



Уважаемые читатели!

Вы просматриваете первый номер нового дайджеста новостей зарубежного судостроения. Дайджест публикует тексты новостей зарубежного судостроения на языке оригинала вместе с переводами этих сообщений на русский язык. Наша цель познакомить читателя с новостями из области экономики судостроения, с высказываниями представителей судостроительных компаний и правительственных организаций, прогнозирующими дальнейшее развитие судостроительного бизнеса и его перспективы, с новостями о появлении инновационных судостроительных технологий, о новых конструкциях судов и новых технологических методах постройки судов и с другими аналогичными новостями.

В судостроении исторически всегда существовали информационные сборники, такие как «Судостроение за рубежом»,

«Экономика судостроения», «Технология судостроения», «Дайджест зарубежной прессы по вопросам кораблестроения» и другие. По тем или иным причинам все эти издания к настоящему времени прекратили свое существование. Преодоление последствий кризиса в судостроении требует создания информационной базы, в том числе поступления свежих новостей о новинках зарубежного судостроения, новых технологиях, прогнозах развития отрасли, в том числе для специалистов, не имеющих возможности знакомиться с этими новостями на языке оригинала.

Целью настоящего сборника является восполнить недостаток информации о зарубежном судостроении и дать возможность ознакомиться как с новостными сообщениями на языке оригинала, так и с их переводом на русский язык.

редактор
О. Л. Губарев

СОДЕРЖАНИЕ

СУДОСТРОЕНИЕ И ВЕРФИ

A leading player in the LNG industry, Qatargas, completed shipping construction project with the delivery of the 14th ship	4	Лидер производства сжиженного природного газа, компания Qatargas, завершает проект по строительству 14-ти судов
STX Europe started production of the largest ferry in the English Channel	4	Компания STX Europe начала строительство крупнейшего на Ла-Манше парома
Hyundai Heavy Industries completes \$107 million dedicated FPSO dock	6	Компания Hyundai Heavy Industries завершила контракт на постройку дока для плавтерминалов стоимостью 107 млн. долл.
Hyundai Heavy Industries wins handful of shipping orders for next 3 years	6	Компания Hyundai Heavy Industries получила заказы на три года
The new tanker «PRISCO Yelizaveta» was built	8	В Корее построен новый танкер ледового класса «PRISCO Елизавета»
The new shipyard in Kazakhstan	9	Новая верфь в Казахстане
Cheoy Lee delivers 26-metre aluminium catamaran	10	Китайская верфь Cheoy Lee сдала заказчику алюминиевый катамаран длиной 26 м.
Klaipeda shipyard has built vessel for installing wind power plants	11	Клайпедский судостроительный завод построил судно для установки ветряных энергетических установок
The world's largest dock built in Dalian	12	В Даляне построен крупнейший в мире док
Zamil Offshore to build new shipyard	12	Компания Zamil Offshore получила контракт на постройку новой верфи
Delivery of «Fairplay X»	13	Поставка судна «Fairplay X»
Launch of the survey support vessel «SV Noordhoek Pathfinder» in Netherlands	14	Спуск исследовательского судна снабжения «Noordhoek Pathfinder» в Голландии
STX Finland Constructs South African Research Vessel	16	Компания STX Finland строит научно-исследовательское судно для ЮАР
World's first LNG/LPG/Ethylene Tanker Built in China and Classed by GL	17	В Китае построен первый в мире танкер для перевозки СПГ/СНГ/этилена
The new ship «Costa Deliziosa» Completes Sea Trials	18	Новое судно «Costa Deliziosa» завершило морские испытания

ЭКОНОМИКА И ПРОГНОЗЫ СУДОСТРОЕНИЯ

MOL and Gulf LPG Transport expand VLGC fleet	20	Компании MOL и Gulf LPG расширяют флот сверхкрупных газовозов
One third of the world fleet will be reduced over the next two years	20	Треть мирового флота будет сокращена в течение ближайших двух лет
Slowdown signs – New building orders near zero level	21	Признаки кризиса – заказы на новые суда приближаются к нулю
K2 division received \$20m contract from Samsung Heavy Industries	22	Компания K2 получила контракт на 20 млн. долл. от компании Samsung Heavy Industries
Shipbuilders of China still in doldrums	23	Судостроители Китая по-прежнему в стагнации
South Korea will increase state aid to shipbuilders 2 times	24	Южная Корея увеличит господдержку судостроителей в 2 раза

Chinese newbuild orders down 95%	24	Портфель заказов новостроя Китая сократился на 95%
Frontline Cancels Tanker Orders	25	Компания Frontline отменяет заказ на строительство танкеров
World shipbuilding forecast shows-weak-but-steady growth in oil and gas tanker fleet over next five years	26	Прогнозируется стабильный рост спроса на нефте- и газо-танкеры на последующие пять лет

СУДОВЫЕ УСТРОЙСТВА И СИСТЕМЫ

MacGregor, Fiber Rope Subsea Crane	28	Подводный кран компании MacGregor с использованием волоконного троса
Wesmar's two-bolt design	30	Конструкция двигателей компании WESMAR с креплением на двух болтах
The revival of shipbuilding in Brazil lead to marine equipment demand growth	30	Возрождение судостроения Бразилии привело к росту спроса на судовое оборудование
Global shipyard demand increases for Steelhead Euro-styled ES cranes	32	В мире растёт спрос на краны европейского типа серии ES
Canadian ShipConstructor SC4D to aid cost savings	32	Канадская компания Ship Constructor создала сайт SC4D для оптимизации затрат на проектирование судов
Rolls-Royce Marine Tech Off Brazil's Coast	35	Оборудование компании Rolls-Royce Marine будет использоваться у побережья Бразилии
ZF Marine New Bow Thrusters	36	Компания-поставщик судовых двигателей, ZF Marine, разрабатывает новые носовые подруливающие устройства

ИННОВАЦИИ И ПРОРЫВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

The latest generation of subsea robotic inspection and intervention systems	37	Новое поколение подводных роботов для проверки и ремонта судов
The unique and innovative technology behind the Air Cavity System	39	Применение передовой технологии в системе воздушной смазки корпуса
American Seakeeper brings in more powerful internal gyro	39	Американская компания Seakeeper предлагает более мощную версию внутреннего гироскопа

ОСВОЕНИЕ ШЕЛЬФА

A world leader in mobile offshore rigs Keppel Completed 5 Scorpion Jackups	41	Лидер рынка мобильных буровых установок, компания Керпел, завершила постройку пяти самоподъемных буровых установок
Keppel awarded three projects worth \$300 million	41	Компания Keppel заключает три контракта на 300 млн. долл.
The largest Indian shipyard Cochin Shipyard to deliver 17 offshore orders by 2011	44	Крупнейшая индийская верфь Cochin Shipyard сдаст заказчикам 17 офшорных заказов к 2011 г.

СУДОРЕМОНТ И МОДЕРНИЗАЦИЯ

Construction begins on \$250 million shipyard in Vietnam	45	Началось строительство судоремонтной верфи во Вьетнаме стоимостью 250 млн. долл.
Permanent Rudder Repairs, No Drydocking	45	Новый метод ремонта руля без постановки судна в сухой док
Drydocks World Regasification Terminal Project	46	Проект регазификационного терминала судоремонтной компании Drydocks World



A LEADING PLAYER IN THE LNG INDUSTRY QATARGAS COMPLETED SHIPPING CONSTRUCTION PROJECT WITH THE DELIVERY OF THE 14TH SHIP

Qatargas completed 2Qatargas shipping construction project with the delivery of the 14th ship. The construction project completed the eight Q-flexes and six Q-maxes vessels which started in 2006 at three different ship yards located in South Korea, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. and Samsung Heavy Industries shipyard at Geoje Island and Hyundai Heavy Industries located at Ulsan.

Abdullah Al-Sulaiti, Qatargas Shipping Manager, said: «We have already put many of these vessels into operations delivering cargos around the world, and they are performing well. The decision to bank on new technologies to significantly expand the capacity of these ships appear to have been well justified»

These vessels are built to deliver liquefied natural gas produced from Qatargas 2Qatargas 2 Train 4 and Train 5. The Q-Flex and the even larger Q-Max are a new generation of LNG mega-ships. The Q-Max has 80 percent and Q-Flex 50% more capacity than conventional LNG carriers with about 40 percent lower energy requirements due to the economies of scale created by their size and the efficiency of the engines.

► 04.03.2009

www.yourshipbuildingnews.com

STX EUROPE STARTED PRODUCTION OF THE LARGEST FERRY IN THE ENGLISH CHANNEL

The production of the first of the two huge ferries ordered by cruise company P&O Ferries started on the 3rd of March 2009 by cutting its first steel plate on STX Europe's yard in Rauma, Finland.

The ro-ro-passenger ferries to carry freight and cars are scheduled for delivery in 2010 and 2011 for entering into Dover-Calais service.

ЛИДЕР ПРОИЗВОДСТВА СЖИЖЕННОГО ПРИРОДНОГО ГАЗА, КОМПАНИЯ QATARGAS, ЗАВЕРШАЕТ ПРОЕКТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ 14-ТИ СУДОВ

Компания Qatargas завершила судостроительный проект «2Qatargas» поставкой 14-го судна. В рамках проекта, начиная с 2006 г., на трёх верфях в Южной Корее Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd., Samsung Heavy Industries shipyard на о. Геодже и Hyundai Heavy Industries в г. Ульсан было построено восемь судов класса «Q-flex» и шесть судов класса «Q-max».

Транспортный директор компании Qatargas, Абдулла Аль Сулайти сказал, что компания уже ввела в строй многие суда, которые сейчас эксплуатируются по всему миру. Решение об использовании новых технологий для повышения грузоподъемности судов оказалось обоснованным.

Суда строятся для перевозки природного газа с комплексов Train 4 и Train 5 компании Qatargas. Суда класса «Q-flex» и более крупные, класса «Q-max», являются новым поколением мега-газовозов СПГ. Газовозы класса «Q-max» имеют на 80%, а газовозы класса «Q-flex» на 50% большую вместимость чем обычные газовозы СПГ (сжиженный природный газ) при меньшем на 40% энергопотреблении, благодаря их размерам и повышенной эффективности двигательных установок.

КОМПАНИЯ STX EUROPE НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВО КРУПНЕЙШЕГО НА ЛА-МАНШЕ ПАРОМА

Строительство первого из двух крупных паромов, заказанных круизной компанией P&O Ferries, началось 3 марта 2009 г. на верфи компании STX Europe в г. Раума, в Финляндии.

Постройка пассажирских паромов-ролкеров для перевозки грузов и автомашин на маршруте Dover-Кале планируется на 2010 и 2011 гг.

Becoming the largest ferry in the English Channel means a 49,000 GT vessel with the length of 210 meters and having 2,700 lane meters of vehicle space.

There will be space for more than 180 freight vehicles and additionally for up to 195 tourist vehicles. The vessel will be capable of carrying up to 1,750 passengers.

The vessels will be the first passenger ferries in the world to comply with the new International Maritime Organization «Safe Return to Port» requirements ahead of the international compliance date.

These rules require that, in the event of a ship becoming a casualty, basic services are provided to all persons on board and that certain systems remain operational for safe return to port. Performance standards are stipulated for a wide range of ship systems including fire-fighting, power supply, propulsion, steering and navigation. The requirements come into force for vessels built after 1 July 2010.

The ships will have the Lloyd's Register class notation of PSMR (Propulsion and Steering Machinery Redundancy) which will be assigned where the main propulsion and steering systems are configured to ensure that, in the event of equipment failure, the ship retains availability of propulsion power and maneuvering capability to provide a safe return to port.

The ferries will also be as environmentally friendly as possible, offering significant advances in fuel efficiency through a hydro-dynamically efficient hull form that will optimize vessel performance with minimum fuel consumption.

As the leading ferry builder in the world, STX Europe has for years set new standards in vessel design, size, and comfort, both in the ferry transportation market. Twelve of the 20 largest ferries in the world have been built by STX Europe.

► 04.03.2009

www.stxeurope.com

Паромы полной регистровой вместимостью 49000 т и длиной 210 м с парковочным местом для машин длиной 270 м станут крупнейшими на Ла-Манше.

На пароме смогут разместиться 180 грузовых автомашин, дополнительно 195 туристических автобусов и до 1750 пассажиров.

Эти суда станут первыми в мире пассажирскими паромы, соответствующими стандартам новой Международной Морской Организации «Safe Return to Port» до официальной даты принятия этих стандартов.

Эти стандарты требуют, чтобы, даже в случае аварии на судне, пассажирам предоставлялись основные услуги, главные судовые системы работали и обеспечивали безопасное возвращение судна в порт. Рабочие стандарты установлены для широкого спектра судового оборудования, включая пожарные, энергетические, движительные, рулевые и навигационные системы. Стандарты вступят в силу для судов, построенных после 1 июля 2010 г.

Суда получают классификацию Lloyd's Register по PSMR (дополнительное резервирование силовых установок и рулевых систем) в соответствии с конфигурацией силовых установок и рулевых систем, для обеспечения судна энергией и маневровыми возможностями для безопасного возвращения в порт.

Паромы будут максимально экологически безопасны, при этом обеспечивая значительное сокращение потребления топлива за счёт использования более эффективных гидродинамических форм корпуса, позволяющих совместить низкое потребление топлива с высокими судовыми характеристиками.

Компания STX Europe, являясь ведущим строителем паромов в мире, в течение многих лет задавала стандарты в проектировании судов, их размерениях, условиях перевозки пассажиров. Компания STX Europe построила 20 крупнейших в мире паромов.



КОМПАНИЯ HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES...



HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES...

«ЗАРУБЕЖНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ»

...COMPLETES \$107 MILLION DEDICATED FPSO DOCK

Hyundai Heavy Industries has completed the first drydock specifically designed for the construction of floating, production, storage and offloading units.

HHI has invested Won140bn (\$106.9 million) in constructing the drydock.

The new dock measures 490 m in length, 114 m wide and 13.5 m deep. The dock has a capacity of 1m dwt, and deploys two 1,600-tonne goliath cranes.

H-Dock breaks with the tradition of building FPSO hull sides and topsides separately. In the past the hull was built in a shipbuilding drydock and then transported to a quay for topside installation – processes that were both time consuming and resulted in crane use difficulties.

HHI said by using the H-Dock it can now simultaneously build the hull sides and topsides in the same dock. «We expect to reduce production costs by more than 15% and construction time of a typical FPSO will be cut by a month».

H-Dock's first project will be the construction of a \$1.6 billion FPSO for Total subsidiary EPNL starting in June 2009.

When not working on FPSOs, the new drydock can build four vessels of more than 180,000 dwt simultaneously. Its annual capacity is 12 ships.

► 07.04.2009

www.yourshipbuildingnews.com

... WINS HANDFUL OF SHIPPING ORDERS FOR NEXT 3 YEARS

Hyundai Heavy Industries has delivered over 1,500 ships to about 240 owners in some 50 countries since 1974 and currently, it has a backlog of orders that will keep it working for the next 3 years.

Hyundai Heavy Industries beat the world's largest delivery record for large sized vessels in 2008, delivering 102 vessels, while also raking in KRW 20 trillion in 2008.

► 09.03.2009

www.yourshipbuildingnews.com

...ЗАВЕРШИЛА КОНТРАКТ НА ПОСТРОЙКУ ДОКА ДЛЯ ПЛАВТЕРМИНАЛОВ СТОИМОСТЬЮ 107 МЛН. ДОЛЛ.

Компания Hyundai Heavy Industries (HHI) завершила постройку первого дока, специально предназначенного для судов-плавтерминалов по производству, хранению и перегрузке.

Компания HHI инвестировала 106,9 млн. долларов в проектирование сухого дока.

Размерения нового дока составляют 490 м в длину, 114 м в ширину и 13,5 м по глубине. Вместимость дока составляет 1 млн. т дедвейта, и док располагает двумя кранами класса Goliath с грузоподъемностью по 1600 т каждый.

Строительство дока в форме буквы H нарушило традицию раздельной постройки корпуса и надстроек. В прошлом корпус строился в сухом доке и затем транспортировался к достроечной стенке для монтажа надстроек – процессы, требовавшие затрат времени и затруднявшие использование кранового оборудования.

Компания HHI заявила, что с использованием данного дока она может теперь строить одновременно корпус и надстройки в одном доке. «Мы рассчитываем снизить производственные затраты на 15%, и период постройки типичного плавтерминала будет сокращен на месяц».

Первым проектом данного дока стала постройка плавтерминала стоимостью 1,6 млрд. долл. для дочерней компании Total EPNL, начавшаяся в июне 2009 г.

Когда не ведутся работы по постройке плавучих терминалов, док может построить четыре судна водоизмещением 180 000 т дедвейта каждое. Годовая производительность дока 12 судов.

...ПОЛУЧИЛА ЗАКАЗЫ НА ТРИ ГОДА

Компания Hyundai Heavy Industries поставила более 1500 судов в 50 стран мира 240 судовладельцам, начиная с 1974 г. В настоящее время имеет портфель заказов, обеспечивающий компанию работой на три года.

Компания Hyundai Heavy Industries в 2008 г. стала крупнейшим поставщиком крупнотоннажных судов, поставив 102 судна, имеет стоимость 15 млрд. долларов.



«INTERNATIONAL SHIPBUILDING»

THE NEW TANKER «PRISCO YELIZAVETA» WAS BUILT

New PRISCO tanker sea trials have been finished successfully. The tanker was built at STX Shipbuilding in Jinhae (Republic of Korea), PRISCO press service reported to RIA PrimaMedia.



As PRISCO Shipbuilding Supervisor Viktor SAMOYLENKO said, this was the first independent voyage of the tanker with deadweight of 51000 tones.

For three days the crew and the shipbuilders had been testing the propulsion engine, cargo system, ballasting system, fire control system, electrical system, and anchor gear. The hull and the screw had also been checked. Under actual operating conditions the tanker showed good maneuverability and speed of 14 knots, as well as its full operation ability.

On April 9 2009 the tanker will get a new name, «PRISCO Yelizaveta», and will be sanctified according to the Orthodox custom. Then the tanker will make its first voyage.

«PRISCO Yelizaveta» is the fourth ship in the line. As well as all other ships, it's designed for work in freezing sea. It has a double hull, and an ice bulb, and all rooms and systems are equipped to work at 25 degrees Celsius below zero.

► 09.04.2009

www.yourshipbuildingnews.com

В КОРЕЕ ПОСТРОЕН НОВЫЙ ТАНКЕР ЛЕДОВОГО КЛАССА «PRISCO ЕЛИЗАВЕТА»

Ходовые испытания нового танкера корпорации PRISCO закончены успешно. Танкер был построен верфью STX Shipbuilding в г.Чинхэ, Корея, сообщила пресс-служба корпорации PRISCO информационному агентству RIA PrimaMedia.

Супервайзер компании PRISCO Shipbuilding, г-н Виктор Самойленко, сказал, что это было первое самостоятельное плавание танкера дедвейтом 51000 т.

За три дня экипаж и судостроители испытывали главные двигатели, грузовую систему, балластную систему, противопожарную систему, электросистемы, якорное устройство. Была также проверена прочность корпуса и работа винта. В настоящих условиях танкер показал хорошую маневренность, скорость порядка 14 узлов и полную готовность к эксплуатации.

9-го апреля 2009 г. танкер получил новое имя «PRISCO Елизавета» и был окрещен по ортодоксальному обычаю. Затем танкер совершил свое первое плавание.

Танкер «PRISCO Елизавета» является четвертым судном в серии. Так же как другие суда оно спроектировано для работы в ледовых условиях. Оно имеет двойное днище, бульбообразный нос для плавания во льдах, и все помещения и системы предусмотрены для работы в условиях температуры 25 градусов Цельсия ниже нуля.



НОВАЯ ВЕРФЬ В КАЗАХСТАНЕ

Итальянская компания ENI намерена создать на Каспии верфь для строительства танкеров водоизмещением 63 тыс. т. Министр энергетики и минеральных ресурсов Казахстана Сауат Мынбаев сказал, что близится время, когда нужно будет решать вопрос по танкерам водоизмещением 63 тыс. тонн. На Каспий их не провезешь, и речь может идти только о том, чтобы заложить верфь для производства больших танкеров на месте. Он уточнил, что предложения по строительству танкеров-гигантов исходят от консорциума Agip KCO, который принадлежит итальянской компании ENI.

По словам Мынбаева, реализация проекта может начаться только с нового года.

Казахстан намерен использовать танкеры-гиганты для перевозки сырой нефти в Азербайджан и далее по трубопроводу Баку-Тбилиси-Джейхан – на мировые рынки. На первом этапе по Транскаспийской системе транспортировки Актау-Баку пропускной способностью 20 млн. т нефти в год планируется перевозить до 7,5 млн. т нефти. Технично-экономическое обоснование проекта, включая строительство терминалов и танкерного флота, должно быть подготовлено в течение 2009-2010 гг.

В настоящее время на Каспии эксплуатируется несколько танкеров водоизмещением 12-13 тыс. т, построенных за последние пять лет для Азербайджана и Казахстана в Выборге под Санкт-Петербургом. Это максимальный размер судов, которые могут пройти по российским каналам на Каспий. В Казахстане считают, что использование более крупных танкеров значительно удешевит стоимость транспортировки нефти.

► 17.06.2009
shipbuilding.ru

THE NEW SHIPYARD IN KAZAKHSTAN

The Italian company Eni intends to create a Shipyard for the construction of oil tankers with a displacement of 63 thousand tons on the Caspian. The Minister of Energy and Mineral Resources of Kazakhstan Sauat Mynbayev said: «The time is approaching when we will have to decide the question on tankers 63 thousand tons. It is not possible to bring them on Caspian Sea, so we have to build a shipyard for big tankers on the place – said S. Mynbayev. He clarified that the proposals for the construction of the giant oil tankers come from the consortium Agip KCO, which is owned by the Italian company ENI.

According to Mynbaev, implementation can begin only with the new year.

Kazakhstan intends to use the giant tankers to transport its crude oil to Azerbaijan and further via the Baku-Tbilisi-Ceyhan oil pipeline to world markets. In the first stage it is planned to transport up to 7.5 million tons of oil by the Trans-Caspian transport system Aktau-Baku (capacity of 20 million tons of oil per year). The feasibility of the project, including construction of terminals and tanker fleet should be prepared during 2009-2010.

At present several tankers with a displacement of 12-13 thousand tons, built in the last five years for Azerbaijan and Kazakhstan in Vyborg near St. Petersburg is being operated on Caspian. This is the maximum size of ships that can pass through Russia's channels to the Caspian. Experts in Kazakhstan believe that the use of larger tankers significantly reduce the cost of transporting oil.



«INTERNATIONAL SHIPBUILDING»

CHEOY LEE DELIVERS 26-METRE ALUMINIUM CATAMARAN

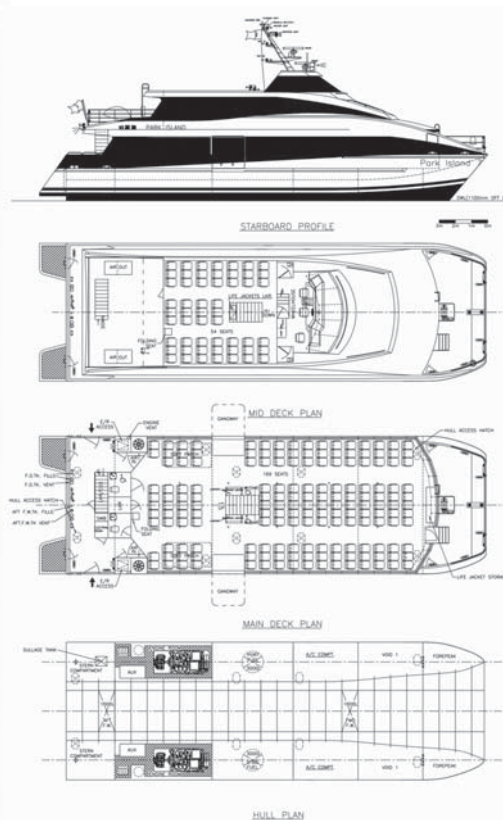
June 2009, Cheoy Lee Shipyards handed over two 26-metre high speed aluminum catamarans.

Designed by Australia's Incat Crowther, Cheoy Lee has previously built these vessels for domestic routes within Hong Kong, but these were the first of such vessels built for an overseas client. These latest two vessels made their way the shipyard in southern China to their owner Penguin Boat International, in Singapore.

Built to Bureau Veritas I+HULL+MACH, HSC CAT A, the vessels' damage stability requirements are particularly tough, and the Penguin vessels are fitted with double bottoms and buoyancy tanks over much of their length in order to comply. Each vessel is subdivided up into no fewer than 16 watertight compartments, and are able to withstand a breach of the hull extending over half of its length, yet still remain afloat, and not heel more than ten degrees as a result.

► 25.06.2009

www.maritimeupdates.com



КИТАЙСКАЯ ВЕРФЬ CHEOY LEE СДАЛА ЗАКАЗЧИКУ АЛЮМИНИЕВЫЙ КАТАМАРАН ДЛИНОЙ 26 М.



В июне 2009 г. верфь Cheoy Lee Shipyards сдала заказчику два высокоскоростных алюминиевых катамарана длиной 26 м.

Верфь Cheoy Lee Shipyards ранее строила спроектированные австралийской компанией Incat Crowther суда для внутренних водных путей Гонконга, но это первое из таких судов, построенное для зарубежного заказчика. Эти два последних судна проделали путь от верфи в южном Китае к судовладельческой компании Penguin Boat International, расположенной в г. Сингапуре.

У построенных в соответствии с нормами классификационного общества Bureau Veritas I+HULL+MACH, HSC CAT A судов требования к устойчивости к повреждениям достаточно жесткие, суда класса Penguin имеют двойное дно и танки плавучести, размещенные по всей длине судна, чтобы соответствовать этим требованиям. Каждое судно разделено не менее чем на 16 водонепроницаемых отсеков и способно противостоять разрыву корпуса на протяжении примерно половины длины судна и при этом оставаться на плаву и не иметь в результате крена более десяти градусов.



КЛАЙПЕДСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ПОСТРОИЛ СУДНО ДЛЯ УСТАНОВКИ ВЕТРЯНЫХ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УСТАНОВОК

На верфи Western Shipyard состоялось крещение судна «Wind Lift 1», построенного дочерней компанией Western laivu statikla, по заказу немецкой компании BARD Engineering GmbH. Основным назначением судна является установка и обслуживание ветряных энергетических установок в открытом море, пишет «Литовский курьер». «Wind Lift 1» имеет длину 101,6 м, ширину 36 м, осадку 3,5 м, скорость 8 узлов.

Судно будет работать в Северном море, где компания BARD в 100 км от берега на площади 860 кв. км оборудует парк из 80 турбин мощностью по 400 МВт. Стоимость проекта составила 150 млн. литов. Литовским судостроителям помогли около 30 субподрядных предприятий.

► 02.07.2009

www.shipbuilding.ru

KLAIPEDA SHIPYARD HAS BUILT VESSEL FOR INSTALLING WIND POWER PLANTS

At JSC Western Shipyard baptism took place on the ship «Wind Lift 1@, built by a subsidiary of Western laivu statikla commissioned by the German company BARD Engineering GmbH. The main purpose of the ship – the installation and maintenance of wind power plants in the high seas, writes «Lithuanian Courier». «Wind Lift 1» has a length of 101,6 meters, width 36 m, draft 3,5 m, speed of 8 knots.

The vessel will operate in the North Sea, where the company BARD 100 km from the coast to the area of 860 square km equips fleet of 80 turbines with a capacity of 400 MW. The project costs 150 million litas. About 30 subcontracting companies helped Lithuanian shipbuilders.



«INTERNATIONAL SHIPBUILDING»



В ДАЛЯНЕ ПОСТРОЕН КРУПНЕЙШИЙ В МИРЕ ДОК

Крупнейший в мире док, пред-назначенный для сборки крупных судов и оффшорных конструкций, был открыт в городе Далянь провинции Ляонин. Сооружение длиной 460 м и шириной 135 м было построено крупнейшей южно-корейской судостроительной корпорацией STX, являющейся четвертым по величине судостроительным предприятием в мире.

Всего на проект, связанный с постройкой дока в Даляне, STX выделила инвестиции в размере 3 млрд. долл. США.

► 06.07.2009

www.shipbuilding.ru

ZAMIL OFFSHORE TO BUILD NEW SHIPYARD

The Saudi Sea Ports Authority recently signed a contract with Zamil Offshore Services Company to build a new shipyard on a large reclaimed area inside King Abdulaziz Port in Dammam.

The new US\$133 million facility will extend Zamil Offshore's capacity in shipbuilding and ship and rig repair.

«The new shipyard will be designed to accommodate the building and repair of all types of vessels within its ship-lift capacity; offshore support vessels, harbor service craft, yachts, naval vessels and offshore structures

THE WORLD'S LARGEST DOCK WAS BUILT IN DALIAN

The world's largest dock designed to build large ships and offshore structures, was opened in Dalian, Liaoning Province. Construction of the length of 460 meters and a width of 135 meters was built by the largest South Korean Shipbuilding Corporation STX, which is the fourth largest shipbuilding facility in the world.

STX has allocated \$ 3 billion investment dollars for the construction of the dock in Dalian.

КОМПАНИЯ ZAMIL OFFSHORE ПОЛУЧИЛА КОНТРАКТ НА ПОСТРОЙКУ НОВОЙ ВЕРФИ

Дирекция портов королевства Саудовская Аравия заключила контракт с компанией Zamil Offshore Services Company на постройку новой верфи в насыпной области порта Короля Абдулазиза, в г. Даммам.

Новая верфь стоимостью 1333 млн. долл. увеличит возможности компании Zamil Offshore по строительству и ремонту судов.

Суфиян Аль Замил, президент компании Zamil Offshore, сказал, что новая верфь спроектирована для осуществления строительства и ремонта судов любых типов, соответствующих размерным параметрам верфи,

including rigs and platforms», said Sufyan Al Zamil, President of Zamil Offshore.

The proposed shipyard will be equipped with a modern shiplift capable of handling vessels up to 5,000 tones in weight, said Hassan Abouraya, consultant engineer for business development, international marketing and risk management, Zamil Offshore Services.

«The new layout includes the construction of nine dry berths to enable the yard to build and repair nine vessels simultaneously as well as providing versatile facilities and workshops for extensive fabrication and outfitting. The design and construction of the new shipyard is planned to be completed in three years».

► 11.08.2009

www.bairdmaritime.com

DELIVERY OF «FAIRPLAY X»

Hamburg-based Fairplay Towage has taken delivery of the third newbuilding out of a series of four units from Spanish shipyard, Astilleros Armon.

«Fairplay X» has an overall length of 25 meters, a beam of 11.2 meters and is driven by two eight-cylinder ABC 8MDZC four-stroke engines each rated at 1,850kW at 1,000rpm, generating power for two Schottel SRP1515 rudder propellers.

«Fairplay X» has a bollard pull of 70 tones and achieves a free running speed of twelve knots. Two Scania D 9 95M 10-40 six-cylinder diesel engines, each with a power output of 196kW generate the required on board electricity.

A Bruxelles SLH150.20/2-2-2 double drum winch produces a break force of 1,800 kN.

Designed for a three-man crew, the tugs each have six bunks. The tug is built according to Bureau Veritas with the following class notation: BV + Hull + Mach Tug unrestricted service + AUT YMS.

Compared with sister vessels «Fairplay I» and «Fairplay III», this tug's hull has been slightly modified. The skeg was developed to increase the course-stability when sailing backwards.

► 12.08.2009

www.bairdmaritime.com

например, оффшорных судов обеспечения, портовых судов, яхт, военно-морских кораблей и других оффшорных конструкций, включая вышки и платформы.

Хасан Абурайя, инженер-консультант по развитию производства из отдела международного маркетинга и контроля рисков компании Zamil Offshore Services, сказал, что верфь будет оборудована судоподъёмником, способным обслуживать суда весом до 5000 т

Он добавил, что оборудование верфи включает в себя девять эллингов для обеспечения верфи возможностью одновременной постройки или ремонта девяти судов, а также для обеспечения верфи необходимым набором цехов и оборудования для проведения крупных работ по достройке и производству комплектующих деталей. Проектирование и постройку верфи планируется закончить в трёхгодичный срок.

ПОСТАВКА СУДНА «FAIRPLAY X»

Расположенная в г. Гамбург компания Fairplay Towage поставила третье судно в серии из четырёх судов для испанской верфи Astilleros Armon.

Судно «Fairplay X» имеет длину 25 м, ширину 11,2 м и оснащено двумя восьмицилиндровыми, четырехтактными двигателями с выходом 1850 кВт при 1000 оборотах в минуту каждый, обеспечивающим работу двух винто-рулевых колонок Schottel SRP1515.

Судно «Fairplay X» имеет тяговое усилие на швартовых 70 т и скорость хода без воя 12 узлов. Два шестицилиндровых дизельных двигателя Scania D 9 95M 10-40, каждый с выходной мощностью 196 кВт, обеспечивают судно электроэнергией.

Двухбарабанная лебёдка Bruxelles SLH150.20/2-2-2 обеспечивает тяговое усилие в 1800 кН.

