stoczniowego (konstrukcje statkowe, zautomatyzowana prefabrykacja). Przedstawił także program inwestycyjny, dzięki któremu możliwości produkcyjne spółki zwiększą się do poziomu 260 wież 5 - sekcyjnych rocznie, w tym o średnicy 8 m.

Natomiast o stoczni „Szkuner”, będącej, obok zakładu połowów i przetwórstwa ryb oraz portu morskiego, drugą formą aktywności przedsiębiorstwa o tej samej nazwie z siedzibą we Władysławowie, mówił jej dyrektor Marcin Ryngwelski. Stocznia posiada wszelkie niezbędne certyfikaty oraz infrastrukturę do budowy i remontów kutrów, holowników, jachtów i innych jednostek morskich i rzecznych.

Prezentację nt. Grupy ZINKPOWER w Polsce przedstawił prezes zarządu ZinkPower Szczecin sp. z o.o. Zbigniew Miodowski. Ta czołowa obecnie w branży cynkowniczej w Europie firma powstała w 1998 r. pod nazwą Porta-Eko-Cynk Sp. z o.o. w Szczecinie. Od 2005 r. należy do Grupy Kopf Holding GmbH. Grupa ZinkPower w Polsce, do której należą trzy spółki (ZinkPower Szczecin, ZinkPower Wielkopolska, ZinkPower Buk), oferuje dziś szeroką gamę usług cynkowniczych (spółka ze Szczecina m. in. prefabrykowała rurociągi na największe wycieczkowce świata - Queen Mary 2 oraz Mein Schiff 3).

Perspektywy rozwoju przemysłu stoczniowego na Pomorzu Zachodnim w kontekście zmian rynkowych, nowych unijnych programów pomocowych oraz zapowiadanego uchwalenia tzw. specustawy stoczniowej omówił Ryszard Kwidziński, pełnomocnik Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego ds. Gospodarki Morskiej. Zwrócił uwagę na ustanowienie 20. krajowej inteligentnej specjalizacji dot. gospodarki morskiej, co, jego zdaniem, stwarza dodatkowe możliwości stymulowania rozwoju przemysłu stoczniowego, także na Pomorzu Zachodnim.

Po tym wystąpieniu rozgorzała gorąca dyskusja. Ostatecznie zgodzono się, że rozwój działalności stoczniowej w Szczecinie, niezależnie od ułatwień m.in. w sferze podatkowej będzie jednak głównie zależeł od umiejętności pozyskiwania z rynku rentownych kontraktów i oferowania konkurencyjnych produktów, w których coraz większą część będzie stanowiło produkowane w kraju wyposażenie, a coraz mniejszą - przerób stali.

**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:**

PortalMorski.pl

**Redakcja: TEMAT Sp. z o.o., Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk**