



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES



NEWSLETTER LIPIEC-SIERPIEŃ 2017

U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

NOWE BUDOWY I KOOPERACJA STOCZNIOWA

Znamy imiona promów hybrydowych z Gdańska dla Londynu

Pod koniec czerwca, w obecności Jonathana Knotta, ambasadora Wielkiej Brytanii w Polsce w stoczni Remontowa Shipbuilding SA odbyła się symboliczna ceremonia położenia stępki jednego z dwóch budowanych w stoczni promów o napędzie hybrydowym dla przeprawy przez Tamizę w londyńskiej dzielnicy Woolwich o wartości po ok. 20 mln funtów brytyjskich - każdy.

30 czerwca armator promów - Transport for London, ogłosił imiona, jakie będą nosiły promy, a mianowicie: *Ben Woollacott* dla upamiętnienia tragicznie zmarłego młodego marynarza i *Dame Vera Lynn* - legendarnej piosenkarki, której występy dodawały otuchy Brytyjczykom w czasie II wojny światowej.

Przypomnijmy, że promy budowane są na zamówienie Transport for London, a ich produkcja ruszyła 20 kwietnia 2017 r. Ich operatorem będzie Briggs Marine. Nowe promy służyć będą mieszkańcom Londynu w przeprawie przez Tamizę łącząc dzielnice Woolwich i North Woolwich. Tamtejsza przeprawa została otwarta w 1966 roku. Od tamtej pory, nieprzerwanie zapewniają ją zbudowane w Dundee w 1963 roku promy *Ernest Bevin*, *James Newman* i *John Burns*, które w przyszłym roku mają być zastąpione właśnie przez nowe promy z polskiej stoczni.

Każdy z nich będzie mógł jednorazowo zabrać na pokład 150 pasażerów i 45 samochodów osobowych. Przewiduje się, że oba promy przewozić będą łącznie ponad milion samochodów i 2,6 miliona pasażerów rocznie.

Promy wyposażone zostaną w napęd hybrydowy zapewniający wiele korzyści, przede wszystkim niższe koszty eksploatacji oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Ponadto, zespoły prądotwórcze zostaną wyposażone w dodatkowy system oczyszczania spalin, dzięki czemu będą to najnowocześniejsze, najbardziej ekologiczne i przyjazne środowisku jednostki pływające po Tamizie.

El-Mellah w próbach morskich

15 lipca br. ze stoczni Remontowa Shipbuilding SA i z portu Gdańsk wyszedł żaglowiec szkolny *El-Mellah*, rozpoczynający cykl prób morskich. W pierwszym etapie prób odbyły się m.in. testy osiągow i charakterystyk manewrowych oraz próby napędów i urządzeń. W dalszej kolejności zaplanowano próby takielunku i ożaglowania.



El-Mellah na próbach morskich.
Fot. Remontowa Shipbuilding

Gdyni. Po tym, ostatnim, etapie prób, jednostka będzie gotowa do przekazania stronie zamawiającej. Trzymasztowa fregata zbudowana w stoczni Remontowa Shipbuilding, należącej do grupy kapitałowej Remontowa Holding, nosić będzie imię *El-Mellah*, co w języku arabskim znaczy „Żeglarz”. To jeden z największych i najszybszych żaglowców szkolnych na świecie. Jego długość wynosi 110 metrów, szerokość 14,5, zaś wysokość najwyższego masztu to 54 m, licząc od lustra wody. Powierzchnia ożaglowania wynosi 3000 metrów kwadratowych. Przy wietrze o sile sześciu stopni w skali Beauforta będzie rozwijał prędkość 17 węzłów. W skład załogi wejdzie 222 oficerów, podoficerów i marynarzy, a na pokładzie znajdzie się miejsce dla 120 kadetek i kadetów. Autorem koncepcji i projektu technicznego statku jest inżynier Zygmunt Choreń, uważany za jednego z najwybitniejszych konstruktorów statków żaglowych na świecie.

