



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES



NEWSLETTER STYCZEŃ 2015

U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

NOWE BUDOWY

Palenie blach na promy dla Kanady w stoczni Remontowa Shipbuilding



Rob Clarke wiceprezes BC Ferries uruchomił laser do cięcia blach na jednostkę B615/1.

Fot.: Media4Sea



Budowa promów oficjalnie rozpoczęta!

Fot.: Media4Sea

W piątek, 16 stycznia 2015 roku w stoczni Remontowa Shipbuilding, należącej do Grupy Kapitałowej REMONTOWA Holding odbyło się uroczyste cięcie pierwszych blach na budowę nowoczesnego, pasażersko-samochodowego promu zamówionego przez kanadyjskiego armatora BC Ferries - największego przewoźnika promowego w Ameryce Północnej i drugiego największego na świecie.

W uroczystości wzięła udział 10-osobowa delegacja ze strony klienta z wiceprezesem i dyr. ds. finansowych Rob'em Clarke i wiceprezesem ds. technicznych Markiem Wilsonem na czele. Uczestniczyli w niej także Makhan Chowdrey z agencji rządowej Transport Canada, przedstawiciele zarządu i kadry kierowniczej oraz inżynierskiej stoczni zaangażowani w projekt budowy promów dla Kanady, jak również przedstawiciele klasyfikatora - Lloyd's Register z Polski i z Kanady.

Kontrakt realizowany jest w wyniku rozstrzygnięcia przetargu ogłoszonego przez armatora w 2014 roku (armator BC Ferries poinformował o wyborze stoczni Remontowa Shipbuilding SA w lipcu ub. r.). Przypo-

mnijmy, że już w grudniu roku 2013 operator promowy BC Ferries poinformował o wyborze do dalszych rozmów (z dziewięciu wstępnie zakwalifikowanych stoczni, które odpowiedziały na zapytanie ofertowe) pięciu firm, które znalazły się na tzw. szortliście. Obok polskiej stoczni były na niej Fiskerstrand BLRT AS z Norwegii, Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH & Co. KG z Niemiec (stocznia, która wcześniej zbudowała dla BC Ferries większe promy), Seaspan Vancouver Shipyards Co. Ltd. z Kanady i Sefine Shipyard z Turcji. Biorąca udział w konkursie ofert kanadyjska stocznia Seaspan Marine z North Vancouver wycofała się jednak z niego, w związku z czym w kraju tym pojawiły się głosy na temat preferencji, jakie zdaniem niektórych tamtejszych polityków i działaczy związkowych należą się rodzimemu przemysłowi.

Kanadyjski operator zdecydował się powierzyć budowę jednostek polskiej stoczni, posiadającej niekwestionowane doświadczenie w budowie promów, których zbudowała dotąd ponad 30, z czego połowa zasilana jest LNG.

Kontrakt obejmuje nie tylko projekt, budowę, wyposażenie oraz przeprowadzenie programu prób, ale również dostawę statku do portu macierzystego. Pierwszy z nich ma trafić do odbiorcy w British Columbia w sierpniu 2016 r. i ma być wprowadzony do eksploatacji - po szkoleniu załóg - na jesieni 2016 roku. Drugi ma być w Kanadzie w październiku tego samego roku, a ostatni - w lutym roku 2017 (Remontowa przekaze statki armatorowi w Victoria, w Kanadzie).

Budowane promy zabierać będą na pokład 150 samochodów osobowych oraz 600 pasażerów. Zbudowane zostaną według projektu, należącego do REMONTOWA Holding, biura Remontowa Marine Design & Consulting (kompletny projekt, począwszy od projektu koncepcyjnego, symbol projektu - RMDC 2990 Double Ended Ferry 145 AEQ). Spełniać będą zarówno wymogi klasyfikatora, tj. Lloyd's Register, pod którego nadzorem zostaną zbudowane, jak i agendy rządowej tj. Transport Canada.

