

H&P „PROJECT CARRIER I“ Singapore Parallel Train Project



K/S Combi Lift – Charterer der beiden Schiffe „COMBI DOCK I“ und „PALMERTON“ – konnte sich vergangene Tage zum wiederholten Mal ein Großprojekt an Land ziehen. Im Rahmen des Singapore Parallel Train Project wird K/S Combi Lift rund 70.000 cbm Ladung für eine petrochemische Anlage transportieren.

Die Anlage entsteht derzeit auf Jurong Island in Singapur; Bauherr ist ExxonMobile. Das Projekt bietet zunächst 30.000 und im weiteren Verlauf schätzungsweise bis zu 65.000 Menschen Arbeit. Für die Wirtschaft Singapurs bedeutet das Vorhaben einen geschätzten Umsatz von USD 25 Mrd.

ExxonMobile baut mit dieser petrochemischen Anlage seine Vormachtstellung in der Region weiter aus. Der Ölmagnat betreibt auf Jurong Island bereits eine der größten Raffinerien mit einem Output von 605.000 Barrel pro Tag. Das neue Chemiewerk wird das „schwarze Gold“ weiter veredeln. Ist es erst einmal hochgefahren, wird es 1,8 Mio. Tonnen Ethylen produzieren. Bei Ethylen handelt es sich um ein farbloses, süßlich riechendes Gas, welches die wichtigste Grundchemikalie für die Petrochemie darstellt. Darüber hinaus findet es als Botenstoff in der Agrarwirtschaft Verwendung. Das Gas regt das Pflanzenwachstum an und bringt auch Früchte schneller zum Reifen.

Die einzelnen Teile der Fabrik entstehen weltweit und werden am Zielort nur noch zusammengesetzt. Während noch vor zehn Jahren bei einem solchen Projekt Stahlwerker die Fabrik Stück um Stück aufgebaut hätten, reisen heute gigantische Module – statt Stahlbauer – aus aller Welt an. Die vormontierten Einheiten fügen die Ingenieure dann vor Ort nur noch zusammen.



Quelle: Google Maps, Singapur, Jurong Island.

Hintergrund dieser Bauweise ist wie immer der schnelle Mammon. Die Auftraggeber nutzen globale Produktionsweisen und picken sich die jeweiligen Vorteile heraus.

Geht es um die pure, günstige Arbeitskraft fällt die Wahl auf Asien. Ist Know-how, Qualität und Erfindungsreichtum gefragt, greift die Industrie auf Bauteile aus Europa, insbesondere aus Deutschland, zurück. Nicht umsonst ist Deutschland Exportweltmeister.

Ohne Schifffahrt wäre der moderne Anlagenbau (sprich: Anlagentransport) kaum zu bewerkstelligen. Sicher, die größte, bisher im Einsatz befindliche Frachtmaschine des Typs „Antonow“ könnte manches Modul fliegen. Abgesehen von den Höhen- und Breitenbeschränkungen beträgt ihre Zuladung jedoch maximal 250 t. Die durchgängigen Laderäume der „COMBI DOCK“ oder „PALMERTON“ tragen dagegen mehr als 40 mal so viel und das mit „viel Luft nach oben“. Das zeigt z.B. die Zeppelin-Verladung auf das MS „COMBI DOCK I“, die übrigens ausgeglichen auf dem Airbusgelände in Hamburg stattfand. Die Luftfahrt leistet also auch einen Beitrag in der Schwergut- und Projektfahrt.

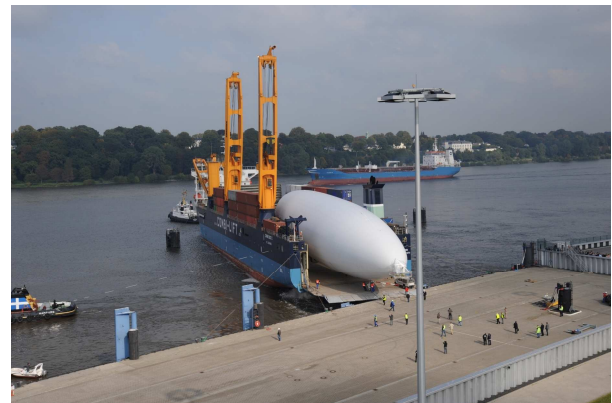
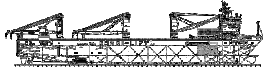


Bild: Zeppelin-Verladung „Combi-Dock I“, nach oben offen: Das Schiff ist in seiner Ladungshöhe nicht beschränkt, mit offenen Luken kann es zur See fahren.