Salish Raven z Remontowej Shipbuilding na linii wcześniej niż planowano



Salish Raven w pierwszym rejsie 3 sierpnia br.
Fot.: Scott Arkell/Twitter/ West Coast Ferries

czycy dawali sobie dużo czasu na zapoznanie się z każdym ich nowym statkiem przez załogi i na szkolenie załóg.

Salish Raven będzie w lecie bazować w terminalu Tsawwassen, obsługując połączenia na wyspy Southern Gulf Islands. *Salish Eagle* - prom wprowadzony do eksploatacji w czerwcu, został przesunięty do Long Harbour na wyspie Salt Spring Island, skąd pływa do Southern Gulf Islands. *Salish Orca* weszła na linię Comox - Powell River w maju.

Wcześniejsze wprowadzenie na linię promu *Salish Raven* oznacza, że wszystkie trzy jednostki klasy „Salish” dołączyły do floty BC Ferries w ciągu trzech miesięcy. „To bardzo agresywny plan wprowadzania do eksploatacji nowych statków” - powiedział Mark Wilson.

Poza budową statku, kontrakt obejmuje szkolenie członków załogi i kadetów, które przeprowadzane jest we współpracy z Akademią Morską w Gdyni. Od 28 lutego br. na tamtejszym Wydziale Nawigacji 74 algierskich kadetów przechodzi 6-miesięczne szkolenie pod kierunkiem kadry morskiej uczelni, nabywając umiejętności m.in. w zakresie nawigacji, a także odbywając praktyki na pokładzie Daru Młodzieży. Pierwsza seria prób zakończyła się 23 lipca br.

16 sierpnia żaglowiec szkolny *El-Mellah*, rozpoczął drugą serię prób morskich, mającą potrwać do końca września br. Ten etap odbywał się z udziałem przedstawicieli odbiorcy finalnego, a więc Marynarki Wojennej Algierii. Zaplanowano go w sekwencjach, w trakcie których *El-Mellah*, żeglujący po polskich wodach terytorialnych, miał także zawijać do portu w

Jak powiedział przedstawiciel kierownictwa BC Ferries - spodziewany okres eksploatacji nowych promów to 45 lat.

Wszystkie trzy promy klasy „Salish”, to jednostki z napędem dwupaliwowym (także na olej napędowy), ale z założenia mają być napędzane głównie gazem ziemnym. Statki zbudowane przez gdańską stocznice Remontowa Shipbuilding SA z grupy kapitałowej Remontowa Holding, są pierwszymi we flocie największego północno-amerykańskiego operatora promowego, wyposażonymi w napęd na LNG.

Stocznia Wisła przekazała częściowo wyposażony statek rybacki dla Norwegii



Wyholowanie częściowo wyposażonego statku rybackiego *Sander Andre* ze Stoczni Wisła.

Fot.: Piotr B. Stareńczak



Pamiatkowe zdjęcie załogi Stoczni Wisła z częściowo wyposażonym statkiem rybackim *Sander Andre* przed wodowaniem.

Fot.: Larsnes Mek. Verk.



Rys.: Naval Consult

Zwodowana na początku sierpnia jednostka, o stoczniovym numerze budowy 58, jest pierwszą z dwóch siostrzanych zakontraktowanych przez stocznice Larsnes Mekaniske Verksted AS z Norwegii. Stocznia Larsnes poinformowała o zdobyciu zamówienia na te nowe statki rybackie dla armatorów z północnej Norwegii w lipcu ubiegłego roku.

Statki zaprojektowało okrętowe biuro konsultingowe Naval Consult z Måløy. Jak poinformowała stocznia - podwykonawcami i dostawcami mają być, w większości, firmy z regionu Sunnmøre.

Sander Andre o stoczniovym numerze budowy 58 dla armatora Mirsel AS z Lofotów, z przewidywanym terminem przekazania do eksploatacji w III kwartale 2017 roku, został odstawiony do Norwegii na holu holownika *Ronja*. Zestaw holowniczy opuścił Stocz-

nię Wisła w środę, 9 sierpnia 2017 r i dotarł do Larsnes w połowie tego miesiąca.