Promy te będą pierwszymi we flocie BC Ferries z napędem na LNG. Alternatywnie będą też mogły być zasilane olejem napędowym. Dwa z nowych statków zastąpią 49-letni prom *Queen of Burnaby*, kursujący między Comox i Powell River oraz 50-letni *Queen of Nanaimo*, pływający na linii Tsawwassen - Southern Gulf Islands. Trzeci statek będzie stanowił sezonowe uzupełnienie na trasie do Southern Gulf Islands, a także będzie promem zapasowym na pozostałych trasach obsługiwanych przez BC Ferries na czas remontów innych promów we flocie.

Kontrakt mówi o projekcie, budowie i dostawie statków za ustaloną cenę z mocnymi gwarancjami dla armatora (podkreślanymi przez niego w oficjalnym komunikacie, zapewne dla złagodzenia krytycyzmu, z jakim spotkało się w Kanadzie ulokowanie zamówienia w stoczni zagranicznej) dotyczącymi terminu dostawy, kryteriów związanych z osiąganymi i charakterystyką statków (standardowe w kontraktach na światowym rynku zapisy dot. prędkości, zdolności przewozowej, manewrowości, poziomu zużycia paliwa), przewidywalności kosztów i jakości wykonania.

BC Ferries, na mocy kontraktu udzielonego przez Prowincję British Columbia, jest dostawcą usług odpowiedzialnym za bezpieczny, efektywny i niezawodny serwis promowy wzdłuż wybrzeży British Columbia. Eksploatuje 35 promów różnej wielkości - od niemałych pełnomorskich (o zdolności przewozowej do 2100 pasażerów i 470 samochodów) po małe promy dwustronne i linowe.

Promy dla BC Ferries projektu RMDC 2990 Double Ended Ferry 145 AEQ

- charakterystyka podstawowa

długość całkowita.....	ok. 107,40 m
szerokość konstrukcyjna	23,50 m
wysokość do pokładu głównego (samochodowego)....	6,60 m
zanurzenie konstrukcyjne.....	ok. 4,65 m
prędkość maksymalna.....	15,5 w.
liczba miejsc (pasażerowie i załoga).....	600
ładowność samochodów osobowych	145 (AEQ)
alternatywna ładowność.....	650 t (4 trailery + 10 ciężarówek +100 samochodów osobowych)
pojemność zbiornika na paliwo LNG	ok. 130 m ³
silniki napędu głównego	3 × 1480 kW
klasyfikacja	Lloyd's Register

SeaMedia, Grzegorz Landowski, rel (Remontowa Shipbuilding, BC Ferries, RMDC)

Zobacz video:

<http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/palenie-biach-na-budowe-promu-dla-kanady/>

Sekcje na wycieczkowiec budowany w Meyer Werft ze Stoczni Wisła



Bloki ze Stoczni Wisła w trakcie transportu do Niemiec.

Fot.: materiały prasowe

Trudno wychwycić wszelkie, nawet tylko te większe, dostawy sekcji i bloków z polskich stoczni dla zagranicznych odbiorców. Ostatnio trudno było jednak nie zauważyć dużych sekcji, a właściwie bloków, wpływających z Gdańska na pokładzie ciężarowca wpływającego (statku-doku) *Papenburg*, uprzednio załadowane na barko-ponton. Na barko-pontonie, który załadowano na statek przy nab. Obr. Westerplatte w porcie wewnętrznym Gdańsk, przyholowane zostały one ze Stoczni Wisła, gdzie zbudowano je na zamówienie niemieckiej stoczni Meyer Werft.

Były to bloki 9+75 oraz blok nr 10 na jednostkę Meyer Werft 693, czyli na wycieczkowiec *Norwegian Escape*, budowany dla Norwegian Cruise Line, z przewidywanym terminem przekazania do eksploatacji pod koniec bieżącego roku (niektóre źródła mówią o październiku).

Pierwsze cięcie blach na ten statek miało miejsce w stoczni w Papenburgu w marcu 2014 roku. Jeden z ostatnio przekazanych przez Stocznnię Wisła bloków na jednostkę MW693 zawiera zamontowane trzy stery strumieniowe.

