

# 钻井船的涂装解决方案

目前,韩国造船厂正处于一波兴建海上钻井船的热潮。北极圈被认为拥有世界上**30%**的未开采天然气和**13%**的石油,随着北极圈勘探权的预计开放,钻探公司正在忙于使自己的船队适应未来技术发展要求。

传统上,在新加坡建造半潜式钻井平台和自升式钻井平台。但对于深水勘探,有必要使用目前最先进的钻井船。由于这些钻井船的复杂性质,造船项目转移到了拥有更高技术的韩国造船厂。三星重工,近期还有现代重工、大宇造船与海运工程公司,均在建造钻井船。

30多年来,国际油漆公司作为全球所有的大型钻探公司的涂料供应商,与许多钻探业务项目合作,帮助它们升级其涂料配套系统。这些公司包括Stena钻探、诺贝尔钻探、Ocean Rig、Rowan钻探和Songa钻探,它们均对每家造船厂都在进行的涂料选择过程很感兴趣。上述公司的业务预算都很紧张,往往执行六个月钻探合同,期望发现油气,因此长期涂装有效性是最重要的。

Stena钻探公司选择了涂料系统Intershield® 163 Inerta 160,这是第一种获得船级社型式认证的耐冰磨损涂料,以保护它的冰区加强北极钻井船Stena Drillmax ICE的船体。Stena钻探公司特别要求使用Inerta,因为它具有35年的可靠跟踪记录,迄今为止已应用于1300个场合,许多海运和海上客户都曾使用它。可在2.2米厚的当年冰层(包括旧冰夹杂)中全年运营的钻井船,在三星重工的造船厂进行涂装,得到国际油漆公司的全面技术服务支持。

许多钻井船压载舱还使用国际油漆公司的Intershield 300。这包括诺贝尔钻探公司的四艘钻井船和Rowan钻探公司的四艘钻井船(均由现代重工建造),以及Songa钻探公司的四个半潜式钻井平台(由大宇造船与海运工程公司建造)。

**“国际油漆公司能够向我们提供整套产品系列和全面技术支持,我们使用的产品Intershield 300拥有行业内杰出的跟踪记录”**

- Songa 项目负责人  
Steve Durham

压载舱在钻井船作业中扮演了关键角色;在海上钻井作业期间,它们提供了关键的稳定性。压载舱的环境由于经历周期性的湿(满)、干(空)状况,有很强的腐蚀性。这意味着需要高度耐久的涂层。钻井船的船主越来越积极地寻找能使他们的资产缩短干船坞时间的涂料系统。当前,钻井船的日费率接近每天82万美元,任何船主都不希望自己的船在干船坞内停留过长的时间。许多钻井船选择了Intershield 300,因为它是市场上唯一已证明15年压载水舱应用性能(无维修)的产品。这给予了船主们信心:它是这一关键领域的优良产品。

Ocean Rig公司也订购了三艘钻井船。它们将在三星重工建造,也使用国际油漆产品保护。在Ocean Rig公司选择涂料供应商时,国际油漆公司能够提供的现场技术服务是一个关键原因。

除了新建外,国际油漆公司还通过维护和维修计划,向钻探客户提供支持。“我们的Interplan™ 腐蚀调查工具,使客户能够监测钻井船整个设计寿命内的腐蚀发展和涂料性能。”上游油气市场经理Toby Stein说。“上述船上调查考虑了设施的局部和环境问题。通过调查,钻机和船队经理可以制定详细的维护预算计划。总的来说,这看来是处理海上设施腐蚀问题最具成本效益的方法。”