Drugi ze statków zamówionych w stoczni Larsnes, którego kadłub też ma powstać w Stoczni Wisła, to *Nordhavet*, o numerze budowy 59, przeznaczony dla armatora Arvesen AS z Ibestad w rejonie Troms, z terminem przekazania przez stocznice wyposażającą w II kwartale roku 2018 (niektóre źródła mówią o maju).

Oba statki budowane są według niemal identycznego projektu (NC 126) i mają się charakteryzować tonażem pojemnościowym brutto tuż poniżej 500 jednostek. Każdy ze statków ma być wyposażony w zbiorniki do przewozu żywych ryb o pojemności 420 m³.

W okresie od kwietnia do czerwca 2017 roku Stocznia Wisła zrealizowała po jednej w miesiącu wysyłce sekcji / bloków zbudowanych na zlecenie stoczni zachodnioeuropejskich. Ostatnia z nich była siódmą wysyłką od początku roku.

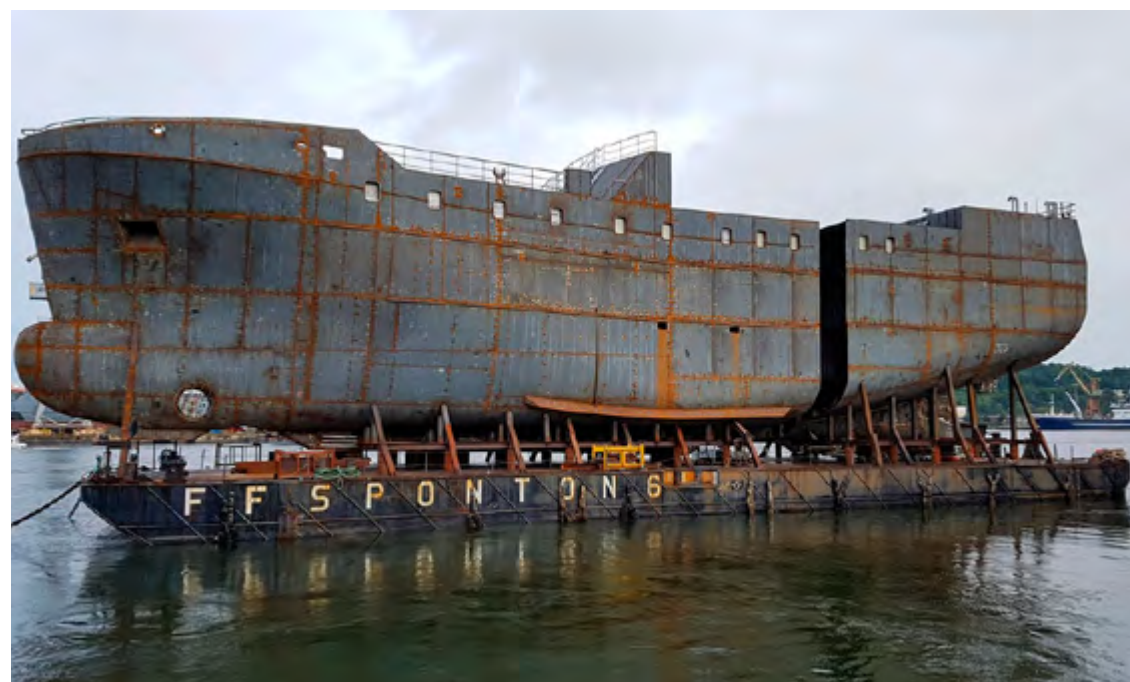
Postępy w budowie *Ślązaka*



Fot.: Piotr B. Stareńczak

W dniu 28 lipca przeprowadzono operację przecholowania okrętu patrolowego TBN ORP *Ślązak* na Nabrzeże Gościnne (pirs) Stoczni Marynarki Wojennej. Celem było wykonanie prób całego układu napędowego, w tym prób na uwięzi napędu głównego. Zwodowany ponad dwa lata temu TBN ORP *Ślązak*, przeznaczony ma być m.in. do patrolowania i ochrony torów podejściowych oraz morskich linii komunikacyjnych, jak i zwalczania piractwa i terroryzmu morskiego. Został przemianowany z pierwotnie budowanej korwety *Gawron*. Jednostka miała wejść do służby w końcu 2016 r., ale, już w marcu minionego roku wiceszef MON Bartosz Kownacki, informował o trwającym kilkanaście miesięcy opóźnieniu. Ostatnio przedstawiciel stoczni w wypowiedzi dla lokalnych mediów trójmiejskich poinformował, że sprawdzana jest praca wszystkich urządzeń i układów po kolei, i że „mimo upływu lat mechanizmy główne, silniki i agregaty uruchomiły się bez uwag; są jednak części, które podlegają wymianie, np. uszczelki czy części gumowe, a przy uruchamianiu niektórych elementów wyposażenia okazuje się, że nagle trzeba wymienić jakiś rurociąg czy zawór”. Od przebiegu obecnych testów zależy termin przekazania Marynarce Wojennej. Według serwisu informacyjnego Trojmiasto.pl niedawno planowano, że okręt wypłynie na próby morskie w listopadzie, ale teraz bardziej realnym terminem jest początek przyszłego roku.

Bloki kadłuba takłowca z Vistalu dla stoczni Simek