Statek, na którego budowę przeznaczone są bloki, należący do klasy „Breakaway Plus”, ma mieć 163 000 (według niektórych źródeł 164 000) jednostek tonażu pojemnościowego brutto i miejsce dla 4200 pasażerów.

Niedawny transport na ciężarowcu wpływającym z Gdańska, to pierwszy transport firmy H&P Logistic dla Meyer Werft wykonany z wykorzystaniem ich statku. Statek ten, o nazwie *Papenburg*, został niedawno pozbawiony ustawionych na burcie ciężkich dźwigów i przystosowany do potrzeb Meyer Werft.

Bloki na ten wycieczkowiec powstają nie tylko w Stoczni Wisła. Pierwszy blok od Marine Projects Ltd. który jest planowany do transportu za pomocą statku H&P (oraz pontonu tej firmy *Roadrunner*) to blok 51 na tę samą jednostkę (wycieczkowiec *Norwegian Escape* - MW693), który będzie dostarczony w lutym (bloki Marine Projects Ltd. dotychczas wysyłane były pontonach wynajmowanych przez firmę H&P Logistic).

SeaMedia

REMONTY I PRZEBUDOWY

Rekordowa liczba statków w dokach i przy nabrzeżach Remontowej SA



W styczniu 2015 r. w Remontowej trwały prace na rekordowej ilości statków.

Fot.: Remontowa S.A.

Pracowita zima w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA z grupy kapitałowej REMONTOWA Holding. Przez część stycznia pozostawały w niej aż 22 statki, w tym aż osiem promów renomowanych armatorów. Zdarzało się, że statki musiały czekać na redzie na zwolnienie miejsca przy stoczniowym nabrzeżu (np. bazowiec prac podwodnych *Seven Atlantic* przez ponad dobę).

Wśród licznych statków stojących przy stoczniowych nabrzeżach i w dokach aż osiem to promy renomowanych europejskich armatorów z linii od Finlandii, przez Polskę, Szwecję, Danię, Niemcy i Norwegię, po Francję i Wielką Brytanię. Były to: *Baltivia* (PŻB),

Skania (Unity Line), *SuperSpeed 1* (Color Line), *Crown Seaways* i *Sirena Seaways* (DFDS Seaways), *Bretagne* (Brittany Ferries), *Finnstar* (Finnlines) i *Prins Richard* (Scandlines). Były też dwa z największych w świecie w swojej klasie masowce samorozładowcze *Yeoman Bontrup* i *Yeoman Bridge*.

Jeżeli chodzi o wypełnienie miejsca przy kejach i na dokach pływających, to możliwości lokacyjne stoczni wykorzystane były w 100 procentach. Jeden z dużych statków rybackich cumowany był nawet nie bezpośrednio przy nabrzeżu, a do burty drugiego (było tak nadal w poniedziałek, 19 stycznia).

W połowie stycznia br. w „Remontowej” montowano płuczki aż na siedmiu jednostkach jednocześnie, w tym na kilku promach. Zanim te statki dotarły do stoczni trwała prefabrykacja nowych elementów konstrukcji oraz kompletowanie wyposażenia.

Statki, na których montowane są płuczki, jednocześnie się remontuje, bo armator łączy taki montaż z przeglądem klasowym czy innymi pracami. Jednocześnie Remontowa S.A. przygotowywała się ostatnio do realizacji 10 podobnych, już podpisanych, kontraktów.