Буксир обслуживается экипажем из трёх человек и имеет шесть спальных мест. Буксир построен по стандартам Bureau Veritas и имеет классификацию BV + Hull + Mach Tug unrestricted service + AUT YMS.

В отличие от буксиров этой же серии, «Fairplay I» и «Fairplay III», корпус буксира «Fairplay X» был немного изменён. Был увеличен скег для повышения устойчивости на курсе при движении назад.



«INTERNATIONAL SHIPBUILDING»



LAUNCH OF THE SURVEY SUPPORT VESSEL «SV NOORDHOEK PATHFINDER» IN NETHERLANDS

On 7 November 2009, the launch of the Noordhoek Pathfinder took place at the De Hoop Shipyard in Foxhol – The Netherlands. She is a 203.4-ft DP11 ROV and Survey Support Vessel.

The Noordhoek Pathfinder is currently undergoing the final stages of installation and commissioning of the crane and survey spread prior to commencing sea trials. The Noordhoek Pathfinder will be fully commissioned and ready for deployment in Q1 2010.

The Noordhoek Pathfinder is mobilized with a Grade 2 Dynamic Positioning system (DP11), diesel electric drive, a large moon pool, a 25 Tones offshore crane. She is also equipped with Work & Inspection Class ROV systems, Side Scan Sonar Tow-Fish, McCartney Focus 2 ROTV systems and a technologically advanced survey suite.

СПУСК ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО СУДНА СНАБЖЕНИЯ «NOORDHOEK PATHFINDER» В ГОЛЛАНДИИ

7 ноября 2009 г. состоялся спуск судна «Noordhoek Pathfinder» на верфи De Hoop Shipyard в г. Фоксхол, в Голландии. Судно является исследовательским судном снабжения типа DP11 ROV длиной 61 м.

«Noordhoek Pathfinder» проходит последний этап установки и сдачи крана и исследовательского оборудования до проведения ходовых испытаний. «Noordhoek Pathfinder» завершит испытания и будет готов к выходу в море в первом квартале 2010 г.

«Noordhoek Pathfinder» оснащен системой динамического позиционирования второго поколения (DP11), дизель-электрическим двигателем, большой шахтой для спуска и подъема оборудования, 25 т оффшорным краном. Судно также оснащено дистанционно-управляемым спускаемым аппаратом, буксируемой сонарной системой бокового обзора, дистанционно-

With accommodation for 40 people split between single and double cabins she will be a very comfortable and spacious vessel to work on. The Noordhoek Pathfinder exceeds the latest environmental and acoustic standards ensuring quiet operations whilst at survey speeds.

The most accurate and reliable survey equipment will be installed and the systems will have full plug and play interconnectivity. The vessel's main functions will be inspection, repair and maintenance, hydrography, geotechnical investigation, and analogue / digital geophysical survey.

The Noordhoek Constructor, Noordhoek's other new build is a 76m DP11 Saturation Dive Support Vessel. She is also undergoing the final stages of construction and is due to commence operations in early Q1 2010 strengthening Noordhoek's expertise in this field.

► 09.11.2009
marinelink.com

управляемой буксируемой системой типа McCartney Focus 2 и современным исследовательским оборудованием.

Судно имеет одноместные и двухместные каюты на 40 человек, что позволяет разместить экипаж со всеми удобствами. «Noordhoek Pathfinder» соответствует самым современным акустическим стандартам и стандартам экологической безопасности, что обеспечивает малую шумность на стандартных скоростях проведения исследований.

Будет установлено наиболее точное и надежное исследовательское оборудование, и системы будут иметь полную автонстрайку взаимосвязанности. Основными задачами судна будут: инспекция, ремонт и техническое обслуживание, гидрография, геотехнические исследования и аналогоцифровые геофизические исследования.

Другое новое судно компании Noordhoek «Noordhoek Constructor» – DP11 Saturation Dive Support Vessel длиной 76 м. Оно находится в заключительной стадии постройки и должно вступить в строй в первом квартале 2010 г., повысив возможности компании Noordhoek в области морских исследований и их обеспечения.



STX FINLAND CONSTRUCTS SOUTH AFRICAN RESEARCH VESSEL

STX Finland Oy and the South African Department of Environmental Affairs has signed a contract for construction of a Polar Supply and Research Vessel. The ship with a value of approximately \$173m will bring some 600 man-years of work. The ship will be build in the Rauma shipyard and it will be delivered in spring 2012.

The ship will function as a multi-purpose vessel, serving, among other things, as a supply vessel, research vessel, icebreaker, expedition vessel, as well as a passenger ship. The ice-strengthened vessel will be approximately 440-ft long and it will have accommodation for a crew of 45 and some 100 researchers or passengers.

The Polar Supply and Research Vessel will be used to carry scientists and research equipment for the South African National Antarctic Programme in the sea area between South Africa, the Antarctic islands and the Antarctica. The ship can spend several months out at sea and it also acts as a mobile laboratory. Scientists can also conduct various marine research onboard the ship. The ship is classified for carrying passengers. Furthermore, the vessel keeps continuous record of weather data for meteorological institutions around the world. The vessel has a shelter and landing area for two Puma class helicopters and it will feature laboratories, a gym, a library, and a small hospital.

Timo Suistio, Director of the Rauma shipyard, says that the trade agreement is of great importance both for STX Finland's Rauma shipyard and the trade relations between Finland and South Africa in general.

«This is one of the biggest individual civil trade agreements the Finnish industry has made with South Africa. Furthermore, the agreement will naturally have a positive effect on the employment at the Rauma shipyard. The design work on the new research vessel will commence immediately and the ship will enter production in September 2010. The ship will be delivered to the Owner, the South African Department of Environmental Affairs, in spring 2012».

КОМПАНИЯ STX FINLAND СТРОИТ НАУЧНО- ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЕ СУДНО ДЛЯ ЮАР

Компания STX Finland Oy и Южноафриканский Департамент по делам окружающей среды подписали контракт на строительство и поставку арктического исследовательского судна снабжения. Судно стоимостью около 173 млн. долл. потребует для постройки около 600 человеко-лет. Судно будет построено на верфи Rauma и будет поставлено весной 2012 г.

Судно будет использоваться в качестве многоцелевого, исполняющего роль судна снабжения, научно-исследовательского судна, ледокола, экспедиционного судна, а также пассажирского судна. Судно ледового класса будет примерно 134 м в длину и будет иметь помещения для размещения экипажа из 45 человек, а также 100 исследователей или пассажиров.

Арктическое исследовательское судно снабжения будет использоваться для перевозки ученых и исследовательского оборудования для Национальной антарктической программы ЮАР (South African National Antarctic Programme), проводящейся в районе от Южной Африки до Антарктических островов и Антарктики. Судно может находиться в море несколько месяцев и использоваться в качестве мобильной лаборатории. На борту судна ученые могут проводить разнообразные исследования океана. Судно имеет классификацию судна для пассажирских перевозок. Судно оснащено оборудованием для ведения метеорологических наблюдений для различных метеорологических служб мира. Оно имеет ангар и посадочную площадку для двух вертолетов класса «Puma» и будет оборудовано лабораториями, гимнастическим залом, библиотекой и небольшим госпиталем.

Директор верфи Rauma Тимо Суистιο сказал, что торговое соглашение представляет большую важность и для верфи Rauma компании STX Finland, и для торговых отношений между Финляндией и ЮАР.

Это крупнейшее единичное торговое соглашение, заключенное между финским предприятием и ЮАР. Соглашение повысит уровень занятости на верфи Rauma. Работы по проектированию нового исследовательского судна начнутся немедленно, и судно вступит в фазу постройки в 2010 г. Судно будет поставлено владельцу – Южноафриканскому Департаменту по делам окружающей среды весной 2012 г.



WORLD'S FIRST LNG/LPG/ ETHYLENE TANKER BUILT IN CHINA AND CLASSED BY GL

A naming ceremony was held November 15 2009 at Shenghui Gas & Chemical Systems in Zhangjiagang, Jiangsu Province, China, for the world's first LNG/ LPG/Ethylene carrier «Norgas Innovation». The multigas vessel was built according to Germanischer Lloyd (GL)'s rules for classification and construction and labeled GL's ice class notation E. Flying Singaporean flag, the vessel will be operated by Norgas Carriers AS.

The innovative combined gas carrier was constructed in response to the ever rising demand for the transport of clean energy fuels amidst global concern over green house gas emissions. The ship's hull was built by Taizhou Wuzhou Shipbuilding Industry Co., Ltd., in Zhejiang Province.

Its cargo system, built and installed by Shenghui Gas & Chemical Systems Co., Ltd, is capable of carrying two grades of completely segregated gases simultaneously, cooled and un-cooled, with a unique liquefaction system for LNG. The carrier measures 137 m overall in length and 19.80 m in width, with a maximum depth of 11.50 m, and a capacity of 10,000 m³.

► 19.11.2009

www.yourshipbuildingnews.com

В КИТАЕ ПОСТРОЕН ПЕРВЫЙ В МИРЕ ТАНКЕР ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СПГ/СНГ/ ЭТИЛЕНА

Церемония крещения первого в мире танкера для перевозки СПГ/СНГ/этилена «Norgas Innovation» была проведена 15 ноября 2009 г., компанией Shenghui Gas & Chemical Systems в Джянджаганг, провинции Цзянсу, Китай. Комбинированный газовоз был построен в соответствии с нормами классификации и конструирования, и ему был присвоен класс E для судов ледового плавания. Судно будет эксплуатироваться компанией Norgas Carriers AS под сингапурским флагом.

Комбинированный газовоз инновационной конструкции был сконструирован в ответ на постоянно растущий спрос на транспорт чистого энергетического топлива, в связи с всемирной озабоченностью по поводу выбросов парниковых газов. Корпус судна был построен верфью Taizhou Wuzhou Shipbuilding Industry Co., Ltd., в провинции Чжэцзян.

Грузовая система данного судна была построена и смонтирована компанией Shenghui Gas & Chemical Systems Co., Ltd. и способна перевозить два полностью разделенных газа одновременно в охлажденном или неохлажденном состоянии, с уникальной системой сжижения СПГ. Газовоз имеет размерения 137 м полной длины, 19.8 м ширины с максимальной осадкой 11.5 м и емкостью 10000 м³.



«INTERNATIONAL SHIPBUILDING»



THE NEW SHIP «COSTA DELIZIOSA» COMPLETES SEA TRIALS

The new ship, The Costa Deliziosa, Costa's 15th fleet member, built at Fincantieri's Marghera (Venice) shipyard, was put through her paces in the open sea for the first time, with a series of running tests on the ship's systems, machinery and engines. She completed the trials successfully.

During the official trials performed at sea, the Costa Deliziosa was sailed at maximum speed (in excess of 23 knots), for eight hours non-stop during the endurance test. A crash stop was also carried out; this maneuver involves the total shutdown of propulsion with full ahead movement to see the distance required to bring the vessel to a total halt in the event of an emergency. During the UMS trial the Costa Deliziosa sailed for 6 hours non-stop using only her automatic control systems for power generation and propulsion. Lastly, the blackout test was conducted whereby all the ship's control equipment is shut down and reactivated automatically.

НОВОЕ СУДНО «COSTA DELIZIOSA» ЗАВЕРШИЛО МОРСКИЕ ИСПЫТАНИЯ

Новое судно «Costa Deliziosa», построенное на верфи Marghera Fincantieri (Венеция), впервые прошло морские испытания, в ходе которых была проверена работа судовых систем, двигателей и машинного оборудования. Судно успешно прошло все испытания.

При проведении испытаний на выносливость судно «Costa Deliziosa» шло на максимальной скорости (более 23 узлов) в течение восьми часов. Было проведено испытание на аварийную остановку, включающее в себя выключение двигателей на полном ходу с целью определения дистанции, проходимой судном до полной остановки в чрезвычайной ситуации. При проведении испытаний на плавание в автоматическом режиме судно «Costa Deliziosa» в течение шести часов шло, используя только автоматизированную систему управления энергетической установкой и двигателями. Последним было проведено испытание на отключение энер-

After the trials the Costa Deliziosa returned to the yard in Marghera for the final touches on her fitting out, ahead of her imminent entry into service. The Costa Deliziosa will be ready for delivery on January 29, 2010, while her inauguration will take place in Dubai on February 23, 2010, during her Grand Maiden Cruise, which departs from Savona on February 5. This will be the first time a cruise ship has been named in an Arabian city.

The Costa Deliziosa is part of the Italian Company's Fincantieri fleet expansion program, presently the biggest of its kind in the world, with five new ships due to enter service between this year and 2012, for a total investment worth \$3.6b.

The Costa Luminosa and Costa Pacifica – christened together on June 2009 at a Guinness World Record event – and the Costa Deliziosa will be followed by the Costa Favolosa, due for delivery in summer 2011, and the Costa Fascinosa, which will make her debut in spring 2012.

► 30.11.2009

www.marinelink.com

гии, при котором всё судовое оборудование было отключено, а включение проводилось автоматическими системами.

После проведения испытаний судно «Costa Deliziosa» вернулось на верфь в г. Маргеры для проведения дооснащения перед его вступлением в строй. «Costa Deliziosa» будет готово к сдаче 29 января 2010 г., а его официальное крещение состоится в Дубае, 23 февраля 2010 г., во время первого круиза, в который судно отправится из г. Савона 5 февраля. Впервые круизное судно пройдет крещение в арабском порту.

Судно «Costa Deliziosa» является частью программы расширения флота итальянской компании Fincantieri, в настоящее время крупнейшей в своей области, по которой пять новых судов должно вступить в строй до 2012 г. Общая сумма инвестиций в программу составит 3,6 млрд. долл.

Другие суда программы, «Costa Luminosa» и «Costa Pacifica», получили крещение в июне 2009 г. на празднике, посвященном установлению рекорда Гиннеса. Следующими после судна «Costa Deliziosa» станут «Costa Favolosa», которое будет достроено в 2011 г. и «Costa Fascinosa», планируемое к спуску весной 2012 г.



«INTERNATIONAL SHIPBUILDING»

MOL AND GULF LPG TRANSPORT EXPAND VLGC FLEET

Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL) announced on 2009 Jan. 27, the formation of a very large gas carrier (VLGC) pool called LPG Global Transport, along with Gulf LPG Transport Company W.L.L. of Qatar (Gulf LPG).

Gulf LPG Transport Company W.L.L. is a limited liability joint venture company established by Qatargas Transport Company (Nakilat) and Qatar Shipping Company. MOL and Gulf LPG have jointly incorporated LPG Global Transport Management Inc. to manage the pool's business operations. Both MOL and Gulf LPG are bullish about the future expansion of global LPG seaborne trade, especially from Qatar.

LPG Global Transport will be able to offer enhanced services to LPG charterers and create efficiencies by optimizing voyage costs through efficient deployment of the combined fleet. To serve its worldwide customers in the most flexible, economical, and reliable manner, LPG Global Transport will build and expand its fleet. Gulf LPG added one new building in March 2009 and MOL will add seven new buildings to be delivered during the second half of 2009 and the first half of 2010 to LPG Global Transport.

► 28.01.2009

www.marinelink.com

ONE THIRD OF THE WORLD FLEET WILL BE REDUCED OVER THE NEXT TWO YEARS

One third of the world merchant fleet could be reduced in the next two years due to the global economic downturn and tightening credit policies. With such a forecast was made by one of the largest shipping companies Precious Shipping of Thailand Khalid Hashim at a conference in Singapore, reports Bloomberg.

«The banking system is broken, – said

КОМПАНИИ MOL И GULF LPG РАСШИРЯЮТ ФЛОТ СВЕРХКРУПНЫХ ГАЗОВОЗОВ

Компания Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL) объявила 27 января 2009 г. о создании объединенного резерва сверхкрупных газозовов (VLGC), получившего название LPG Global Transport, совместно с компанией Gulf LPG Transport Company W.L.L. в Катаре (Gulf LPG).

Компания Gulf LPG Transport Company W.L.L. является совместным предприятием с ограниченной ответственностью, основанным компаниями Qatargas Transport Company (Nakilat) и Qatar Shipping Company. Компании MOL и Gulf LPG создали компанию LPG Global Transport Management Inc. для совместного управления делами. Они работают в направлении развития перевозок сжиженного нефтяного газа, особенно из Катара.

Компания LPG Global Transport сможет предложить улучшенные услуги фрахтователям газозовов и повысить эффективность за счет оптимизации рейсовых расходов, благодаря эффективному использованию объединенного флота. Для обслуживания клиентов по всему миру наиболее гибким, экономичным и надежным образом, компания LPG Global Transport будет достраивать и расширять свой флот. Компания Gulf LPG передала одно новое судно в марте 2009 г., а MOL передаст компании LPG Global Transport семь новых судов, которые будут построены в течение второй половины 2009 г. и первой половины 2010 г.