Doch zurück zum Singapore Parallel Train Project. Für den Charterer K/S Combi Lift bedeutet das konkret:

Gesamtvolumen:	70.000 cbm Ladung
Basisschiff:	„COMBI DOCK“-Typ etwa 4 bis 5 Reisen
Weitere Schiffe:	„PALESSA“/„PANAGIA“-Typ, etwa 2 bis 3 Reisen
Schwerste Ladung:	400 t- und 600 t-Stücke
Verladungsart:	schwerste Stücke rollend, Übriges per Kran
Verschiffung:	ab August 2009 Auslastung 3 bis 4 Monate



H&P „PROJECT CARRIER I“

Singapore Parallel Train Project



K/S Combi Lift warf für das Singapore Parallel Train Project seine gesamte Expertise in die Waagschale:

1. Die Tonnage

Weltweit verfügen nur wenige Reedereien über geeignete Tonnage, Ladungsstücke dieses Ausmaßes an Bord zu nehmen. MS „COMBI DOCK I“ spielt aber nicht nur seinen durchgängigen Laderaum von knapp 140 m ohne ein störendes Zwischenschott aus. Über die Heckrampe rollt die Ladung hinein und wieder heraus. Nur am Zielort gibt es keinen Hafen...

2. Engineering

Wenn es keinen Hafen gibt, dann muss man sich eben einen bauen. Eine eigene Supercargo-Abteilung, bestehend aus erfahrenen Kapitänen und Ingenieuren, beschäftigt sich bei Harren & Partner/Combi Lift mit solchen Herausforderungen und führt die aufwendige Ladungsbeurteilung durch. Ohne einen detaillierten Stauplan geht es aber nicht los. Weder Kunde noch Versicherer gäben ihr „Ok“ für den Transport. Ladungssicherung ist selbstverständlich auch das Thema der „Supercargos“.



Bild: Umsetzung des Singapore Parallel Train Project. Die ersten Einheiten stehen schon.

Nach dem Zuschlag hat sich dieses Engineering-Team an die Zeichentische gesetzt und die Detailplanung begonnen. Der Plan sieht vor, dass ein „COMBI DOCK“-Schiff rückwärts soweit an die Zielposition heranfährt, wie es der Tiefgang erlaubt. Dann setzt das Schiff sein satellitengestütztes Dynamic Position System ein. So kann es auf einem festen Punkt verharren. Mit dem bordeigenen Geschirr setzt es dann seine Lukendeckel im Wasser ab und baut sich somit eine eigene Ro/Ro-Rampe – mit Bordmitteln sozusagen. Die Heckklappe wird geöffnet und die teure Ladung von Kesseln, Türmen und Modulen wird auf den kleinen Mehrachsern vorsichtig heraus bugsirt und zum endgültigen Zielort gefahren.

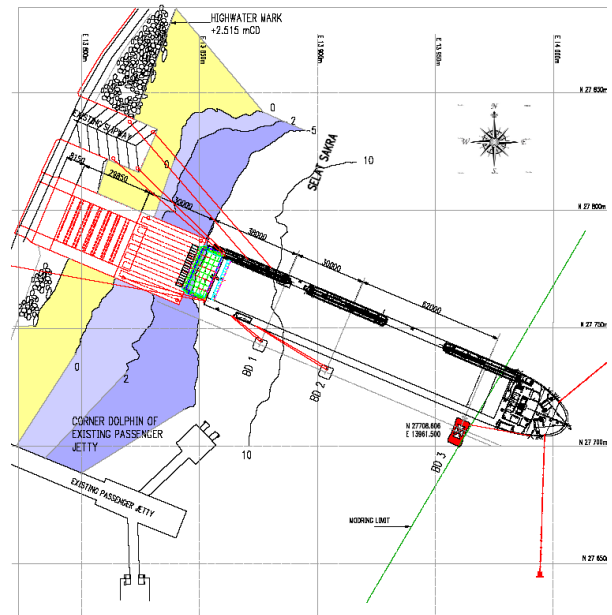


Abb.: Konstruktionsplan, Draufsicht. „COMBI DOCK“-Typ rückwärts an Land. Mit den Schiffslukendeckeln (rot) baut sich die Crew eine eigene Rampe.

3. Qualitätsmanagement H&P / Combi Lift

Spezialtonnage plus Engineering waren gute Argumente für den Auftraggeber Exxon Mobile. Ohne den formalen Nachweis, dass man sein Geschäft versteht, ist bei solchen Weltunternehmen nichts erreicht. Wie gut, dass Exxon Mobile Harren & Partner vom Tankermanagement in- und auswendig kennt und für gut befindet. Jedenfalls hatte Exxon Mobile anlässlich der sog. Vetting-Besuche an Reederei und Tankern nichts auszusetzen. Darüber hinaus ist K/S Combi Lift ebenfalls hoch dekoriert und verfügt über alle einschlägigen ISO-Zertifizierungen. Genau genommen war K/S Combi Lift das erste Schwergutunternehmen, das die Zertifikate Qualitätsmanagement (ISO 9001), Umweltmanagement (ISO 14001) sowie Arbeits- und Gesundheitsmanagement (OH SAS 18001) für Schiff und Flotte gleichzeitig vorweisen konnte.

K/S Combi Lift sichert sich weitere Aufträge und agiert souverän durch die Schwergutmärkte. So konnten die Befrachtungsexperten wiederum ein Chemieprojekt an Land ziehen, dessen Ladungsdetails zur Stunde ausgehandelt werden. Raten Sie mal, was dem Unternehmen den Zuschlag gab?

Harren & Partner, im Juli 2009