Poza instalacją systemów odsiarczania spalin i rutynowych remontów i konserwacji nierzadko przeprowadzane są inne ciekawe i skomplikowane prace. Dla przykładu niedawno na promie dwustronnym *Deutschland*, a ostatnio na innej jednostce tego samego operatora - Scandlines, *Prins Richard* (oba operujące na trasie między Puttgarden, Niemcy i Rødby, Dania) instalowane były (zastępujące dotychczas zamontowane) kompletne zintegrowane zaawansowane systemy nawigacyjne L-3 SAM Electronics / L-3 Lyngsø Marine typu NACOS Platinum navigation z centralnymi stacjami roboczymi Multipilot na obu mostkach (na dziobie i na rufie). Instalacja przeprowadzona w „Remontowej” obejmuje wszystkie sensory, nadajniki i inne elementy systemu nawigacyjnego - radary pasma X i pasma S, AIS, DGPS, ECDIS, dopplerowskie logi, echosondy, urządzenia „pogodowe”. Wszystkie stanowiska (pulpity czy stacje robocze) połączone zostaną siecią Turbo Ring Ethernet zapewniającą wysoką niezawodność i redundancję.

Na niektórych promach obsługiwanych ostatnio w Remontowej instalowano systemy Promas Lite Rolls-Royce’a, które obejmują modyfikacje śrub napędowych i sterów (m.in. dodanie gruszki za piastą śruby na sterze).

Ewentualne niedobory mocy produkcyjnych rozwiązuje się przy pomocy kooperantów, których w samej stoczni pracuje dla „Remontowej” w każdy styczniowy dzień ponad 2 tysiące.

Gdańska Stocznia Remontowa S.A. nie może narzekać na brak zleceń, ale tegoroczny styczeń jest naprawdę rekordowy.

SeaMedia, rel (SAM Electronics)

WYPOSAŻENIE OKRĘTOWE

ZinkPower Szczecin dostawcą rurociągów na statki pasażerskie budowane przez Stocznnię Meyer Turku w Finlandii



Na ten statek ZinkPower dostarczy systemy rurowe ze stali czarnej i stali nierdzewnych.

Fot.: Meyer Verft

Szczecińska firma ZinkPower Szczecin, specjalizująca się w prefabrykacji rurociągów, podpisała umowę na dostawę systemów rurowych ze stali czarnej i stali nierdzewnych dla Stoczni Meyer Turku w Finlandii, budującej pasażerskie statki wycieczkowe. Będzie to dostawa przeznaczona na duży wycieczkowiec *Mein Schiff 4*.

Będzie to już trzeci statek budowany przez tą stocznię, na który firma ZinkPower dostarczy rurociągi. Umowa obejmuje zarówno prefabrykację jak i cynkowanie ogniowe oraz malowanie odcinków. Co ciekawe, również odcinki ze stali nierdzewnych są zabezpieczane poprzez malowanie - taki jest wymóg

Stoczni Meyer Turku. Kontrakt będzie realizowany w okresie od stycznia do maja 2015 roku, a w opcji jest również dostawa na kolejną budowaną jednostkę. Jest to sukces firmy ZinkPower, spełniającej bardzo wysokie oczekiwania jakościowe narzucane przez tak wymagającego odbiorcę jakim jest stocznia z grupy Meyer Verft - czytamy w oficjalnym komunikacie szczecińskiej firmy. Podpisanie umowy oczywiście poprzedziła seria audytów prowadzonych przez przedstawicieli stoczni, potwierdzająca spełnianie wysokich oczekiwań klienta, jak również jakość i terminowość już wcześniej realizowanych dostaw w okresie roku 2013 i 2014. Już samo wpisanie na listę dostawców Stoczni Meyer Turku daje znakomite referencje firmie ZinkPower. W portfolio zamówień firmy są również rurociągi na wyspecjalizowane jednostki budowane w Norwegii,