ТРЕТЬ МИРОВОГО ФЛОТА БУДЕТ СОКРАЩЕНА В ТЕЧЕНИЕ БЛИЖАЙШИХ ДВУХ ЛЕТ

Треть мирового торгового флота может быть сокращена в течение ближайших двух лет из-за мирового экономического спада и ужесточения кредитной политики. С таким прогнозом выступил представитель одной из крупнейших тайландских судоводных компаний Precious Shipping, Халид Хашим, на конференции в Сингапуре, сообщает издание Bloomberg.

Hashim. – China's stimulus plan will help revive trade, but not immediately».

The number of ships removed from service in 2009, could grow three times against the background of sharp decline in China's import volume of iron ore and reduction of U.S. and European consumer spending on goods. At the same time, the shipyard continued to supply the market with new ships on order two or three years ago, the expert said.

► 27.02.2009

www.shipbuilding.ru

«Банковская система разрушена, – заявил Хашим, – Стимулирующий план Китая поможет оживить торговлю, но не сразу».

Число судов, выведенных из эксплуатации в 2009 г., может вырасти в три раза на фоне резкого снижения Китаем объемов импорта железной руды и сокращения американскими и европейскими потребителями расходов на приобретение товаров. В то же время верфи продолжают поставлять на рынок новые суда по заказам двух- трехлетней давности, отметил эксперт.



SLOWDOWN SIGNS – NEW BUILDING ORDERS NEAR ZERO LEVEL

According to a report by ship broker George Moundreas, virtually all new building order activity has plunged to levels close to or even zero, apart from some niche vessel types. This trend is shaping the future state of the supply and demand balance, which could lead to significant gains to ship owners.

George Moundreas said that the requests to cancel ship orders are on the rise, but not all of them are fulfilled. Apart from established yards, smaller and medium sized ones are facing acute problems in realizing their assumed orders. It added that «These yards had based their plans on the expansion of existing or the construction of new facilities, which now can't realize due to financing difficulties or in the

ПРИЗНАКИ КРИЗИСА – ЗАКАЗЫ НА НОВЫЕ СУДА ПРИБЛИЖАЮТСЯ К НУЛЮ

По данным судового маклера Джорджа Мундреаса, поступление заказов на новые суда упало практически до нуля, кроме заказов на несколько типов судов. Такое направление развития рынка будет определять баланс спроса и предложения, что может привести к значительному повышению прибылей судовладельцев.

Джордж Мундреас сказал, что количество отмен заказов на постройку судов возрастает, но не все из принятых заказов выполняются. При выполнении заказов малые и средние верфи столкнулись с серьезными проблемами, пока не затронувшими крупные. Мундреас сказал, что малые и средние верфи планировали выполнение заказов благодаря расширению имеющихся



case of China government limitations imposed in new yards».

According to the global shipbuilding industry researcher Clarkson, the number of scrapped ships worldwide in January reached as many as 75, representing 20% of last year's total at 372. Further to that, despite the frequent turbulences, the dry bulk freight market is heading towards levels, which although they do not remind the market of May 2008, they allow room for solid returns on investments made during the good new building prices period. With 6 months of almost no new orders placed, there could be a black hole delivery period from 2011 onwards.

► 06.03.2009

www.yourshipbuildingnews.com

K2 DIVISION RECEIVED \$20M CONTRACT FROM SAMSUNG HEAVY INDUSTRIES

Velosi Limited (Velosi or the Group), the AIM listed provider of asset integrity and HSE services to a number of major national and multinational oil and gas companies, is pleased to announce that its 65% owned subsidiary, K2 International Limited (K2), has been awarded a three year contract with Samsung Heavy Industries Co Ltd (SHI). The contract is estimated to be worth in excess of USD20 million over three years.

SHI is one of the world's leading shipbuilders, constructing vessels with leading-edge technology including drill ships, ultra-large container ships, LNG carriers and FPSOs.

Under the SHI contract, Velosi will provide specialist services for the assembly and installation of at least 20 derricks. The project will require highly trained rope access derrick builders to work on steel erection, the installation of electrical, mechanical and hydraulic equipment, and structural surveying and alignment as required. The contract commenced at SHI's shipyard on Geoje Island, South Korea, on 13 March 2009.

или строительству новых мощностей, что в настоящее время невозможно, в связи с финансовыми трудностями или, как в случае с ограничениями, наложенными китайским правительством на новые верфи, в связи с принятыми законами.

По данным исследователя мирового судостроения Clarkson, за январь 2009 г. было сдано на слом 75 судов, что составляет 20% от общего количества за 2008 г., когда было сдано на слом 372 судна. Несмотря на нестабильность, рынок фрахта массовых сухих грузов достиг уровня, хотя и не сопоставимого с уровнем 2008 г., позволяющего получить прибыль по инвестициям, сделанным в годы, когда цены на новые суда были высокими. Поскольку за шесть месяцев почти не поступало заказов на постройку новых судов, до 2011 г. количество построенных судов будет очень мало.

КОМПАНИЯ K2 ПОЛУЧИЛА КОНТРАКТ НА 20 МЛН. ДОЛЛ. ОТ SAMSUNG HEAVY INDUSTRIES

Концерн Velosi Limited (Velosi or the Group), поставщик оборудования и услуг по охране здоровья, включенный в списки AIM (Association for Automatic Identification and Mobility) для крупнейших национальных и международных нефтяных и газовых компаний, сообщил, что принадлежащая ему на 65% компания K2 International Limited (K2) заключила контракт на три года с компанией Samsung Heavy Industries Co Ltd (SHI). Контракт заключён более чем на 20 млн. долл.

Компания SHI является ведущей мировой судостроительной компанией, занимающейся постройкой высокотехнологичных судов включая буровые суда, сверхкрупные контейнеровозы, газозовы СПГ и плавтерминалы по обработке, перегрузке и складированию.

По контракту с компанией SHI концерн Velosi предоставит специалистов для сборки и установки 20 деррик-кранов. Работы будут вести опытные рабочие высотники, имеющие опыт возведения стальных конструкций и установки электрического, механического и гидравлического оборудования, а также проверки структурной целостности и конструктивного выравнивания. Работы по контракту начались на верфи компании SHI, на острове Геодже, в Южной Корее, 13 марта 2009 г.

K2, which Velosi acquired in October 2007, provides a range of Inspection, Testing, Integrity Management and Engineering services to the Oil & Gas industry throughout Asia and Australasia, the Middle East and Central Asia. The acquisition increased Velosi's presence in these regions, in addition to expanding Velosi's expertise in rope access services; K2's Rope Access Training School is one of the largest in the world.

► 26.03.2009

www.yourshipbuildingnews.com

SHIPBUILDERS OF CHINA STILL IN DOLDRUMS

China's fledgling shipbuilding industry is set for more hard times as industry insiders have indicated that the global shipbuilding industry is unlikely to recover in the near future.

New shipbuilding orders received by China in the first quarter of 2009 year fell 98.3 percent year-on-year to 0.19 million deadweight tons (dwt), according to Clarkson Research Service. New orders worldwide in the first quarter have fallen by 97 percent to 1.33 million dwt.

«New orders worldwide will be less than 5 million dwt in the first-half of this year and it will be quite optimistic if the figure reaches 15 million dwt for the full 2009 year», said Zhu Rujing, researcher, China Shipbuilding Economy Research Center.

«The global shipbuilding depression will last three years at least, or even more than five years», Zhu said.

Although major shipyards in China have pooled enough orders for production till 2011, order cancellations may increase as clients are facing cash problems.

«In 2009, Chinese shipyards will deliver vessels of 56 million dwt as planned, but I guess 5 percent of them will be cancelled», said Zhang Guangqin, president, China Association of the National Shipbuilding Industry.

Over the next three to four years, the cash shortage in global shipbuilding industry is likely to touch \$300 billion, with the shortage in China

Компания K2, приобретенная концерном Velosi в октябре 2007 г., предоставляет услуги по проверке, тестированию, проверке структурной целостности и инженерному обслуживанию предприятиям нефтяной и газовой промышленности в Азии и Австралии, на Ближнем Востоке и в центральной Азии. Приобретение компании усилило присутствие концерна Velosi в регионе и предоставило дополнительные возможности для проведения высотных работ. Центр обучения высотным работам компании K2 является крупнейшим в мире.

СУДОСТРОИТЕЛИ КИТАЯ ПО-ПРЕЖНЕМУ В СТАГНАЦИИ

Новорожденная судостроительная промышленность Китая готовится к трудным временам, поскольку, как указывают представители промышленности, мировая судостроительная промышленность вряд ли оправится в ближайшем будущем от кризиса.

Новые судостроительные заказы, полученные Китаем в первом квартале 2009 г., снизились на 98,3 % до уровня 0,19 млн. т (дедвейта), согласно агентству Clarkson. Мировой уровень новых заказов в первом квартале упал на 97% до 1,33 млн. т.

Г-н Чжу Ружинг, научный работник исследовательского центра China Shipbuilding Economy Research Center, сказал, что объем новых мировых заказов в первой половине 2009 г. будет менее 5 млн. т дедвейта и будет оптимистично предположить, что эта цифра достигнет 15 млн. т дедвейта в течение всего года.

Г-н Чжу сказал, что спад в мировом судостроении продлится ближайшие три года, как минимум, или даже более пяти лет.

Хотя крупные верфи Китая набрали достаточно заказов для постройки вплоть до 2011 г., заказы могут отменяться, по мере того как клиенты столкнутся с проблемой нехватки наличности.

Чжан Гуанжинг, президент Ассоциации Национального Судостроения Китая, сказал, что в 2009 г. китайские верфи должны поставить заказчикам суда водоизмещением 56 млн. т дедвейта, но 5% от этого количества будут отменены.

Заместитель генерального менеджера отделения Shipping Finance Department банка China Export-Import Bank, г-н Ли Ли,



«INTERNATIONAL SHIPBUILDING»

around \$30 billion, said Li Li, deputy general manager, Shipping Finance Department, China Export-Import Bank.

The Bank granted credit lines of 100 billion yuan and 60 billion yuan to China State Shipbuilding Corp and China Shipbuilding Industry Corp, the two largest shipbuilders in the country.

Li proposed that the government, financial institutes and shipbuilders jointly establish an industrial investment fund for shipyards.

► 08.04.2009

www.yourshipbuildingnews.com

SOUTH KOREA WILL INCREASE STATE AID TO SHIPBUILDERS 2 TIMES

Export-Import Bank of Korea and the Korea Export Insurance Corporation will provide funding for the shipbuilding industry of \$ 9.5 trillion won (\$ 7.1 billion). The relevant statement made by the Government of South Korea, reports Reuters.

Bank of Korea and the Korea Export Insurance Corporation will provide financing in the form of loans and guarantees for payment, specified in the message. Earlier this purpose was planned to allocate 4.7 trillion won.

South Korea is home to the world's largest shipbuilding companies – Hyundai Heavy Industries, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, Samsung Heavy Industries and STX Offshore & Shipbuilding. The volume of orders for shipbuilding began to decline in the second half of 2008. In 2009, only Samsung Heavy managed to get a large order of \$ 680 million.

► 30.04.2009

www.shipbuilding.ru

CHINESE NEWBUILD ORDERS DOWN 95%

Statistics from the Chinese Ministry of Industry and Information Technology show that newbuild contracts at shipyards in China fell a whopping 95 percent in the first four months of 2009 to 990,000DWT. «Most of China's shipbuilders haven't received any new orders in recent months,» said CANSI Secretary-General Wang Jinlian.

сказал, что в течение последующих трех или четырех лет нехватка наличных средств в мировой судостроительной промышленности, вероятно, достигнет суммы в 300 млрд. долл., с нехваткой наличности в Китае примерно в сумме 30 млрд. долл.

Банк гарантировал кредиты на сумму 100 млрд. юаней и на сумму 60 млрд. юаней корпорациям China State Shipbuilding Corp и China Shipbuilding Industry Corp, – двум ведущим судостроительным корпорациям Китая.

Г-н Ли предположил, что правительственные финансовые институты и судостроители совместно создадут фонд промышленных инвестиций для судостроителей.

ЮЖНАЯ КОРЕЯ УВЕЛИЧИТ ГОСПОДДЕРЖКУ СУДОСТРОИТЕЛЕЙ В 2 РАЗА

Экспортно-импортный банк Кореи и Корейская корпорация страхования экспорта обеспечат финансирование судостроительной отрасли в размере \$ 7,1 млрд. Соответствующее заявление сделало правительство Южной Кореи, сообщает Reuters.

Банк Кореи и Корейская корпорация страхования экспорта обеспечат финансирование в виде займов и гарантий по оплате, уточняется в сообщении. Ранее на эти цели планировалось выделить \$ 3,5 млрд.

Южная Корея является родиной крупнейших в мире судостроительных компаний – Hyundai Heavy Industries, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, Samsung Heavy Industries и STX Offshore & Shipbuilding. Объем заказов на строительство судов начал сокращаться со второй половины 2008 г. В 2009 г. только Samsung Heavy удалось получить крупный заказ в размере \$680 млн.

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ НОВОСТРОЯ КИТАЯ СОКРАЩАЕТСЯ НА 95%

Статистические данные Китайского Министерства индустриальных и информационных технологий показывают, что количество заказов на постройку новых судов на верфях Китая упало на 95% за первые четыре месяца 2009 г. до 990000 т дедвейта. Генеральный директор китайской ассоциации судостроительной промышленности,

One example is south China builder, Guangzhou Shipyard International. The builder received only one contract in April, for a firefighting vessel. At the company's recent annual general meeting, it was revealed that the shipyard had suffered a 50 percent fall in net profit due to rising costs and the lack of new orders. Furthermore, numbers from the China Association of the National Shipbuilding Industry (CANSI) revealed that 28 vessels (1.1 million DWT) were cancelled in April.

Statistics from UK-based shipping researcher Clarkson told a similar story – it said that the total number of new orders fell 99.46 percent in April 2009 and reached the lowest level since 1996. Elsewhere, newbuild orders in Japan have fallen by twelve percent since the market peak in September 2008. According to the Japan Ship Exporters' Association (JSEA), Japanese shipbuilders received only eight orders in April amounting to 410,710GT, making it the seventh month in a row of order levels less than one million GT.

► 29.05.2009

www.maritimeupdates.com

FRONTLINE CANCELS TANKER ORDERS

According to a May 28 Associated Press report, Frontline Ltd., which owns and operates one of the world's largest fleets of crude oil tankers, said Thursday it canceled contracts to construct six new tankers, representing a third of the company's tanker building program and a contractual cost of \$556 million.

The company said it canceled contracts to build four Suezmaxes and two Very Large Crude Carriers (VLCC). After the cancellations, the company's total new-tanker building program amounts to about \$1.1 billion, including seven VLCCs and four Suezmax tankers.

Bloomberg reported that Frontline Ltd., said it was the first publicly traded shipping line to cancel contracts for new oil carriers and predicted a third of all orders will be delayed or canceled.

► 30.05.2009

www.maritimeupdates.com

Ванг Дзинлиан, сообщил, что большинство китайских судостроительных предприятий не получало новых заказов уже несколько месяцев.

Одним из примеров является верфь Guangzhou Shipyard International, расположенная на юге Китая. Верфь получила только один контракт в апреле на пожарное судно. На ежегодном общем собрании было сообщено, что чистая прибыль верфи сократилась на 50% из-за растущих цен и отсутствия новых заказов. Статистика предоставленная CANSI показывает, что в апреле 2009 г. были отменены заказы на 28 судов дедевейтом 1,1 млн. т.

Статистика от компании Clarkson показывает соответствующую картину: количество новых заказов на суда сократилось на 99,46% в апреле и достигло самого низкого уровня с 1996 г. Заказы на постройку новых судов в Японии упали на 12% по сравнению с сентябрём 2008 г. По данным японской ассоциации экспортёров судов, японские судостроители получили в апреле только восемь заказов на суда полной регистровой вместимостью 410710 т.

КОМПАНИЯ FRONTLINE ОТМЕНЯЕТ ЗАКАЗ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТАНКЕРОВ

По сообщению Associated Press от 28 мая 2009 г., компания Frontline Ltd., владеющая одним из крупнейших в мире флотов танкеров для перевозки неочищенной нефти, заявила об отмене заказа на постройку шести новых танкеров, составляющих треть судов, предполагаемых к постройке по программе компании по строительству флота танкеров стоимостью 556 млн. долл.

