



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES



NEWSLETTER KWIECIEŃ 2017

U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

NOWE BUDOWY I KOOPERACJA STOCZNIOWA

***Piret* - prom dla Praamid ze stoczni Remontowa Shipbuilding przekazany**



Wyjście promu *Piret* z Gdańska.
Fot.: Piotr B. Stareńczak

Po oficjalnym przekazaniu estońskiemu armatorowi, prom *Piret*, zbudowany przez stocznnię Remontowa Shipbuilding, w sobotę, 1 kwietnia po południu opuścił Gdańsk.

Jednostka o stoczniovym numerze budowy B616/2 jest drugim z pary zamówionych, nowoczesnych, dwustronnych promów pasażersko-samochodowych, zbudowanych dla estońskiego armatora TS Laevad OÜ (firmy - córki Portu Tallinn). Oba promy będą eksploatowane w barwach operatora i pod handlową nazwą Praamid (praamid.ee).

Statki przeznaczone są do obsługi linii promowych z lądu stałego na estońskie wyspy Saaremaa i Hiiumaa. Pierwszy z promów - *Toll* - został przekazany w styczniu.

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 typu B 616 dla Estonii ze stoczni Remontowa Shipbuilding - charakterystyka podstawowa:

państwo bandery - Estonia; armator - TS Laevad OÜ; operator - praamid.ee; stocznia - Remontowa Shipbuilding SA; długość całkowita - ok. 114,0 m; długość między pionami - 103,50 m; szerokość konstrukcyjna - 19,20 m; szerokość całkowita - 19,70 m; zanurzenie maks. - 4,0 m; odstęp międzywrgowy - 0,6 m; długość pokładu samochodowego 107,0 m; ładowność samochodów (4,65 m × 1,85 m) - 150; ładowność trailerów drogowych (nacze; 19,00 m × 2,85 m) - 12; liczba miejsc dla pasażerów - 700 (w tym liczba miejsc siedzą-

cych - 640); miejsca dla wózków inwalidzkich - 7; maksymalna liczba ludzi na pokładzie - 718; liczba kabin załogi - 11; prędkość eksploatacyjna - 10 węzłów; prędkość maksymalna - 15 węzłów; klasyfikacja - DNV GL; notacja klasy - DNV + 1A1 R3 ICE-1A CAR FERRY B E0.

Wyjście promu z Gdańska, a także wnętrza bliźniaczych jednostek, przedstawiono w materiale video:

<http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/prom-piret-odplynal-do-tallinna/>

Początek budowy promów hybrydowych dla Londynu w stoczni Remontowa Shipbuilding



Mark Willbourn, *project manager* w Briggs Marine, uruchamia proces cięcia pierwszych blach.

Fot.: Piotr B. Stareńczak

W czwartek, 20 kwietnia 2017 r. w stoczni Remontowa Shipbuilding SA w Gdańsku ruszyła produkcja dwóch promów hybrydowych o napędzie *diesel-electric* budowanych na zamówienie Transport for London. Ich operatorem będzie Briggs Marine. Project manager z tej firmy, Mark Willbourn uruchomił proces cięcia pierwszych blach na te jednostki.

Nowe promy służyć będą mieszkańcom Londynu w przeprawie przez Tamizę łącząc dzielnice Woolwich i North Woolwich. Tamtejsza przeprawa została otwarta w 1966 roku. Od tamtej pory, nieprzerwanie zapewniają ją zbudowane w Dundee w 1963 roku promy *Ernest Bevin*, *James Newman* i *John Burns*, które w przyszłym roku mają być zastąpione właśnie przez nowe promy z polskiej stoczni.

Każdy z nich będzie mógł jednorazowo zabrać na pokład 150 pasażerów i 45 samochodów osobowych.

Przewiduje się, że oba promy przewozić będą łącznie ponad milion samochodów i 2,6 miliona pasażerów rocznie.