Niemczech a także w Polsce, takie jak promy, a także jednostki PSV, AHTS, OCV i inne obsługujące *offshore*. W samym tylko 2014 roku firma dostarczyła duże ilości gotowych odcinków ze stali czarnej, ze stopu miedzi i niklu (CuNiFe), oraz ze stali nierdzewnych. ZinkPower jest jedną z niewielu firm posiadających certyfikowane systemy nie tylko wg norm ISO 3834 - 2, ISO 9001, ale również ISO OHAS 18001. Firma zdobywa rynek przede wszystkim wysoką jakością swoich wyrobów, umiejętnością realizacji krótkich terminów dostaw oraz zdolnością do przejęcia pełnej odpowiedzialnością za prowadzony proces realizacji zamówienia począwszy od zakupu materiałów potrzebnych w procesie prefabrykacji na ich zabezpieczeniu jako wyrobów gotowych kończą. Firma, w trosce o klienta, prowadzi różnorodne formy doradztwa technicznego zarówno w zakresie stosownych technologii, jak i na etapie tworzenia dokumentacji. Warto dodać, że ZinkPower dostarcza nie tylko rurociągi, ale również inne wyroby wymagające specjalnych zabezpieczeń, takie jak kraty pomostowe, zbiorniki, włazy i całą gamę galanterii stalowej. *rel (ZinkPower Szczecin)*

INNE

Szansa dla Stoczni Gdańsk

Agencja Rozwoju Przemysłu doszła do porozumienia ze spółkami kontrolowanymi przez ukraińskich inwestorów. Pozwoli to Stoczni Gdańsk na rozwinięcie produkcji wież wiatrowych i morskich konstrukcji stalowych - poinformował „Puls Biznesu” i PAP.

Umowa przewiduje m.in. objęcie oraz nabycie przez Agencję Rozwoju Przemysłu SA udziałów w kapitale zakładowym GSG Towers Sp. z o.o. oraz restrukturyzację finansową spółek z grupy Gdańsk Shipyard Group sp. z o.o. - podano w komunikacie ARP.

Stocznia Gdańsk SA podaje na swojej stronie internetowej, że należy do dwóch akcjonariuszy: spółki Gdańsk Shipyard Group (75%) oraz Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. (25%). Gdańsk Shipyard Group jest spółką kontrolowaną przez Siergieja Tarutę. Jest on ukraińskim przedsiębiorcą działającym w branży metalurgicznej, współzałożycielem i mniejszościowym udziałowcem grupy ISD (Industrial Sojuz of Donbass), podano także na stronie stoczni.

Nie ujawniono szczegółów porozumienia, ale wiadomo, że ARP, która przed laty objęła prawie 25 proc. akcji gdańskiej stoczni (resztę ma kontrolowana przez Ukraińców firma Gdańsk Shipyard Group) ma przejąć (nieujawnionej wielkości) pakiet udziałów w GSG Towers, czyli należącym do Ukraińców podmiocie prowadzącym budowę elementów wież wiatrowych na terenach Stoczni Gdańsk.

„Puls Biznesu” informuje, że jeszcze rok temu ARP i nadzorujący ją resort skarbu sceptycznie oceniały możliwości uzdrowienia gdańskiej stoczni, obawiając się, że jeśli państwowe instytucje wesprą ją finansowo, zyski z restrukturyzacji popłyną do GSG Towers lub jej ukraińskich właścicieli.

Z kolei - jak poinformował Jacek Łęski, rzecznik prasowy Gdańsk Shipyard Group - wyniki finansowe stoczni za 2014 rok są lepsze od prognozowanych.

Porozumienie i wejście ARP do spółki kontrolującej perspektywiczną produkcję morskich wież wiatrowych ma - zdaniem „Puls Biznesu”, rozwiewać te obawy. Jednocześnie stocznia może zyskać pieniądze na spłatę zobowiązań wobec ZUS czy kontrahentów, sprzedając zbędne grunty. ARP liczy na to, że stoczni uda się sprzedać za ponad 100 mln zł niepotrzebne jej do produkcji tereny, stanowiące większość zajmowanego przez nią obecnie obszaru, czyli o tereny, których stocznia chce się pozbyć od dłuższego czasu - m.in. front wyspy Ostrów. Stocznia zostawić miałaby sobie tereny z halą K1, gdzie buduje wieże dla morskich siłowni wiatrowych oraz część nabrzeża Kaszubskiego z dostępem do kanału. Nabywcą, według niektórych źródeł, ma być Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna.