Компания заявила об отмене заказов на постройку танкеров типа «Suezmax» и двух сверхкрупных танкеров для перевозки неочищенных нефтепродуктов. После отмены заказа программа компании по постройке новых танкеров достигла стоимости 1,1 млрд. долл. и включает в себя постройку семи сверхкрупных танкеров для перевозки неочищенных нефтепродуктов и четырех танкеров типа «Suezmax».

Издание Bloomberg сообщило, что компания Frontline Ltd заявила, что она является первой судоходной компанией, отменившей заказ на новые танкеры и выдала прогноз об отмене или замораживании трети всех заказов.



«INTERNATIONAL SHIPBUILDING»



WORLD SHIPBUILDING FORECAST SHOWS-WEAK-BUT-STEADY GROWTH IN OIL AND GAS TANKER FLEET OVER NEXT FIVE YEARS

The world fleet of oil, chemical and gas tankers is predicted to continue to grow over the next five years, although at a much more sluggish rate than the previous five years, according to a Shipbuilding Market Report issued this month by Lloyd's Register – Fairplay (LR Fairplay). The oil tanker fleet, which currently stands at 7,516 ships, is expected to grow by 1.9 percent per year over the next five years in terms of the number of ships. Deadweight ton (dwt) capacity will rise by 5.7 percent annually over the same period, reflecting a movement toward larger ships. New shipbuilding orders for oil tankers will amount to 76 million dwt through the end of 2013, a 60 percent decrease from the shipbuilding binge of the last five years.

ПРОГНОЗИРУЕТСЯ СТАБИЛЬНЫЙ РОСТ СПРОСА НА НЕФТЕ- И ГАЗО-ТАНКЕРЫ НА ПОСЛЕДУЮЩИЕ ПЯТЬ ЛЕТ

Мировой флот нефте-, газо- и химических танкеров, согласно прогнозам, продолжит расти в течение следующих пяти лет, хотя и гораздо более слабыми темпами, чем в предыдущие пять лет, согласно докладу о рынке судостроения, опубликованному в сентябре 2009 г. компанией Lloyd's Register в журнале «Fairplay» («Fairplay LR»). Флот нефтяных танкеров, который в настоящее время составляет 7516 судов, как ожидается, будет расти по 1,9% в год в течение следующих пяти лет. Водоизмещение в тоннах дедвейта будет расти на 5,7% ежегодно за тот же период, что свидетельствует о движении в сторону постройки крупных судов. Новые судостроительные заказы на

«The volume of seaborne oil is set to grow next year, although not at the same pace as fleet capacity», said Niklas Bengtsson, project manager and senior consultant for LR Fairplay. «...The gap between supply and demand will continue to grow, which is likely to generate an increasing fleet of idle vessels.» The chronic overcapacity in tanker tonnage will accelerate the scrapping of older ships.

The prospect for chemical tankers is somewhat rosier, according to the LR Fairplay study. The current fleet of 4,619 ships will grow by 8 percent annually over the next five years.

The growth curve for the liquefied petroleum gas (LPG) sector will also flatten. The LPG fleet currently stands at 1,166 ships with a total capacity of 18.7 million cubic meters (m³). The fleet grew by 13 percent last year, but the rate will slow to 4.6 percent this year. In 2010 and 2011, the rate will fall to 1.6 percent and 0.9 percent respectively. New tonnage deliveries and expected delays in LPG production will result in a rise in recycling of older ships and use of idle ships for floating storage.

The relatively small fleet of 321 specialized liquefied natural gas (LNG) carriers faces grim prospects with the current utilization rates of 60-65 percent falling even further as increasing numbers of new ships are delivered ahead of the projects they were intended for. The oversupply is likely to bottom out next year as the delayed liquefaction projects come on stream. Ordering for the 2009-2013 period is forecast at 174 new LNG carriers, 10 percent lower than the last five years.

The LR Fairplay report notes that South Korea continues to dominate the world tanker production market with 51 percent of the tonnage on order. China comes in a distant second with 25 percent, and Japan is in third place with 16 percent. If measured in the number of ships, however, South Korea's market share is just 35 percent, with China at 28 percent.

нефтяные танкеры составят 76 млн. т до конца 2013 г., что на 60% меньше, чем за последние пять лет.

Г-н Никлас Бенгтссон, менеджер проекта и старший консультант журнала «Fairplay» сказал, что объемы нефти, добытой на шельфе, будут расти в следующем году, хотя и не такими темпами как грузовместимость судов. Разрыв между спросом и предложением будет продолжать расти, что, вероятно, приведет к росту флота простаивающих судов. Хронический переизбыток тоннажа танкеров ускорит сдачу на слом старых судов.

Перспектива для танкеров-химовозов выглядит несколько привлекательнее, согласно исследованию «Fairplay». Настоящий флот из 4619 судов будет расти на 8% ежегодно в течение следующих пяти лет.

Кривая роста для сектора сжиженного газа будет также выравниваться. Флот танкеров для перевозки СНГ в настоящее время составляет 1166 судов с общей грузовой емкостью 18,7 млн. м куб. Флот вырос на 13% в прошлом году, но темпы роста упали до 4,6% в 2009 г. В 2010 и 2011 гг. темпы роста упадут до 1,6 и 0,9% соответственно. Сдача новостроя и предполагаемые задержки в производстве СНГ будут иметь результатом рост использования старых судов и использования простаивающих судов в качестве плавтерминалов для хранения.

Относительно небольшой флот из 321 специализированного химовоза для перевозки сжиженного природного газа столкнется с плохими перспективами при текущих темпах утилизации 60-65%, которые упадут еще ниже из-за растущего числа новых судов, поставляемых с опережением проектов, для которых они предназначались. Излишек предложения достигнет критической точки падения в 2010 г., когда в строй встанут отложенные проекты по перевозке СПГ. Прогноз заказов на период 2009 – 2011 гг. составляет 174 новых химовоза СПГ, что на 10% ниже, чем в предыдущие пять лет.

Отчет «Fairplay» указывает, что Южная Корея продолжает доминировать на мировом рынке производства танкеров с 51% тоннажа новых заказов. Китай держит с разрывом второе место с 25% и Япония – третье место с 16%. По количеству новых судов доля Южной Кореи составит 35%, доля Китая – 28%.

► 17.09.2009

www.porttechnology.org

MACGREGOR, FIBER ROPE SUBSEA CRANE



**ПОДВОДНЫЙ КРАН
КОМПАНИИ MACGREGOR
С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ
ВОЛОКОННОГО ТРОСА**

«ЗАРУБЕЖНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ»

MACGREGOR, FIBER ROPE SUBSEA CRANE

Cargotec's MacGregor has developed technology for handling lightweight fiber rope, what let it install the world's first subsea crane to use fibre rope in January 2009.

This will be the world's first subsea knuckle-jib crane equipped with a system for fibre rope handling, which will be installed on the subsea vessel Havila Phoenix. The 250 tonne Hydramarine active heave-compensated (AHC) offshore crane is designed with a 250 tonne/3,000m single-line winch and is prepared for a 250 tonne single-line fibre rope.

«MacGregor's technology for handling lightweight fibre rope rather than traditional steel wire rope offers several advantages that will meet the ever-increasing demands of the offshore industry as operators move further into deeper and more remote territories», said Oystein Bondevik, sales director in MacGregor's Offshore division. «For example, due to the neutralization of the weight of the fibre rope in the water, much heavier loads can be handled without strain to the crane at unlimited depths. Consequently, overall safety is improved due to the lighter equipment, which can still carry out heavy work operations».

«The new generation of MacGregor Hydramarine subsea technology with operational capacity of up to 600 tonnes at depths down to 10,000 m ensures indispensable precision, efficiency and safety in extreme conditions during year-around operations», Bondevik said.

► 12.01.2009

www.macgregor-group.com



ПОДВОДНЫЙ КРАН КОМПАНИИ MACGREGOR С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВОЛОКОННОГО ТРОСА

Компания Cargotec's MacGregor разработала технологию для обработки легкого волокна, что позволило ей смонтировать в январе 2009 г. первый в мире кран с использованием волоконного троса для подводных работ.

Это будет первый в мире стреловой кран для подводных работ, оснащенный системой, использующей волоконный трос, который будет установлен на судне для проведения подводных работ «Havila Phoenix». Кран оффшорного типа весом 250 т, модели Hydramarine, с активной компенсацией вертикальной качки (АКВК), спроектирован с лебедкой, рассчитанной на использование одного волоконного троса общим весом 250 т и длиной 3000 м.

Ойстен Бондевик, директор по продажам в оффшорном отделении компании MacGregor, сказал, что технология MacGregor для обработки легкого волоконного троса вместо традиционного стального троса имеет ряд преимуществ, которые будут отвечать постоянно возрастающим требованиям оффшорной промышленности, по мере того как операторы будут продвигаться дальше в более глубокие и более отдаленные территории. Например, из-за нейтрализации веса волокна троса в воде, более тяжелые грузы могут быть обработаны на неограниченной глубине без передачи напряжений на кран. Следовательно, общий уровень безопасности повышается за счет использования более легкого оборудования, которое теперь может выполнять тяжелые грузовые операции.

Бондевик сказал, что подводная технология нового поколения MacGregor Hydramarine, с рабочей грузоподъемностью до 600 т на глубинах до 10000 м, обеспечивает необходимую точность, эффективность и безопасность в экстремальных условиях в течение годовичного периода операций.



WESMAR'S TWO-BOLT DESIGN

Wesmar's two-bolt design was created for an easy drop-in installation. The new stainless steel bow and stern thrusters can also fit on competitive two-bolt metric systems. Also simplifying the installation process, Wesmar has developed a new stern tunnel for a more efficient upgrade. The key features of Wesmar's DC thrusters are:

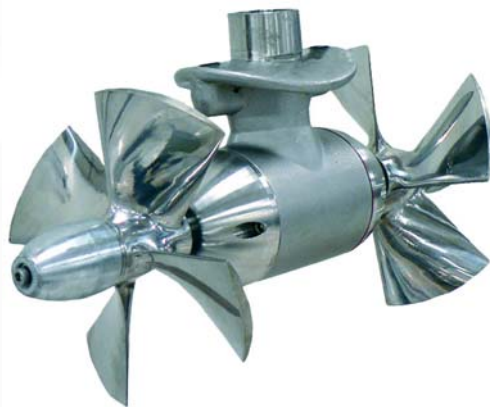
- Fully proportional control
- No thermal shutdown
- Easy Drop-in replacement for competitive units
- Heavy duty stainless steel propellers
- Rugged and long lasting thrusters not subject to electrolysis corrosion

In addition to its retrofitable design, Wesmar is escalating the horse power of their bow and stern thrusters with a dramatic new design that increases power from eight to 13 horse power. Now, thanks to the new high tech design, boat owners and captains alike can achieve more thrust through the same sized tunnel.

Wesmar's bow and stern thrusters support the needs of yachts 34 ft and above.

► 07.01.2009

www.marinelink.com



THE REVIVAL OF SHIPBUILDING IN BRAZIL LEAD TO MARINE EQUIPMENT DEMAND GROWTH

The resurgence of shipbuilding in Brazil has led Cathelco to set up a joint venture with Workshop do Brazil, Rio de Janeiro based marine equipment suppliers, which will now be known as Cathelco Brasil.

Cathelco, based in the UK, is a manufacturer of marine pipework anti-fouling systems

КОНСТРУКЦИЯ ДВИЖИТЕЛЕЙ КОМПАНИИ WESMAR С КРЕПЛЕНИЕМ НА ДВУХ БОЛТАХ

Конструкция двигателей компании WESMAR с креплением на двух болтах была создана для простоты монтажа. Носовые и кормовые движительные и подруливающие устройства из нержавеющей стали могут размещаться на местах размещения конкурентных систем с двух болтовым креплением с болтами метрической системы. Кроме того, в процессе упрощения монтажа, компания WESMAR разработала новое кормовое движительное устройство туннельного типа для более эффективной модернизации. Основными характеристиками двигателей постоянного тока компании WESMAR являются:

- Полностью пропорциональное управление;
- Отсутствует отключение из-за перегрева;
- Легкая замена конкурирующих систем;
- Винты из нержавеющей стали для работы под тяжелыми нагрузками;
- Прочные и долговечные двигатели не подлежат электролитической коррозии.

В дополнение к своей легкозаменяемой конструкции, компания WESMAR резко наращивает мощность своих носовых и кормовых двигателей и подруливающих устройств за счет новой конструкции, которая увеличивает мощность от 8 до 13 л.с. Теперь, благодаря новой высокотехнологичной конструкции, владельцы судов и капитаны, могут добиться большей тяги при тех же размерах туннеля.

Носовые и кормовые двигатели компании Wesmar отвечают потребностям яхт с размерениями 34 фута и выше.

ВОЗРОЖДЕНИЕ СУДОСТРОЕНИЯ БРАЗИЛИИ ПРИВЕЛО К РОСТУ СПРОСА НА СУДОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Возрождение судостроения Бразилии привело к созданию совместного предприятия компаний Cathelco и Workshop do Brasil, поставщика судового оборудования из г. Рио де Жанейро, получившего название Cathelco Brasil.

Компания Cathelco, расположенная в Великобритании, является производителем

and impressed current cathodic protection (ICCP) systems for ships, FPSOs and semi-submersibles. Cathelco currently has over 20,000 installations on record.

The revival of shipbuilding in Brazil is being driven by the success of Petrobras, the state-controlled oil multinational which has discovered two massive offshore oil fields in the last few years.

«We have won orders to supply Cathelco Jotun equipment for a series of 10 Suezmax tankers which are being built in Brazil for Transpetro and these could lead the way to further orders», said Alisson de Franca, managing director of Cathelco Brazil.

The 10 ships are the largest of the 26 new tanker buildings which form the first phase of Transpetro's fleet expansion program. The vessels are being built at Estaleiro Atlantico, one of Brazil's biggest shipyards, located at Recife. Each of the 157,000 dwt crude carriers will be installed with Cathelco Jotun marine pipework anti-fouling equipment in conjunction with ICCP hull corrosion protection systems.

The ICCP equipment will consist of a 150amp forward system using elliptical anodes and a 600amp aft system using linear loop anodes which emit a powerful current from a relatively small surface area. The pipework anti-fouling system will protect two seachests on each ship using copper and aluminum anodes connected to a control panel.

In 2008, Cathelco Brasil won an order to supply a series of five 2,700dwt container vessels with ICCP equipment. The ships are being constructed at the Eisa Istaleiro Ilha yard in Rio for Log-In Logistic Intermodal and will each have 350amp forward and aft systems.

Another order was received for the supply of a 12 way marine pipework anti-fouling system for the BGL1 a 400 ft derrick lay barge operated by Petrobras which is being retrofitted at Brasfells Shipyard in Rio.

In Autumn 2008, Cathelco Brazil secured orders for Cathelco Jotun A/F and ICCP systems which will be installed on two 47,000 dwt clean product carriers which are under construction at the Eisa shipyard.

систем защиты судовых труб и катодной защиты от блуждающих токов (ICCP) для судов, плавтерминалов по обработке, перегрузке и складированию и полупогружных судов. К настоящему моменту компания Cathelco произвела более 20000 установок своего оборудования.

Возрождение судостроения Бразилии происходит благодаря успешной деятельности компании Petrobras, государственной нефтедобывающей компании, открывшей два крупных нефтяных месторождения за последние несколько лет.

«Мы получили заказ на поставку оборудования от компании Cathelco Jotun для серии из 10 танкеров типа «Suezmax», строящихся в Бразилии для компании Transpetro, который может привести к получению дальнейших заказов», – заявила главный менеджер компании Cathelco Brasil, Элисон де Франка.

Эти 10 судов являются крупнейшими из 26 новых танкеров, постройка которых составляет первую фазу увеличения флота судов компании Transpetro. Суда строятся на верфи Estaleiro Atlantico, одной из крупнейших в Бразилии, расположенной в г. Ресифе. На каждый из танкеров для перевозки неочищенных нефтепродуктов дедвейтом 157000 т будет установлено судовое оборудование для защиты трубопроводов компании Cathelco Jotun и система защиты корпуса от коррозии ICCP.

Оборудование ICCP будет включать в себя 150 амп носовую установку с эллиптическими анодами и 600 амп кормовую установку с линейными анодами, производящими мощный электрический ток с малой площади. Система защиты трубопроводов будет защищать две кингстонные коробки на каждом судне, используя медные и алюминиевые аноды, подключенные к контрольной панели.

В 2008 г. компания Cathelco Brasil получила заказ на поставку систем ICCP для серии из пяти контейнеровозов дедвейтом 2700 т. Суда строятся на верфи Eisa Istaleiro Ilha в г. Рио де Жанейро для компании Log-In Logistic Intermodal и будут оборудованы носовыми и кормовыми 350 амп установками.