Promy wyposażone zostaną w napęd hybrydowy zapewniający wiele korzyści, przede wszystkim niższe koszty eksploatacji oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Ponadto, zespoły prądotwórcze zostaną wyposażone w dodatkowy system oczyszczania spalin, dzięki czemu będą to najnowocześniejsze, najbardziej ekologiczne i przyjazne środowisku jednostki pływające po Tamizie.

Materiał video pokazujący pierwsze cięcie blach na promy dla Transport for London, z wypowiedziami Marka Willbourn, *project managera* w Briggs Marine oraz Mateusza Filippa, prezesa zarządu stoczni Remontowa Shipbuilding SA dostępny jest pod adresem:

<http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/hybrydowe-promy-dla-londynu-w-budowie>

Kolejna nadbudówka megajachtu z Aluship Technology - Project Yasmin

W sobotę, 15 kwietnia, z portu gdańskiego w drogę do Holandii wyruszył zestaw składający się z holownika *Isa* i barko-pontonu *Wagenborg Barge 1* do przewozu ładunków ciężkich i wielkogabarytowych z dwoma blokami jednej nadbudówki superjachtu na pokładzie.

Około godz. 19:00 w poniedziałek, 17 kwietnia zestaw holowniczy wszedł do służby Kanału Kilońskiego w Kilonii - Holtenau. W Rotterdamie spodziewany był ok. 20 kwietnia.

Aluminiowa nadbudówka zbudowana została przez gdańską stocznię i producenta konstrukcji aluminiowych Aluship Technology Sp. z o.o. na zamówienie holenderskiej stoczni Oceanco specjalizującej się w budowie luksusowych megajachtów.

Nadbudówka zbudowana w Gdańsku i wyeksponowana do Holandii, według własnej analizy Portalu Morskiego, przeznaczona jest dla motorowego superjachtu o stoczniowym symbolu budowy Y716.

Z dotychczas dostępnych informacji wynika, że jacht Y716, znany także pod kryptonimem Project Yasmin, dla którego przeznaczona jest nadbudówka, budowany jest dla właściciela prywatnego (nieujawnionego),



Wyholowanie nadbudówki dla jachtu Project „Yasmin” z Gdańska
Fot.: Piotr B. Stareńczak

dotąd parametry, to: szerokość - 14,20 m, zanurzenie - 4,00 m (według niektórych źródeł - 3,99 m); tonaż pojemnościowy brutto - 2960; prędkość podróżna - 18,5 węzła, prędkość maksymalna - 20 węzłów (niektóre źródła podają 16 w. jako prędkość podróżną, a 18,5 w. jako maksymalną). Statek ma być wyposażony w silniki napędu głównego MTU.

Statek budowany pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego Lloyd's Register ma otrzymać notację klasy: ⚓ 100 A1 SSC Yacht Mono G6 ⚓ LMC UMS SCM ECO IHM.

a nie z myślą o czarterach. Przekazany ma być do eksploatacji w przyszłym roku.

Wnętrza jachtu zostały zaprojektowane przez Terence'a Disdale'a, a jego bryła zewnętrzna - przez Espena Oeino. Zewnętrznie nowy jacht będzie nieco przypominał, zbudowaną wcześniej przez Oceanco, jednostkę *Infinity* (stoczniowy symbol budowy Y710). Projekt techniczny dla „Yasmin” opracowany został przez stocznnię we współpracy z holenderską firmą projektowo-konsultingową Azure Yacht Design & Naval Architecture.

Projekt konstrukcyjny i wykonawczy aluminiowej nadbudówki zbudowanej w Polsce wykonała stocznia Aluship Technology Sp. z o.o.

Różne źródła podają różne długości jachtu: - 90,00 m, 95,00 m, 92,00 m, 91,50 m. Pozostałe znane do-

REMONTY I PRZEBUDOWY

Remontowa SA zdobyła kontrakt na przedłużenie promów Finnlines



Statek klasy „Breeze” w Travemünde.
Fot.: Piotr B. Stareńczak

Gdańska Stocznia Remontowa SA podpisała z fińskim armatorem Finnlines kontrakt na przedłużenie czterech promów serii „Breeze” z opcją na kolejne dwa. Jak informuje Finnlines w komunikacie, przebudowa jednostek ma się rozpocząć w połowie września 2017 roku. Stocznia zobowiązana jest do wykonania prac na każdym ze statków w czasie krótszym, niż dwa miesiące. Cały program przedłużenia promów ma się zakończyć w maju 2018 roku.