Bloki kadłuba.
Fot.: Simek

21 sierpnia z gdyńskiego portu wyholowano barko-ponton z częściowo wyposażonym kadłubem w dwóch blokach, zbudowanym przez firmy grupy Vistal dla norweskiej stoczni Simek AS. Jest to takłowiec / pławnicowiec (longliner / netter) zakontraktowany w stoczni Simek przez armatora Veidar AS z wyspy Godøy koło Ålseund. Nie ujawniono dotąd wielu szczegółów technicznych statku. Budowany jest według projektu Rolls-Royce NVC306. Statek rybacki, który ma nosić imię Veidar, pomieści w 16 kabinach 25 osób załogi. Jego ładownia na zamrożony ładunek ma mieć 900 m³ pojemności. Statek ma osiągać prędkość 14 węzłów.

Dwa bloki składające się na kadłub zbudowano w dwóch lokacjach grupy Vistal. Część dziobowa ze śródokręciem powstała na nab. Indyjskim, niedaleko nowej dużej hali produkcyjnej Vistalu. Część rufowa - na nab. Węgierskim, na terenie Vistal Stocznia Remontowa. W transporcie pomiędzy nabrzeżami i przygotowaniu bloków do wysyłki brała udział firma Trend Project z własnym barko-pontonom do ładunków ciężkich. Aluminiowa nadbudówka statku powstaje we Flekkefjors - w stoczni Simek AS.

Barkoponton z blokami kadłuba z Vistalu (wyposażonymi w Gdyni w instalacje rurociągowe) holowany do Flekkefjord przez jednostkę *FFS Amaranth* dotarł tam pod koniec sierpnia.

Budowa wstawek na statki Finnlines, które będą przedłużane w stoczni Remontowa SA



Budowa pierwszej wstawki na barce *Rem Lift 24000* w stoczni Remontowa SA.

Fot.: J. Uklejewski

de, składająca się z 26 „klocków lego”. To ostatnie porównanie nie jest przypadkowe, ponieważ sekcje te muszą idealnie pasować do siebie, co do milimetra.

Pod koniec sierpnia, trwała budowa trzech wstawek. Palenie blach na czwartą wstawkę, zaplanowano na wrzesień. Każda z nich waży 1500 ton, przy wymiarach 29,5 metra długości, 26,5 metra szerokości i 23,5 metra wysokości.

29 czerwca br. w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA na pokładzie półzanurzalnej barki *Rem-Lift 24000* położono pierwszą stalową sekcję pod wstawkę przeznaczoną dla pierwszego statku ro-ro armatora Finnlines. Była to waząca 55 ton konstrukcja denna pod wstawkę na statek *Finntide*, którego zawinięcie do stoczni zaplanowano na wrzesień. Całość kontraktu, czyli przedłużenie czterech promów, ma zostać zakończona w maju przyszłego roku.

