

Metodologia RBI – ryzyko pod kontrolą

Grupa LOTOS jako pierwsza w Polsce wdraża od 2011 roku metodologię RBI (ang. Risk Based Inspection). Jest to system kompleksowego zarządzania ryzykiem eksploatacji urządzeń ciśnieniowych. Dzięki niemu możemy przewidywać, kiedy urządzenie może zawieść.

W 2015 roku zakończyliśmy analizę instalacji 250, czyli wytwórni wodoru. Obecnie analizujemy ryzyka dla 12 kluczowych instalacji, których zatrzymanie może poważnie zakłócić pracę całej rafinerii.

Największe korzyści z pełnego wdrożenia RBI:

- większa niezawodność pracy instalacji,
- okres ciągłej pracy rafinerii pomiędzy postojami remontowymi powinien wydłużyć się z 4 do 5 lat,
- wielomilionowe oszczędności związane z uniknięciem awarii,
- większa produkcja.

Dlaczego RBI jest tak ważne dla Grupy LOTOS?

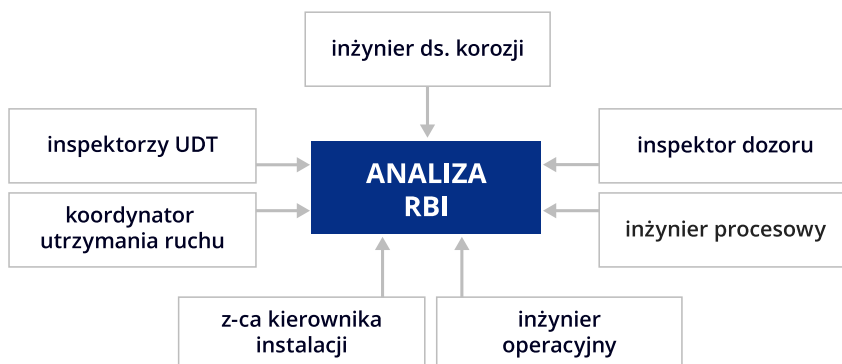
W rafinerii przeważają urządzenia ciśnieniowe: rurociągi i aparaty (kolumny, reaktory, zbiorniki). Są one często poddawane wysokim ciśnieniom i temperaturze oraz narażone na korozję i erozję. Choć zbudowano je z wytrzymałych stopów metali, z upływem czasu się zużywają. Urządzenia te znajdują się pod nadzorem służb wewnętrznych oraz Urzędu Dozoru Technicznego (UDT), który wyznacza okres ich bezpiecznej pracy i określa, jak długo urządzenia, a także instalacja i rafineria mogą pracować bez przerwy remontowej.

Wdrażanie RBI z udziałem UDT, polega na przeanalizowaniu blisko 8,5 tys. urządzeń oraz stwierdzeniu, które z nich są najbardziej narażone na uszkodzenia. Dzięki skoncentrowaniu badań na określonych urządzeniach ograniczamy ryzyko wystąpienia awarii.

Jakie cele sobie stawiamy?

W 2017 roku będzie miał miejsce postój remontowy i zależy nam, żeby do tego czasu objąć metodą RBI jak największą liczbę kluczowych instalacji. Dzięki temu, podczas postoju przebadamy aparaty i rurociągi najbardziej zagrożone degradacją, wytypowane na podstawie analizy RBI.

Skład zespołu RBI



W zespołach RBI przypisanych do poszczególnych instalacji pracuje ponad 40 osób. W zespole, poza jego liderem – inspektorem dozoru z Grupy LOTOS, pracuje dwóch lub trzech inspektorów UDT, naukowcy z Politechniki Gdańskiej oraz inżynierowie: ds. korozji, utrzymania ruchu, a także inżynierowie z pionu produkcji procesowi i operacyjni.

W naszych zespołach pracują dwaj inżynierowie, którzy – jako jedyni w Polsce – posiadają certyfikaty API – Amerykańskiego Instytutu Paliwowego.