Jak informuje fińska spółka, wydłużenie promów o 30 proc. znacznie poprawi ich efektywność energetyczną i tym samym przyczyni się do ograniczenia przez nie emisji szkodliwych dla środowiska związków.

Remontowa SA zaangażowana jest także w modernizację innej jednostki tego armatora. Na 188-metrowym statku *Finneagle* zostaną zainstalowane płuczki (*scrubbery*) umożliwiające odsiarczanie spalin. Ponadto, stocznia o ponad połowę powiększy pokład dla pasażerów. Po jego rozbudowie w podróż promem będzie mogło udać się 800 osób.

Koszt wszystkich inwestycji oszacowano na około 70 milionów euro.

Finnlines został założony w 1947 roku i jest teraz jednym z największych operatorów promowych w całej Europie. Swoje siedziby posiada w krajach Europy Wschodniej, jak i Zachodniej. Operator oferuje przewozy frachtowe w Europie Północnej oraz pasażerskie na Morzu Bałtyckim. Od roku 2006, Grimaldi Group jest największym udziałowcem Finnlines (50,7% udziałów). Do fińskiego operatora należą również Polfin Line, Trans-Russia Express oraz operator portu Finnsteve.

Z kolei Gdańska Stocznia Remontowa SA współpracuje z armatorem Finnlines przy przebudowach należących do niego promów już od 11 lat. W latach 2006-2007 stocznia przebudowała jednostki ro-ro *Finnpartner* i *Finntrader*, a potem także *Finnclipper*, które dzięki temu zyskały znacznie większe przestrzenie ładunkowe i pasażerskie, w tym nowe pokłady.

OFFSHORE

Gdańska Stocznia Remontowa SA zakończyła prace na platformie *Petrobaltic*



Platforma *Petrobaltic*.
Fot. Jerzy Uklejewski

Gdańska Stocznia Remontowa SA zakończyła prace na platformie wiertniczej *Petrobaltic*, zlecone przez Lotos Petrobaltic SA. Na zadokowanej i stojącej na pokładzie należącego do stoczni barko-pontonu heavy-lift *Rem Lift 25000* trwał ostatnio demontaż rusztowań.

Właściciel platformy - spółka Lotos Petrobaltic zleciła Gdańskiej Stoczni Remontowa SA prace stalowe i modernizacyjne podwodnej części platformy. Docelowo platforma *Petrobaltic* ma być dostosowana do separacji ropy i gazu z bałtyckich złóż Grupy Lotos SA - B8 eksploatowanych od września 2015 roku.

Stocznia potwierdza, że przyjęty i uzgodniony w kontrakcie zakres prac został już wykonany, w dodatku, jak informuje spółka, przed założonym terminem. W trakcie remontu i modernizacji podwodnej

części platformy, na tym projekcie codziennie pracowało ponad 250 osób.

Przypomnijmy, że zadokowanie samopodnośnej platformy wiertniczej *Petrobaltic* odbyło się w styczniu br. To piętnasty tego typu obiekt, który trafił do Gdańskiej Stoczni Remontowa SA, a jednocześnie piąta platforma, którą zadokowano na pokładzie specjalistycznej jednostki heavy-lift *Rem Lift 25 000*.