Projekt realizowany jest w ekspresowym tempie. Kontrakt na przedłużenie czterech promów podpisano 31 marca, a już 19 maja odbyło się uroczyste pierwsze palenie blach. Z kolei 29 czerwca pierwsza sekcja została przeniesiona przez stoczniowy dźwig pływający i opuszczona na pokład barki *Rem Lift 24000*. W kolejnych dniach ustawiano kolejne sekcje i tak powstała cała wielka wstawka na prom *Finntide*.

Remonty w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni

W dniu 29 czerwca 2017 r. Stocznia Marynarki Wojennej SA przyjęła do remontu awaryjnego pogłębiarkę *Christophorus*.

Konieczne było na niej przeprowadzenie prac remontowych klap wyładunkowych w podwodnej części kadłuba.

W dniu 31 Lipca 2017 r. zawinęła do SMW i została zadokowana na doku pływającym jednostka *Mare Verde* bandery panamskiej. Jest to holownik typu AHTS (*offshore*) o długości 63 m i szerokości 13,8 m. Główny zakres prac przeprowadzonych w Stoczni Marynarki Wojennej, to zmycie, czyszczenie i konserwacja kadłuba oraz pokładu, zmycie i konserwacja kingstonów, chłodnic poszyciowych oraz tunelu steru strumieniowego, jak też wymiana cynkowych anod poświęceniowych, przegląd zaworów i konserwacja łańcuchów kotwicznych oraz kotwic. Przewidziano również przegląd i pomiary linii wałów wraz z wymianą uszczelnień, przegląd i pomiary sterów i urządzenia sterowego, mycie i konserwację zbiorników, etc.

W dniu 3 sierpnia został przyholowany do Stoczni Marynarki Wojennej 60-metrowy ponton ładunkowy *Aarsleff 121* pływający pod banderą duńską. Po zadokowaniu jednostki rozpoczęto prace remontowe obejmujące wymianę stali na poszyciu i wewnątrz kadłuba, obejmującą ok. 15 000 kg blach i kształtowników. Poza tym, w ramach remontu przewidzianego na okres ok. trzech tygodni, zaplanowano czyszczenie i konserwację kadłuba oraz zbiorników i przestrzeni balastowych.

OFFSHORE

Platforma *Petrobaltic* wypłynęła ze stoczni Remontowa SA

19 lipca z Gdańskiej Stoczni Remontowa SA, w asyście trzech holowników, wypłynęła platforma *Petrobaltic*. To piętnasty tego typu obiekt remontowany lub przebudowywany w stoczni.



Petrobaltic wypływa ze stoczni.
Fot.: Jerzy Uklejewski

Remont i modyfikacje na platformie wiertniczej *Petrobaltic*, przebudowywanej na wydobywcza, zlecił jej właściciel - spółka Lotos Petrobaltic SA. Obejmował on prace stalowe i modernizacyjne podwodnej części nóg platformy, która docelowo ma być dostosowana do separacji ropy i gazu z bałtyckich złóż Grupy Lotos SA - B8 eksploatowanych od września 2015 roku.

W Gdańskiej Stoczni Remontowa SA zainstalowano w sumie ponad 190 anod zabezpieczających przed korozją, 12 satelitów *spudcan-ów* (elementów dolnych części nóg platformy) o łącznej wadze 315 ton, a także wymieniono 24 elementy konstrukcyjne nóg platformy, czyli tzw. *bracingi* (zastrzały).

Przypomnijmy, że zadokowanie samopodnośnej platformy odbyło się w styczniu br. na pokładzie specjalistycznej jednostki heavy-lift *Rem Lift 25000*, a przyjęty i uzgodniony w kontrakcie zakres prac został wykonany przed założonym terminem.

W trakcie remontu i modernizacji podwodnej części platformy, na tym projekcie codziennie pracowało ponad 250 osób.