Был получен заказ на поставку 12 системы защиты судовых трубопроводов для 130 м плавучего деррик-крана «BGL1» компании Petrobras, переоснащаемого на верфи Brasfells Shipyard в Рио де Жанейро.

Осенью 2008 г. Компания Cathelco Brazil получила заказ на системы Cathelco Jotun A/F и ICCP для постановки на два танкера для перевозки очищенных нефтепродуктов дедвейтом 47000 т, строившихся на верфи Eisa shipyard.

► 21.01.2009

www.marinelink.com



«INTERNATIONAL SHIPBUILDING»

GLOBAL SHIPYARD DEMAND INCREASES FOR STEELHEAD EURO-STYLED ES CRANES



Canadian yacht crane manufacturer Steelhead reports increasing orders for their ES crane line, which were rolled out in October, 2007. Orders have recently been received or delivered for models ES1000 and ES1500 to shipyards in US, Canada, China, Taiwan, Holland, and Australia. Last week, Steelhead received an order for use in a commercial application in Connecticut, USA for the ES1000 after it proved reliable to meet their specs. Also, more global shipyards are adding the ES cranes as standard equipment for their models.

«Our 2008 orders for the ES line exceeded our expectations by 33%, and 2009 demand remains strong. The success of the ES1000 and ES1500 has driven demand for us to create a larger ES2200 model» says Dan Thain, Steelhead president.

Unique features of the ES line include fully hydraulic 4 crane functions, 350 degrees rotation, compact stowing, and a powerful yet lightweight system. The crane bushings eliminate the need for lubrication, the standpipe and base design facilitate easy installs and the FRP crane base avoids the usual marine corrosion of aluminum and steel and blends well with European styling.

► 05.03. 2009

www.yourshipbuildingnews.com

CANADIAN SHIPCONSTRUCTOR SC4D TO AID COST SAVINGS

ShipConstructor Software Inc. (SSI), in collaboration with its US-based subsidiary ShipConstructor Software USA, the National

ВО ВСЕМ МИРЕ РАСТЁТ СПРОС НА КРАНЫ ЕВРОПЕЙСКОГО ТИПА СЕРИИ ES

Канадская компания Steelhead, производящая краны для яхт, продолжает получать заказы на краны серии ES, производство которых началось в октябре 2007 г. Были получены заказы на поставку моделей ES1000 и ES1500 от верфей США, Канады, Китая, Тайваня, Голландии и Австралии. Дополнительно компания Steelhead получила заказ на использование крана ES1000 в промышленных целях в штате Коннектикут после проверки на соответствие спецификациям. Число верфей по всему миру, использующих краны типа ES в качестве стандартного оборудования для строящихся судов, растёт.

Дан Зейн, президент компании Steelhead сказал, что число заказов на краны типа ES в 2008 г. превзошло прогнозы на 33%, и в 2009 г. спрос на краны этого типа остается высоким. После успеха моделей ES1000 и ES1500 компания приступила к созданию модели более крупного размера ES2200.

Уникальными характеристиками кранов серии ES являются: полное оснащение гидравликой, способность поворота на 360 градусов, компактность, мощность и малая масса. Применение втулок исключает необходимость смазки, дизайн основания и колонны обеспечивают простоту установки и изготовления, основание из композитного пластика с армированным волокном позволяет избежать коррозии и соответствует европейскому стилю.

КАНАДСКАЯ КОМПАНИЯ SHIP CONSTRUCTOR СОЗДАЛА САЙТ SC4D ДЛЯ ОПТИМИЗАЦИИ ЗАТРАТ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ СУДОВ

Компания ShipConstructor Software Inc. (SSI), в содружестве с базирующейся в США дочерней компанией

Shipbuilding Research Program and several US shipyards (such as Northrop Grumman Shipbuilding), has been working hard to deliver more cost savings. With the introduction of its online sharing site SC4D, SSI is now providing the means to create and share 4D outfitting CAD models via the Internet. This fourth dimension is provided by the data and PDF documentation added to the 3D CAD model.

Apparently, the website will be free and open to all shipbuilders, designers and equipment manufacturers worldwide to share the effort of building a reusable online outfitting library, thus cutting cost and time for everyone. A yard's outfit item library can approach or even exceed the 10,000 mark. Having this information, from numerous yards, located in one place, providing thousands or hundreds of thousands of ready-to-use 4D CAD models such as engines, pumps, strainers, galley, and navigation equipment would be an invaluable resource. The core purpose of SC4D is aimed at building an online community to minimize the cost and time for everyone by putting in place the tools for building, maintaining and sharing these libraries.

Generating a complete CAD model of a ship or offshore structure that includes all outfit items in intelligent form generates tremendous savings in production. In addition, the end customers of a vessel have become accustomed to visualizing and checking a complete 4D model before building begins. Last but not least, it is SSI's belief that it should become common practice in the future to use the complete model as the basis for a more efficient life cycle model.

While aimed specifically at ShipConstructor customers, users of other software systems will also find this site useful. To Foster an open community, users can upload and download outfit items in any CAD format, such as DWG, Inventor, ProE, Solidworks or STEP. However, the most effective option will be the intelligent ShipConstructor XML format. The XML format enhances the plain 3D CAD model by adding attribute and documentation data, thus effectively creating a 4D model. Attribute data is grouped into general data, such as manufacturer, weight, performance ratings, description, and complex data, such as logical connections for Pipe and HVAC. For example, piping connections not only include the connection location, but also direction, connection type, size, pressure class, and more. The predefined ShipConstructor data can be easily extended by user defined data to meet user's needs. A future version of ShipConstructor will integrate browsing, up-

ShipConstructor Software USA, проектом National Shipbuilding Research Program и несколькими верфями США (такими как Northrop Grumman Shipbuilding), усиленно работают над обеспечением большей экономической эффективности. С вводом в действие их онлайн-сайта SC4D компания SSI создает средства для разработки и распространения достроечных четырехмерных моделей, выполненных в системе CAD через Интернет. Четвертое измерение обеспечивается данными и PDF документацией, добавленными к трехмерной модели.

Очевидно, веб-сайт будет бесплатным и будет открыт для всех судостроителей, конструкторов и производителей комплектующего оборудования по всему миру, чтобы они могли распределить усилия по созданию онлайн-библиотеки много-разового пользования по достройке судов для снижения затрат и экономии времени каждого. Стоимость библиотеки данных верфи по достройке судов может достигать 10 000 марок. Собранная в единый банк данных информация со множества верфей, составляющая тысячи и сотни тысяч готовых к использованию четырехмерных моделей, разработанных в системе CAD, таких как двигатели, насосы, сетчатые фильтры, камбузы и навигационное оборудование, будет ценным информационным ресурсом. Главная цель базы данных SC4D – создание онлайн-общества для минимизации затрат и времени для каждого потребителя за счет размещения в одном месте инструмента для создания, ведения и распределения подобных библиотек.

Генерация в системе CAD законченных моделей судна или оффшорных конструкций, которые включают все достроечные элементы в электронной форме, обеспечивает значительную экономию в производстве. В дополнение к этому, конечные пользователи строящегося судна получают возможность просмотреть и проверить полную четырехмерную модель перед тем, как постройка судна началась. И последнее, но немаловажное обстоятельство – вера компании SSI в то, что в будущем станет общепринятой практикой использование законченных моделей в качестве основы для создания более эффективной модели жизненного цикла судна.

Несмотря на то, что пока база данных ориентирована на потребителя-конструктора, пользователи другого программного обеспечения могут также найти этот сайт полезным. Чтобы стимулировать



«INTERNATIONAL SHIPBUILDING»



«ЗАРУБЕЖНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ»

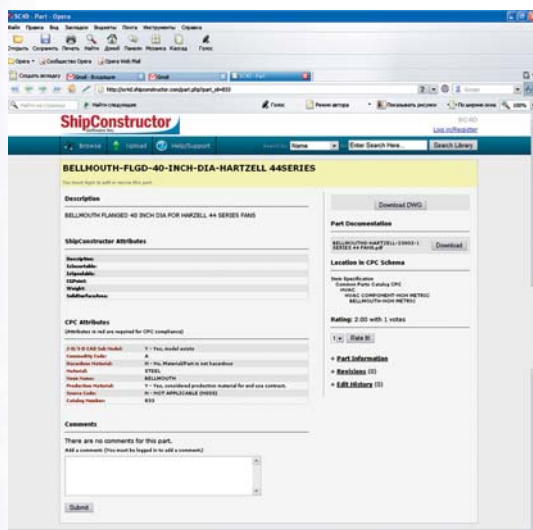


and downloading, thus further streamlining this process.

The SC4D website is community driven, allowing users to rate models that have been uploaded by others. This built in quality control mechanism helps users by guiding them towards better models, and away from those models which are of lesser quality. No doubt, this will be an evolving process and SSI will encourage users to provide feedback to achieve the most effective way of operation.

A slowly growing number of equipment manufacturers provide 3D models of their products. It is SSI's sincere hope that SC4D will accelerate this process now that SC4D provides a platform that lets manufacturers reach the largest number of potential buyers with the smallest effort. In time, SSI expects that SC4D will grow the number of suppliers providing and maintaining high quality outfit models for the shipbuilding and offshore industries.

Future plans for SC4D include direct integration with the ShipConstructor Equipment library. This will allow ShipConstructor users



открытое сообщество, пользователи могут загружать и скачивать доработанные элементы в форматах CAD, таких как DWG, Inventor, ProE, Solidworks или STEP. Однако наиболее эффективной опцией будет дружественный пользователю формат ShipConstructor XML. Формат XML расширяет трехмерные модели в форматах CAD, добавляя атрибуты и документальные данные и, таким образом, создавая четырехмерные модели. Данные атрибутов сгруппированы по общим данным, таким как производитель оборудования, вес, уровень обслуживания, описание, комплексные данные, такие как логические связи с программами-модулями Pipe и HVAC (Heating, Ventilation And Conditioning). Например, данные о трубопроводах не только включают расположение трубопровода, но и направление, тип соединения, размер, класс по давлению в трубопроводе, и т. д. Заданные по умолчанию данные программы ShipConstructor легко могут быть расширены для удовлетворения нужд пользователя за счет определяемых пользователем данных. Будущая версия программы ShipConstructor будет интегрировать в своем составе браузеры, загрузку и выгрузку данных, а также оптимизацию этих процессов.

Веб сайт SC4D будет поддерживаться всем сообществом, разрешая пользователям оценивать модели, загружаемые другими. Этот встроенный механизм контроля поможет пользователям, направляя их к лучшим моделям и выделяя модели худшего качества. Без сомнения, это будет развивающийся процесс, и компания SSI будет поощрять пользователей к обеспечению обратной связи для достижения наиболее эффективного функционирования.

Медленно растущее число производителей оборудования обеспечивает поступление трехмерных моделей своего оборудования. Компания SSI надеется, что сайт SC4D ускорит этот процесс и обеспечит платформу для того, чтобы производители оборудования при минимальных усилиях могли связаться с наибольшим количеством потенциальных покупателей. Компания SSI ожидает, что со временем сайт SC4D увеличит число производителей оборудования, поставляющих и поддерживающих высококачественные модели доработочного оборудования для судостроения и оффшорной промышленности.

Будущие планы для сайта SC4D включают непосредственную интеграцию библиотеки

to publish and download equipment models directly to/from SC4D, provided they have access to the Internet. The foundation of the SC4D technology was developed with the help of funding by the US National Shipbuilding Research Program (NSRP). The project team included the US shipyards Northrop Grumman Shipbuilding, Austal USA, Bollinger, VT Halter, Marinette Marine, Bender Shipbuilding and Todd Pacific, as well as the design companies Gibbs & Cox, Elliott Bay Design Group, Genoa Design, Murray & Associates and Art Anderson.

► 02.04.2009

www.yourshipbuildingnews.com

ROLLS-ROYCE MARINE TECH OFF BRAZIL'S COAST

Rolls-Royce has secured a \$61.3b contract to supply a newly-developed anchor handling system that will enable floating oil platforms to be secured to the seabed in the extreme depths off the coast of Brazil. The system has been developed in response to the increase in deep water oil exploration and will be fitted to two vessels serving platforms owned by Brazilian oil company Petrobras.

The vessels are currently under construction by STX Brazil Offshore and each one will carry more than 1,000 tonnes of Rolls-Royce equipment. The equipment package includes winches specially designed for the maneuver and installation of torpedo anchors. Weighing in at 130 tonnes each, the torpedo anchors have been developed by Petrobras.

By penetrating the seabed, they give a secure fixing for the heavy-duty cables used to keep oil platforms in position. The Rolls-Royce winches are each capable of handling anchors down to depths of 9,842.5 ft – equivalent to more than four times the height of Rio's Corcovado mountain.

When complete, each vessel will feature a deck machinery package and equipment designed to enhance safety of operations at sea. In addition to winches, Rolls-Royce will supply anchor handling cranes, stern rollers, towing and stopping pins, and a pennant winder and spooling sheave.

► 30.05.2009

www.maritimeupdates.com

ShipConstructor Equipment. Это позволит пользователям программы ShipConstructor опубликовывать и скачивать модели оборудования непосредственно на/с сайта SC4D при наличии доступа к Интернету. База технологии SC4D была разработана с помощью финансирования в рамках программы US National Shipbuilding Research Program (NSRP). Команда проекта включала верфи США Northrop Grumman Shipbuilding, Austal USA, Bollinger, VT Halter, Marinette Marine, Bender Shipbuilding и Todd Pacific, так же как конструкторские компании, такие как Gibbs & Cox, Elliott Bay Design Group, Genoa Design, Murray & Associates и Art Anderson.

ОБОРУДОВАНИЕ КОМПАНИИ ROLLS-ROYCE MARINE БУДЕТ ИСПОЛЬЗОВАНО У ПОБЕРЕЖЬЯ БРАЗИЛИИ

Компания Rolls-Royce получила контракт на поставку новой системы постановки якорей, которая позволит плавучим нефтяным буровым платформам закрепляться на грунте на больших глубинах у побережья Бразилии. Система разработана в ответ на повышение спроса на системы для глубоководного бурения, и ею будут оснащены два судна обслуживания буровых платформ, принадлежащие Бразильской нефтяной компании Petrobras.

Суда строятся компанией STX Brazil Offshore, и каждое из них сможет нести более 1000 т оборудования компании Rolls-Royce. Оборудование включает лебёдки, специально предназначенные для вывода на позицию и установки торпедных якорей. Весом 130 т, торпедные якоря были разработаны компанией Petrobras.

Пробив морское дно, они надежно закрепляют тросы большого диаметра, предназначенные для закрепления нефтедобывающих платформ. Лебёдки компании Rolls-Royce способны работать с якорями на глубине до 3000 м.

В готовом виде каждое судно будет иметь систему палубного оборудования, для повышения безопасности морских работ. В дополнение к лебёдкам компания Rolls-Royce поставит краны для постановки якорей, кормовые ролы, буксировочные и стопорные пальцы, размотчики якорного каната, сматывающие катушки.



«INTERNATIONAL SHIPBUILDING»

ZF MARINE NEW BOW THRUSTERS

ZF Marine Group, provider of marine propulsion technology, has added bow thrusters to its pleasure craft product range. The innovative design incorporates counter-rotating propellers in a patented tunnel design which increases efficiency while reducing noise. In addition, the bow thrusters can operate for long periods with heavy duty cycles.

The new range of bow thrusters is principally intended for all types of pleasure craft, especially vessels requiring high maneuverability for extended operating periods. The counter-rotating propellers, coupled with an innovative, patented, tapered-tunnel design, provide increased thrust of up to 20% over the whole range of operation. The skewed, five-bladed propellers are highly efficient while generating low noise. The patented taper-tunnel design minimizes cavitation, contributing to noise reduction by up to 10 dB (A) – significantly quieter than any existing system installed with a traditional cylindrical shaped tunnel.

Powered by electronically controlled AC motors, these bow thrusters are suitable for heavy duty applications, providing continuous thrust for up to 30 minutes without over-heating. A proportional control system ensures that only the right amount of thrust is provided for precise maneuvering, which minimizes the load on the batteries and prolongs their duration. These bow thrusters complement ZF Marine's Joystick Maneuvering System (JMS) for maneuverability and ease of operation.

► 06.11.2009

www.marinelink.com

КОМПАНИЯ-ПОСТАВЩИК СУДОВЫХ ДВИЖИТЕЛЕЙ, ZF MARINE, РАЗРАБАТЫВАЕТ НОВЫЕ НОСОВЫЕ ПОДРУЛИВАЮЩИЕ УСТРОЙСТВА

Компания ZF Marine Group добавила к своей продукции новые подруливающие устройства для прогулочных судов. Инновационная конструкция включает соосные гребные винты противоположного вращения, размещенные в туннеле запатентованной конструкции, который повышает эффективность при одновременном снижении шума. Кроме того, носовые подруливающие устройства могут работать в течение длительного времени при больших нагрузках.