Filmowa relacja z zadokowania platformy *Petrobaltic* dostępna jest pod adresem:

<http://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/35297-gdanska-stocznia-remontowa-sa-zakonczyła-prace-na-platformie-petrobaltic>

Projekt Johan Sverdrup Drilling Platform pomyślnie zakończony

Jak poinformowała na początku marca grupa Vistal z Gdyni, w ostatnim roku na zlecenie firmy Aibel zrealizowała ona największy w historii firmy kontrakt na rynku *offshore*. W ciągu 8 miesięcy Vistal wyprodukował przeszło 3 000 ton konstrukcji w najwyższym światowym standardzie, jaki wynika z warunków użytkowania platform wiertniczych na Morzu Północnym. Wszystkie sekcje zostały poddane procesowi zabezpieczenia antykorozyjnego. Wymalowanych zostało ponad 40 000 m² konstrukcji. Do załadunku gotowych modułów używane były zasadniczo wszystkie dostępne w przemyśle metody, tj. platformy samojezdne, dźwig pływający czy nasuwki hydrauliczne - informuje firma na swej witrynie internetowej.

INNE

W OECD o przemyśle okrętowym

W dniach 18 i 19 kwietnia br., w siedzibie OECD w Paryżu, odbyło się kolejne posiedzenie WP 6 (Working Party) on Shipbuilding. W spotkaniu, na zaproszenie Rządu RP, brał również udział prezes Forum Okrętowego, jedyne w Polsce branżowe związku pracodawców sektora stocznioowego.

W ramach bloków tematycznych zaprezentowano m.in.: analizę sytuacji popytowo-podażowej, przegląd stosownych środków wsparcia u państw - członków OECD, również ze wskazaniem największych graczy rynkowych znajdujących się poza organizacją.

Dyskutowano konieczność aktualizacji wskaźnika CGT (tonażu skompensowanego brutto) ze względu na specyfikę obecnej produkcji stoczniowej, znacznie odbiegającej od tzw. „statku wzorcowego” przyjętego wiele lat temu do porównań. Przedstawiono interesujące podejście do wskaźnika EEDI (Energy Efficiency Design Index), wskazując na większą złożoność zagadnienia niż tylko wynikająca z indywidualnego statku na przykładzie tzw. *slow steaming* (zmniejszonych prędkości marszowych jednostek).

Można było również wysłuchać ciekawej dyskusji pomiędzy przedstawicielami Japonii i Korei Południowej, podczas odpowiedzi udzielanych właśnie przez Koreę Płd. na pytania o pomoc publiczną dla jej sektora stoczniowego. W ramach podsumowania tej dyskusji można użyć stwierdzenia, że „duży może więcej”. Mimo faktów przedstawionych zarówno przez Japończyków jak i SEA Europe, a także reprezentantkę Komisji Europejskiej, przedstawiciele Korei Płd. uznali te wystąpienia za atak na własny przemysł stoczniowy, dodatkowo poddając w wątpliwość przejrzystość intencji Unii Europejskiej, ponieważ jedynymi beneficjentami rynku w roku 2016 były kraje EU28 + Norwegia. Proces walki o jednakowe warunki konkurencji jest więc niezwykle skomplikowany i w zasadzie regulacje w tym zakresie dotyczą jedynie mniejszych i słabszych graczy.

Administrację RP reprezentowała p. Agnieszka Kuraszyk z Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Nowe certyfikaty Damen Marine Components Gdańsk

Spółka Damen Marine Components (DMC) Gdańsk, część Damen Shipyards Group, otrzymała certyfikaty EN 1090 i ISO 3834.

DMC Gdańsk zajmuje się produkcją wysokiej jakości konstrukcji stalowych, w tym części urządzeń sterowych, łożysk i dysz, które dostarcza do stoczni na całym świecie. Certyfikaty zaakceptowane przez Bureau Veritas potwierdzają najwyższe standardy w zakresie ich produkcji (EN 1090) oraz jakość spawania (ISO 3834).

W dwóch polskich oddziałach w Gdańsku i Elblągu firma posiada siedem hal produkcyjnych o powierzchni ponad 11 000 m kw. Bezpośredni dostęp do morza gdańskiego oddziału pozwala na załadowanie konstrukcji o większych rozmiarach, lub nietypowych kształtach, na barki do dalszego transportu.

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:



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