Konstrukcje z Vistalu w Akademii Przemysłów Morskich

W środę, 28 stycznia br., w ramach Akademii Przemysłów Morskich, odbyła się prelekcja Jarosława Sarnaszka, Business Development Managera Vistal Gdynia. Tym razem spotkanie poświęcono tematowi: „Konstrukcje stalowe, w tym okrętowe i *offshore*”.

Akademia Przemysłów Morskich to cykl comiesięcznych unikalnych spotkań praktyków biznesu ze studentami i pracownikami zainteresowanymi pracą na rzecz gospodarki morskiej. Forum Okrętowe i Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej zapraszają na cykl wykładów prowadzonych przez przedstawicieli biznesu, reprezentujących *top management* firm związanych z gospodarką morską. Kolejne spotkanie z cyklu Akademii Przemysłów Morskich już w marcu. *rel, SM*

Mini-statek z Vistalu? Makieta transatlantyku *Batory*



Prace przy modelu transatlantyka *Batory*, wykonanego przez spółkę Vistal Eko.
Fot.: Vistal

na podstawie oryginalnych dokumentów technicznych, w tym planów stoczniowych. Gotową makieta będzie można zobaczyć na wystawie stałej Muzeum, gdy tylko zostanie ono otwarte na przełomie maja i czerwca 2015 roku.

Vistal Eko Sp. z o.o. wykonała stalową makieta transatlantyka *Batory*. Konstrukcja zbudowana została w skali 1:10, waży ponad cztery tony i liczy ok. 16 m długości. Nie może pływać, gdyż podzielona jest na „bloki”. Część z nich ma w dodatku częściowo zdjęte burty dla ukazania wnętrza statku.

W sobotę, 17 stycznia, konstrukcję przewieziono w siedmiu częściach do gdyńskiego Dworca Morskiego i Magazynu Tranzytowego, gdzie powstaje Muzeum Emigracji. Model będzie jedną z głównych atrakcji tej placówki. W siedzibie Muzeum kontynuowane będą dalsze prace modelarskie nad makieta.

Konstrukcja pokazująca słynny statek jest tworzona na podstawie oryginalnych dokumentów technicznych, w tym planów stoczniowych. Gotową makieta będzie można zobaczyć na wystawie stałej Muzeum, gdy tylko zostanie ono otwarte na przełomie maja i czerwca 2015 roku.
SeaMedia, rel (Vistal, Muzeum Emigracji)

Nagroda CEMT dla Profesora Lecha Kobylińskiego



Profesor Lech Kobyliński.

Rada CEMT przyznała Profesorowi Lechowi Kobylińskiemu, znanemu m.in. z wieloletniej pracy na Wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej (oraz jednostek o innych nazwach, będących poprzednikami Wydziału) nagrodę w roku 2014, w uznaniu całokształtu działalności Profesora stanowiącej ogromny wkład w rozwój techniki i gospodarki morskiej Europy.

CEMT (Confederation of European Maritime Technology Associations) jest organizacją zrzeszającą europejskie stowarzyszenia naukowo-techniczne, w tym również Towarzystwo Okrętowców Polskich „Korab”, związane z szeroko rozumianym przemysłem okrętowym. Dlatego TOP „Korab”, w uznaniu

zasług Profesora Kobylińskiego - Honorowego Członka, wystąpiło z wnioskiem o nadanie tak znamienitego europejskiego wyróżnienia.

Wręczenia Profesorowi Kobylińskiemu nagrody CEMT Award 2014 dokonał Trevor Blakeley, Przewodniczący Rady CEMT, przylatujący do Polski specjalnie na tę uroczystość, we czwartek 22 stycznia 2015 roku, na godzinę 16:30. Uroczystość odbyła się w ramach spotkania klubowego TOP „Korab” (Politechnika Gdańska, Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa, Sala 119 Rady Wydziału) nadając temu spotkaniu wyjątkowe znaczenie.

Udział w uroczystości, poza przewodniczącym CEMT, Trevor'em Blakeley'em, wzięli Jego Magnificencja Prorektor Politechniki Gdańskiej dr hab. inż. Marek Dzida oraz Dziekan Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa dr hab. inż. Janusz Kozak.

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