Новый модельный ряд носовых подруливающих устройств принципиально предназначен для всех видов прогулочных судов, особенно для судов, требующих особенно высокой маневренности в течение длительных периодов эксплуатации. Соосные винты с противоположным направлением вращения в сочетании с инновационной запатентованной, идущей на конус конструкцией туннеля, обеспечивают увеличение тяги до 20% во всем диапазоне работы. Пятилопастной винт со скошенными лопастями весьма эффективен и отличается низким уровнем шума. Запатентованная коническая конструкция туннеля минимизирует кавитацию, и тем вносит основной вклад в снижение шума до 10 дБ, что значительно малозумнее любой существующей конструкции с традиционным цилиндрическим туннелем.

Приводимые в движение управляемыми с помощью электроники двигателями постоянного тока, эти носовые подруливающие устройства наиболее пригодны для работы при больших нагрузках, обеспечивая постоянную тягу в течение почти 30 мин. без перегрева. Гибкая система управления обеспечивает использование нужной тяги для точного маневрирования при минимизации нагрузки на батареи и продления срока их эксплуатации. Эти носовые подруливающие устройства укомплектованы системой маневрирования компании ZF Marine's Joystick Maneuvering System (JMS) для лучшего маневрирования и легкости управления.



THE LATEST GENERATION OF SUBSEA ROBOTIC INSPECTION AND INTERVENTION SYSTEMS

ECA Group, a manufacturer of advanced robotics and intelligent solutions for the offshore industry, will showcase the latest generation of subsea robotic inspection and intervention systems at DOT Monaco, booth G219.

Systems on display will include the Roving Bat hull inspection ROV and crawler, the H300 compact ROV and the ALISTAR 3000 oilfield-inspection AUV. The industry's first fully electric, 5 function manipulator arm will also be on show alongside hydraulic remote-controlled manipulator arms.

The Roving Bat ROV and crawler inspects the hulls of ships, FPSOs, underwater structures and hydraulic dams. The Roving Bat is currently in service with Brazil's oil and gas giant, Petrobras, for inspection of their FPSOs (Floating Production, Storage and Offloading vessels). It features six built-in thrusters, making it very powerful and capable of withstanding the strongest of currents for stable and reliable inspection.

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ПОДВОДНЫХ РОБОТОВ ДЛЯ ПРОВЕРКИ И РЕМОНТА СУДОВ

Концерн ECA Group, производитель передовой робототехники и разработчик новых технологических решений для оффшорной промышленности, представит новое поколение подводных роботов для проверки и ремонта на выставке DOT (Deep Offshore Technologies) в Монако.

Системы, представленные на обозрение, будут включать подводный аппарат дистанционного управления (ROV – Remote Operation Vehicle) для осмотра корпуса судов Roving Bat и гусеничный транспортер, компактный подводный аппарат H300 и подводный аппарат Alistar 3000 для инспекции нефтяных месторождений. Первый в отрасли полностью электрический, манипулятор с пятью функциями будет также представлен на выставке наряду с гидравлическими дистанционно управляемыми манипуляторами.

Подводный дистанционно управляемый аппарат Roving Bat и гусеничный транспортер предназначены для осмотра корпуса судов, плавтерминалов, подводных сооружений и подводной части



«INTERNATIONAL SHIPBUILDING»

ECA's H300 is a small, lightweight inspection ROV rated to a depth of 300m. Rapidly deployed from any ship or platform, the H300 is equipped with high-resolution sonar, video camera and spotlights and is particularly adapted to inspection and diver-support tasks.

The ALISTAR 3000 AUV is rated to a depth of 3000m and performs inspection tasks on ultra-deep offshore oilfields. ALISTAR's unique hovering capacities, small spread and lack of winch/umbilical provide operators with greater flexibility and faster operation to inspect pipelines, risers or mooring lines and also for touch-down monitoring and post-lay surveys. The high performance AUV also collects data during inspection and stocks information for post-processing data analysis, making it highly suitable for survey missions.

A range of underwater, remotely operated manipulator arms developed by ECA's UK subsidiary, CSIP, will be on display including the only fully electric arm on the market, the ARM 5E.



The electric 5 function arm has a lift capacity of 25kg and can be mounted in the same footprint as a conventional hydraulic arm without the use of a skid, valve pack or hydraulic pump. This saves weight and allows greater vehicle maneuverability. The hydraulic manipulator, ARM 7H, is very flexible and agile due to a pincer device at the end of its arm, which enables it to pick up objects as small as 5mm or as large as 150mm.

плотин. Аппарат Roving Bat в настоящее время эксплуатируется бразильской нефтяной и газовой компанией Petrobras для осмотра их плавтерминалов по обработке, перегрузке и складированию. Он включает шесть встроенных подруливающих устройств, делающих его достаточно мощным и способным противостоять сильнейшим течениям для проведения стабильной и надежной инспекции.

Аппарат H300 концерна ECA представляет собой небольшой, легковесный инспекционный дистанционно управляемый аппарат, действующий на глубинах до 300 м. Быстро спускаемый с любого судна или платформы, аппарат H300 оснащен сонаром с высокой разрешающей способностью, видеокамерой и подсветкой и особенно приспособлен для инспекций и задач поддержки ныряльщиков.

Аппарат ALISTAR 3000, автономный необитаемый подводный аппарат (АНПА), предназначен для глубин около 3000 м и выполняет задачи инспекции шельфовых нефтяных полей на сверхбольших глубинах. Уникальные возможности зависания аппарата ALISTAR, его малые размеры и отсутствие лебедки обеспечивают оператору большую гибкость и быстроту управления при осмотре трубопроводов, стояков или якорных цепей, а также для контроля касанием о днище и контроля после прокладки кабелей и трубопроводов.

Высокое качество управления АНПА позволяет собирать данные во время инспекций и базовую информацию для последующего анализа, делая его весьма пригодным для инспекционных миссий.

Ряд моделей подводных, дистанционно управляемых манипуляторов, разработанных английской дочерней компанией CSIP концерна ECA, будет представлен, включая единственную полностью электрифицированную модель, на рынке ARM 5E.

Электрический пятифункциональный манипулятор имеет грузоподъемность 25 кг. Он может быть смонтирован на той же базе что и обычный гидравлический манипулятор без использования полозьев, комплекта клапанов или гидравлического насоса. Это экономит вес и придает аппарату большую маневренность. Гидравлический манипулятор ARM 7H является очень гибким и удобным, благодаря клещевому захвату на конце механической руки, который позволяет брать объекты размером в диапазоне от 5 мм до 150 мм.

► 29.10.2009

www.marinelink.com

THE UNIQUE AND INNOVATIVE TECHNOLOGY BEHIND THE AIR CAVITY SYSTEM

Air Cavity System (ACS) is a revolution for the commercial vessel building industry. For years it has been known, that air can make high speed vessels travel faster. What makes the patented and innovative ACS technology a highly potential revolution is the fact that air can reduce the fuel of up to 15% on low speed vessels. And it only takes about 0,5-1% of the propulsion power to keep the air compression going.

Primary benefits for economy and environment:

- Fuel savings of up to 15%;
- Reducing CO₂ and other green house gasses;
- Improving the safety by shortening emergency stopping distance by 50%.

The patented Air Cavity System improves the fuel efficiency of ships by reducing the frictional resistance of the hull surface. This is achieved by replacing the flat-bottom surface of the vessels hull with our specially designed Air Cavity System.

The ACS system is comprised of the air cavity, air injection system and control system.

The air cavity is integrated into the flat bottom of the vessel and is designed both to minimize the hull/water contact area and minimize air consumption.

The air injection system delivers the air to the air cavity through a system of automated compressors and valves. The control system monitors the volume and pressure of air and maintains the optimal air level in the air cavity.

► www.dkgmt.com

AMERICAN SEAKEEPER BRINGS IN MORE POWERFUL INTERNAL GYRO

Seakeeper brings in the latest internal gyro stabilization technology for mega yachts, the state-of-the-art M21000. Known for

ПРИМЕНЕНИЕ ПЕРЕДОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ В СИСТЕМЕ ВОЗДУШНОЙ СМАЗКИ КОРПУСА

Система воздушной смазки корпуса (Air Cavity System – ACS) является революцией в коммерческом судостроении. Ранее проведенные исследования показали, что воздух способствует повышению скорости хода быстроходных судов. Технология ACS имеет высокий потенциал, поскольку она может снизить потребление топлива на 15% на тихоходных судах. Для обеспечения работы воздушного компрессора требуется примерно 0,5-1% тяговой мощности.

Основные экономические и экологические выгоды:

- Экономия топлива до 15%;
- Снижение выбросов CO₂ и других парниковых газов;
- Повышение безопасности благодаря уменьшению дистанции аварийной остановки на 50%.

Патентованная система воздушной смазки снижает потребление топлива судном благодаря снижению трения между поверхностью днища и водой. Это достигается заменой плоской поверхности днища специально разработанной системой воздушной смазки.

ACS состоит из воздушной каверны, системы подачи воздуха с избыточным давлением и системы управления.

Воздушная каверна монтируется в плоскую поверхность днища судна таким образом, чтобы минимизировать площадь контакта корпуса судна с водой и снизить потребление воздуха.

Система подачи воздуха подаёт воздух в воздушную каверну по системе автоматизированных компрессоров и клапанов. Система управления отслеживает объём и давление воздуха и поддерживает оптимальный уровень воздуха в каверне.

АМЕРИКАНСКАЯ КОМПАНИЯ SEAKEEPER ПРЕДЛАГАЕТ БОЛЕЕ МОЩНУЮ ВЕРСИЮ ВНУТРЕННЕГО ГИРОСКОПА

Компания Seakeeper разработала уникальную современную технологию внутренней гиросtabilизации для мегаяхт M21000.



«INTERNATIONAL SHIPBUILDING»



revolutionizing onboard comfort on yachts and commercial vessels with the proven M7000 gyro stabilizer, the Seakeeper makes use of advanced motion control and braking systems to optimize stabilization torque and maximize comfort.

The versatile M21000 features to weighs less with simpler installation and consumes 60% less power and costs 20-30% less than before. Using the principles of gyro-dynamics, it virtually eliminates boat roll in any condition without the need for drag-producing, damage-prone protrusions from the hull. Operating in a near-vacuum, this powerful gyro spins a forged, high-strength steel flywheel at 5,000 rpm to generate an unmatched 21,000 Newton meter seconds of angular momentum.

With virtually no air resistance, the Seakeeper M21000 is able to function at higher speeds, while consuming very little power. This produces less heat, demands less cooling and lowers the overall weight significantly, making it lighter than any other product on the market in its class.

Vacuum-sealed inside a cast aluminum enclosure, the low-maintenance gyro's main bearing and motor components are not susceptible to the harsh marine environment or corrosion. Status and diagnostic information is simple to access from the easy-to-use keypad and display panel.

Once the efficient unit is engaged, the stabilization effects are immediately noticeable. After just 55 minutes, it reaches full operation speed. The high-tech M21000 from Seakeeper measures just 1.28m L x 1.42m W x 0.94m H and weighs only 1,200 kg.

The compact gyro can be retrofitted into an existing craft or easily installed as a boat is being built. Larger vessels can be fitted with multiple units to achieve desired stability characteristics.

► 13.11.2009

www.maritimeupdates.com

Компания Seakeeper, получившая известность благодаря обеспечению комфорта на яхтах и коммерческих судах с помощью разработанного ей гиросtabilизатора M7000, использует усовершенствованный контроль движения и систему компенсации для обеспечения оптимальной стабилизации и комфорта.

Более компактная модель M21000 весит меньше, проще в установке и потребляет на 60% меньше мощности, при стоимости на 20-30% меньше, чем предыдущие модели. Используя принципы гидродинамики, прибор почти полностью стабилизирует бортовую качку, устраняя необходимость в снижающих скорость и подверженных повреждению выступам корпуса. Работая почти в полном вакууме, мощный гироскоп вращает маховик из высокопрочной стали со скоростью 5000 оборотов в минуту и генерирует кинетический момент в 21000 ньютон-метров в секунду.

Почти не встречая сопротивления воздуха, гироскоп M21000 компании Seakeeper способен работать на высоких скоростях, потребляя минимальную мощность. В результате выделяется меньше тепла, что требует меньшей системы охлаждения, что значительно снижает общий вес делая модель более лёгкой, чем остальные модели того же класса.

Обеспечивающий внутренний вакуум алюминиевый корпус, требующий минимального ремонта основной подшипник гироскопа, компоненты моторной установки не повреждаются агрессивной морской средой и коррозией. Диагностическая информация и информация о состоянии системы легко доступна с клавиатуры и дисплея.

После включения системы эффект стабилизации становится сразу заметен. После 55 мин. работы система достигает рабочей скорости. Высокотехнологичный гироскоп M21000 компании Seakeeper имеет размеры 1,28м x 1,42м x 0,94м и весит 1200 кг.

Компактный гироскоп может быть установлен на готовое судно или в процессе постройки. Более крупные суда могут быть оснащены несколькими установками для достижения необходимых уровней стабилизации.

A WORLD LEADER IN MOBILE OFFSHORE RIGS KEPPEL COMPLETED 5 SCORPION JACKUPS

Keppel AmFELS Inc., a wholly-owned subsidiary of Keppel Offshore & Marine Limited (Keppel O&M) in the US Gulf of Mexico, has delivered the jackup drilling rig, Offshore Intrepid, to Scorpion Intrepid Ltd. a subsidiary of Scorpion Offshore Ltd. (Scorpion) on time.

With this delivery, Keppel AmFELS has completed the series of five LeTourneau Super 116 jackup rigs commissioned by Scorpion in 2005 without delay.

Offshore Intrepid was named by Mrs. Drucie Cole, spouse of Mr. Jon Cole, Scorpion's President & CEO, at the Keppel AmFELS yard on 24 January 2009. This rig has been chartered by Odfjell Drilling Services to operate in the Arabian Gulf for 41 months, beginning 2Q2009.

The first two units, Offshore Courageous and Offshore Defender, were delivered in 2007 while the third and fourth, Offshore Resolute and Offshore Vigilant, were delivered in 2008.

Identical to her sister rigs, Offshore Intrepid incorporates a 70 ft cantilever, the maximum reach currently available for all but a few harsh environment units. This rig is capable of working in 350 ft of water as outfitted or in water of depths up to 400 ft through the installation of additional leg sections. Its drilling depth is approximately 30,000 feet.

Keppel AmFELS is presently involved in the construction of jackup rigs for Perforadora Central and Rowan Companies.

► 30.01.2009

www.marinelink.com

KEPPEL AWARDED THREE PROJECTS WORTH \$300 MILLION

Keppel Offshore & Marine Ltd. (Keppel O&M), through Keppel Shipyard Limited (Keppel Shipyard) and Keppel FELS Brasil SA (Keppel

ЛИДЕР РЫНКА МОБИЛЬНЫХ БУРОВЫХ УСТАНОВОК, КОМПАНИЯ KEPPEL, ЗАВЕРШИЛА ПОСТРОЙКУ 5 САМОПОДЪЕМНЫХ БУРОВЫХ УСТАНОВОК ДЛЯ КОМПАНИИ SCORPION

Дочернее предприятие компании Keppel Offshore & Marine Limited (Keppel O&M) Keppel AmFELS Inc, расположенное в Мексиканском заливе, поставило в срок самоподъемную буровую установку, «Offshore Intrepid» для компании Scorpion Intrepid Ltd., являющейся дочерним предприятием компании Scorpion Offshore Ltd. (Scorpion).

Этой поставкой компания Keppel AmFELS завершила серию из пяти самоподъемных буровых установок типа LeTourneau Super 116, заказанных компанией Scorpion в 2005 г. в предусмотренные контрактом сроки.

Установка «Offshore Intrepid» была спущена на воду 24 января 2009 г. Эта установка была зафрахтована компанией Odfjell Drilling Services для работы в Персидском заливе, на срок в 41 мес., начиная со второго квартала 2009 г.

Первые две установки, «Offshore Courageous» и «Offshore Defender», были поставлены в 2007 г., а третья и четвертая, «Offshore Resolute» и «Offshore Vigilant» – в 2008 г.

Установка «Offshore Intrepid» оснащена грузовым краном с вылетом стрелы в 70 футов, максимальным для большинства установок, за исключением нескольких, предназначенных для работы в тяжелых условиях. Эти установки способны работать на глубинах до 350 футов в стандартной комплектации или на глубинах до 400 футов за счет установки дополнительных секций опор. Глубина бурения составляет примерно 30000 футов.

Компания Keppel AmFELS в настоящее время участвует в строительстве самоподъемных буровых установок для компаний Perforadora Central и Rowan Companies.

КОМПАНИЯ KEPPEL ЗАКЛЮЧАЕТ ТРИ КОНТРАКТА НА 300 МЛН. ДОЛЛ.

Компания Keppel Offshore & Marine Ltd. (Keppel O&M), при поддержке компаний Keppel Shipyard Limited (Keppel Shipyard) и





«ЗАРУБЕЖНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ»

КОМПАНИЯ КЕРРЕЛ ЗАКЛЮЧАЕТ ТРИ КОНТРАКТА НА 300 МЛН. ДОЛЛ.



KERPEL AWARDED THREE PROJECTS WORTH \$300 MILLION

FELS Brasil), has secured three contracts worth a total of about S\$300 million.

The first two projects, secured by Keppel Shipyard from repeat customers, are for the construction of a derrick lay barge and the modification of a Floating Production Storage and Offloading (FPSO) vessel. The third project is awarded by a new customer, Noble Drilling (Nederland) B.V., to Keppel FELS Brasil, through BrasFELS, for the completion of a deep drilling semisubmersible (semi).

Bumi Armada Berhad (Bumi Armada) has contracted Keppel Shipyard for the construction of a derrick lay barge for pipe laying operations in waters of up to 100m in depth. It will be built in two separate hull strips and mechanically completed in Keppel Shipyard before being transported through the narrow Volga-Don River Canal System to a shipyard in the Caspian Sea for the joining of the vessel.

Bumi Armada, a long-standing customer of Keppel Shipyard is also currently converting their FPSO Armada Perdana at the yard.

The second project is from Single Buoy Moorings Inc (SBM) for the modification of FPSO Capixaba, which was a fast-track conversion carried out by Keppel Shipyard in 2006. The new work scope includes the installation of four new modules and the associated integration plus modification of the existing topsides and turret.

FPSO Capixaba will be modified and upgraded for operation in the Cachalote field in offshore Brazil. The vessel is expected to be back in operation in Brazil in early 2010.

Keppel Shipyard's projects with SBM currently also include the major conversion of FPSO Skarv and FPSO Okha and the construction of FPSO Skarv's internal turret for SBM.

At present, Keppel Shipyard is carrying out ten other major conversions and upgrading projects at its yards.

Over in Brazil, BrasFELS has secured a contract from Noble Drilling (Nederland) B.V. for the completion of an ultra-deepwater semi drilling rig named the Noble Dave Beard (the «Beard»), which is scheduled to arrive in Brazil at the end of the month.

The Beard is a dynamically-positioned (DP2) semi unit designed to operate in water depths up to 10,000 feet, with a drilling depth

Keppel FELS Brasil SA (Keppel FELS Brasil), заключила три контракта на 300 млн. долл.

Первые два заказа, на постройку плавучего деррик-крана для прокладки трубопроводов и переоборудование плавтерминала по обработке, перегрузке и складированию, были получены компанией Keppel Shipyard от старых клиентов. Третий заказ получен компанией Keppel FELS Brasil от нового клиента Noble Drilling (Нидерланды) B.V., при поддержке компании BrasFELS на постройку глубоководной буровой полупогружной платформы.

Компания Bumi Armada Berhad (Bumi Armada) предложила компании Keppel Shipyard контракт на постройку плавучего деррик-крана для прокладки трубопроводов на глубинах до 100 м. Судно будет построено в виде двух секций на верфи Keppel Shipyard, после чего проследует по каналу Волга-Дон для окончательной сборки на верфи на берегу Каспийского моря.

Компания Bumi Armada, старый клиент верфи Keppel Shipyard, проводит на ней переоборудование плавтерминала по обработке, перегрузке и складированию «Armada Perdana».

Вторым проектом является проект от компании Single Buoy Moorings Inc (SBM). Это модификация плавтерминала по обработке, перегрузке и складированию «Capixaba», уже проходившего ускоренное переоборудование на верфи Keppel Shipyard в 2006 г. В проводимые работы включены: установка четырех новых модулей и сопутствующего оборудования, модификация надводной части и рубки.

Судно «Capixaba» будет модернизировано и переоборудовано для работы на поле Cachalote у побережья Бразилии. Судно должно быть введено в строй в начале 2010 г.

Компания Keppel Shipyard проводит для компании SBM работы по переоборудованию плавтерминалов по обработке, перегрузке и складированию «P-57» и «Okha» и постройке на плавтерминале по обработке, перегрузке и складированию «Skarv» внутренней рубки.

В настоящее время на верфи Keppel Shipyard осуществляются десять проектов по переоборудованию и модернизации.

В Бразилии компания BrasFELS получила контракт от компании Noble Drilling B.V. на постройку сверхглубоководной буровой платформы «Noble Dave Beard» («Beard»).

«Beard» является перемещаемой буровой установкой, предназначенной для работы в водах с глубинами до 3300 м и с



«INTERNATIONAL SHIPBUILDING»

of up to 35,000 feet. The scope of work to be performed by Keppel FELS Brasil includes the mechanical completion of the Beard, as well as assisting in the commissioning and installation of customer specified equipment. Upon its expected completion in the fourth quarter of 2009, the Beard will be chartered to Petrobras for work in offshore Brazil.

Keppel Shipyard is a wholly owned subsidiary of Keppel Corporation, through Keppel O&M, a leader in offshore rigs, ship repair and conversion and specialized shipbuilding.

Keppel Offshore & Marine's near market, near customer strategy is bolstered by a global network of 20 yards in the Asia Pacific, Gulf of Mexico, Brazil, the Caspian Sea, Middle East and the North Sea regions.

► 30.03.2009

www.yourshipbuildingnews.com

THE LARGEST INDIAN SHIPYARD COCHIN SHIPYARD TO DELIVER 17 OFFSHORE ORDERS BY 2011

Cochin Shipyard Limited expects to deliver its orders of 17 offshore supply vessels and anchor handling tug supply vessels for the international owners by 2011.

Cochin Shipyard aimed to deliver the orders for vessels on schedule despite the prevailing economic recession which has slackened the demand for vessels, especially bulk carriers and tankers.

A company official told Business Standard that «Despite the economic downturn, CSL expects to deliver all its orders on schedule by 2011. The downturn has mainly impacted the bulkier and tanker segments of vessels and CSL exited both these segments in 2007».

Asked on the new orders bagged by the company, the official said that CSL is in the process of negotiations with its international customers for the new orders. The shipyard aims to tide over the prevailing economic downturn by building its core strengths and concentrating on emerging opportunities like coastal security, fishing, dredging and warship building.

► 13.04.2009

www.yourshipbuildingnews.com

глубиной бурения до 10000 м. Проводимые компанией Keppel FELS Brasil работы включают завершение работ на судне, подготовку к вводу в строй и помощь в установке судового оборудования, указанного клиентом. После завершения работ судно «Beard» будет зафрахтовано компанией Petrobras для работы у побережья Бразилии.

Верфь Keppel Shipyard, являющаяся дочерним предприятием корпорации Keppel Corporation при посредничестве компании Keppel O&M, является лидером в проведении работ по судоремонту и переоборудованию, проведению оффшорных работ и специализированному судостроению.

Стратегия действий концерна Keppel Offshore & Marine базируется на использовании глобальной сети из 20 верфей, расположенных на азиатском побережье тихоокеана, на побережье Мексиканского залива и Каспийского моря, в Мексике, в районах Ближнего Востока и Северного моря.

КРУПНЕЙШАЯ ИНДИЙСКАЯ ВЕРФЬ COCHIN SHIPYARD СДАСТ ЗАКАЗЧИКАМ 17 ОФФШОРНЫХ ЗАКАЗОВ К 2011 г.

Верфь Cochin Shipyard Limited, как ожидается, к 2011 г. сдаст международным заказчикам 17 судов оффшорного обеспечения и буксиров для обработки якорей и обеспечения

Верфь Cochin Shipyard старается выполнять заказы на суда в плановые сроки, несмотря на превалирующий экономический спад с падением спроса на суда, особенно на балкеры и танкеры.

Представитель компании рассказал газете Business Standard, что, несмотря на экономический спад, верфь CSL рассчитывает сдать все свои заказы по плану к 2011 г. Спад в основном затронул сегмент балкеров и танкеров, верфь CSL свернула работы в этих сегментах в 2007 г.

Когда его спросили относительно портфеля новых заказов, представитель компании сказал, что верфь CSL находится в процессе переговоров с ее международными заказчиками относительно новых заказов. Верфь намерена пережить экономический спад, сконцентрировав свои усилия на появляющихся возможностях, например, на заказах судов береговой охраны, рыболовные суда, дреджеры и боевые корабли.

CONSTRUCTION BEGINS ON \$250 MILLION SHIPYARD IN VIETNAM

Construction on the US\$250 million Nosco-Vinalines ship repair plant kicked off in Yen Hung District, northern Quang Ninh Province, on April 2009.

The Nosco-Vinalines plant will cover a Total land area of 100ha on the right bank of the Chanh River, in Yen Hung District.

Construction on the plant will consist of two phases, with the first phase planned to cost \$150 million and be completed by 2011, and the second phase to finish two years later.

Once completed, the plant will be capable of repairing ships with capacities ranging from 70,000 DWT to 100,000 DWT, and will be expected to generate jobs for 700-800 people.

► 14.04.2009

www.yourshipbuildingnews.com

НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО СУДОРЕМОНТНОЙ ВЕРФИ ВО ВЬЕТНАМЕ СТОИМОСТЬЮ 250 МЛН. ДОЛЛ.

В апреле 2009 г. началось строительство судоремонтной верфи Nosco-Vinalines стоимостью 250 млн.долл. в районе Йен Хунг, на севере провинции Куангнинь.

Верфь Nosco-Vinalines занимает территорию 100 га на правом берегу реки Chanh River, в районе Йен Хунг.

Работы по постройке верфи будут состоять из двух этапов. Первый этап стоимостью 150 млн. долл. будет завершен к лету 2011 г., второй этап будет завершен двумя годами позже.

По завершении постройки верфь будет способна ремонтировать суда водоизмещением от 70000 до 100000 т дедвейта и, как ожидается, создаст рабочие места для 700-800 человек.



PERMANENT RUDDER REPAIRS, NO DRYDOCKING

Hydrex has developed a new method enabling permanent repairs of rudders without drydocking the ship. The newly designed equipment is lightweight and can be mobilized very rapidly in our special flight containers.

► 11.11.2009

www.marinelink.com

НОВЫЙ МЕТОД РЕМОНТА РУЛЯ БЕЗ ПОСТАНОВКИ СУДНА В СУХОЙ ДОК

Компания Hydrex разработала новый метод, позволяющий проводить капитальный ремонт рулей без постановки судна в сухой док. Оборудование новой конструкции имеет малый вес и может быть доставлено в специализированных авиаконтейнерах в течение нескольких часов в любой порт мира.



DRYDOCKS WORLD REGASIFICATION TERMINAL PROJECT

Drydocks World – Dubai, a ship repair, conversion and new building yard and the flagship company of Drydocks World, announced that work is underway on its first ever Floating Storage Re-gasification Unit (FSRU) conversion project, known as the FSRU LIVORNO Project.

The conversion of the Liquefied Natural Gas (LNG) carrier, Golar Frost into an FSRU, is being handled by the Main Contractor, Saipem, a leading international turnkey contractor in the oil and gas industry and will be delivered to OLT Offshore LNG Toscana, a company operating in the Italian gas industry.

FSRUs are floating terminals where LNG is stored before being re-gasified on board. Golar Frost will be converted into a floating LNG receiving terminal of FSRU type to be permanently moored offshore Livorno, Italy,

ПРОЕКТ РЕГАЗИФИКАЦИОННОГО ТЕРМИНАЛА СУДОРЕМОНТНОЙ КОМПАНИИ DRYDOCKS WORLD

Верфь Drydocks World – Dubai осуществляющая ремонт, переоборудование и постройку судов и являющаяся основной компанией концерна Drydocks World, объявила о проведении работ над первым проектом переоборудования плавтерминала по хранению и регазификации (FSRU), получившем название FSRU LIVORNO.

Переоборудование газовоза для СПГ «Golar Frost» в FSRU осуществляется основным подрядчиком – компанией Saipem, ведущим подрядчиком по сдаче объектов под ключ в нефтяной и газовой промышленности. В последствии судно будет передано компании OLT Offshore LNG Toscana, обслуживающей итальянскую газовую промышленность.

FSRU являются плавучими терминалами, в которых хранится СПГ до момента его регазификации, происходящей также на судне. «Golar Frost» будет переоборудован

approximately 12 miles from the coast in a water depth of about 120 meters and connected to shore through a gas export pipeline.

It will have a storage capacity of 137,000 cubic meters of LNG and a production capacity of 3.75 billion standard cubic meters per annum (bscmpa).

FSRU conversion is one of the very few such projects undertaken by ship yards across the world. Drydocks World – Dubai began work in June 2009 and plans to complete it by mid 2010. The conversion of the Liquefied Natural Gas (LNG) carrier includes fabrication and installation of structures such as turret mooring system, aft thruster compartment, foundations of cranes and loading arms, bilge keel and foundations for equipments. In addition, the unit's external hull, deck and outfitting will be blasted and coated.

The project also involves the installation of a side by side berthing mooring system for the LNG carrier, a loading system (i.e. loading arms), LNG transfer system to regasification plant, a process plant for regasification, utilities including power generation and sea water systems, control, automation and communications systems.

► 24.11.2009

www.marinelink.com

в плавучий терминал по приему СПГ типа FSRU и встанет на постоянную стоянку у г. Ливорно в Италии на расстоянии 19,3 км от берега на глубине 120 м. С берегом судно будет связано газопроводом.

Судно будет способно принять 137 тыс. куб.м СПГ и будет иметь производственную мощность 3,75 млрд. стандартных куб. м в год.

Переоборудование FSRU является одним из немногих проектов этого типа, осуществляемых на верфях по всему миру. Верфь Drydocks World – Dubai начала работу над проектом в июне 2009 г. и планирует завершить его к середине 2010 г. Переоборудование газозовов СПГ включает изготовление и монтаж конструкций, таких как система швартовки к выносному причальному устройству башенного типа, кормовой отсек двигателей, основания кранов и погрузочных стрел, скуловой киль и основания для оборудования. Кроме того, внешний корпус судна, палуба и надстройки будут очищены и облицованы заново.

Проект также предусматривает установку системы кранцев для причаливания газозовов СПГ, системы перекачки (систему грузовых шлангов), системы перекачки СПГ на регазификационный завод, вспомогательных служб, включая энергетическую установку и системы подачи забортной воды, систем управления, автоматизации и связи.



«INTERNATIONAL SHIPBUILDING»



Данный отчет выполнен по заказу ФГУП «ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова» и представляет собой дайджест новостей, посвященных судостроению. Материалы для дайджеста собираются из открытых и подписных источников, официальных пресс-релизов, комментариев аналитиков, без проверки достоверности.

Редакцию сборника интересует мнение читателей об актуальности размещаемых в сборнике материалов и об интересах читателей. С целью наиболее полного удовлетворения читательского спроса на конкретные материалы редакция просит заполнить и выслать в ее адрес анкету обратной связи или связаться с нами по электронной почте. Просим высказывать Ваши пожелания о содержании и оформлении сборника, мы постараемся их учесть при оформлении следующих номеров Дайджеста.

BUSINESS PORT ЗАРУБЕЖНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

ДАЙДЖЕСТ НОВОСТЕЙ

№1/2010

ЗАО «Бизнес Порт»

Составители:

Анна Красавцева, Ксения Савельева

Технический эксперт и редактор:

Олег Губарев

Дизайн и верстка:

Елена Тальянова

Корректор:

Людмила Крылова

Группа переводчиков:

Алексей Губарев, «Easy Talk»

Адрес ЗАО «Бизнес Порт»:

Санкт-Петербург, Невский пр., 127 Е,
тел.: +7 (921) 595-70-52
info@businessport.spb.ru
www.businessport.spb.ru

В дайджесте использованы фото с сайтов:

<http://www.shipspotting.com/>
www.kreuzfahrt-sonne.de
<http://corrieredelveneto.corriere.it/>
<http://www.prisco.ru/>
<http://cheoyleena.com/>
<http://www.shipspotting.com/>
<http://www.abovetopsecret.com/>
<http://www.noordhoek.net/>
<http://www.simic.net.cn/>
<http://www.naviearmatori.net/>
<http://navalshore.com/>
<http://www.macgregor-group.com/>
<http://www.wesmar.com/>
<http://www.steelheadmarine.net/>
<http://www.seakeeper.com/>
<http://www.zf.com/>
<http://ru.wikipedia.org/>
<http://www.qatargas.com/>
<http://www.dreamstime.com/>