WYPOSAŻENIE OKRĘTOWE

Remontowa LNG Systems w nowym przedsięwzięciu badawczo-rozwojowym

Jak poinformowała firma - dnia 3 lipca 2017 r. Remontowa LNG Systems Sp. z o.o. (we współpracy z Politechniką Wrocławską, Wydział Mechaniczno-Energetyczny, Katedra Inżynierii Kriogenicznej, Lotniczej i Procesowej) rozpoczęła realizację nowego projektu badawczo-rozwojowego, współfinansowanego ze środków unijnych pod nazwą „Optymalizacja systemów zasilających napędy pracujące w transporcie morskim, drogowym albo kolejowym, które wykorzystują gaz naturalny w postaci skroplonej”. Projekt o wartości 15.253.226,19 zł jest współfinansowany (w kwocie 7.911.554,75 zł) ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój na lata 2014-2020 - oś priorytetowa „Wsparcie prowadzenia prac B+R przez przedsiębiorstwa” - działania 1.1 „Projekty B+R przedsiębiorstw” - poddziałania 1.1.1 „Badanie przemysłowe i prace rozwojowe realizowane przez przedsiębiorstwa” POIR 2016 r. Okres realizacji projektu to 3 lipca 2017 r. - 1 lipca 2022 r.

W ramach projektu wypracowane zostaną rozwiązania umożliwiające wykorzystanie paliwa LNG w jednostkach pływających, pojazdach drogowych i kolejowych, dzięki zastosowaniu efektywnych energetycznie i zasobowo rozwiązań technologicznych.

Głównym rynkiem dla wdrożeń rozwiązań, które zostaną wypracowane w ramach projektu będzie obszar Rzeczypospolitej Polskiej oraz Unii Europejskiej.

Celami projektu są: rozwój efektywnych energetycznie mobilnych systemów zasilania umożliwiających wykorzystanie LNG jako paliwa w jednostkach pływających, pojazdach drogowych i kolejowych poprzez opracowanie innowacyjnych elementów systemów zasilania LNG, m.in.: zbiorniki LNG o zoptymalizowanych parametrach konstrukcyjnych; odzysk mocy chłodniczej; ponowne skroplenie gazu odprowadzonego ze zbiornika.

Poszerzenie parku maszynowego Famaru



Famor wzbogacił swój park maszynowy o zakupioną w maju 2017 roku wykrawarkę rewolwerową AMADA, zapewniającą zwiększoną wydajność i precyzję numerycznego wykrawania blach stalowych i z metali kolorowych. Grubość blach do 3 mm, obszar wykrawania 1270 × 2500 mm, dokładność wykrawania 0,1 mm.

Wykrawarka rewolwerowa AMADA.
Fot. Famar

INNE

Polska produkcja okrętowa w 2016 roku i zamówienia

W nawiązaniu i tytułem uzupełnienia do informacji zamieszczonej w poprzednim wydaniu Biuletynu Forum Okrętowego, podajemy nieco bardziej szczegółowe dane zbiorcze (z rozbiciem na typy statków) dotyczące wielkości produkcji statków w Polsce w minionym roku i stanu zamówień na koniec roku 2016.

Dane umieszczone w tabelach zostały opracowane przez Forum Okrętowe we współpracy z Portalem Morskim (www.portalmorski.pl).

Ponadto, w ramach korekty wcześniejszych szacunków (między innymi dzięki napływowi danych, które wcześniej nie były dostępne) podajemy, że łączne przychody firm zrzeszonych w Forum Okrętowym, to ok. 6,7 mld PLN, w tym - w sektorze stoczniowym ok. 4,3 mld PLN.

Łączne szacowane przychody sektora stoczniowego w Polsce w 2016 to ok 10,6 mld PLN, w tym firmy zrzeszone w Forum Okrętowym wypracowały ok. 4,3 mld zł, a państwowa grupa stoczniowa - 850 mln PLN (0,85 mld PLN).

Statki w pełni wyposażone przekazane przez polskie stocznie w roku 2016 (GT ponad 100)

Typ statku (GT 100 i więcej)	liczba statków	GT	CGT
1. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej (kadłub z pojedynczym poszyciem) (1)			
2. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej (kadłub z podwójnym poszyciem) (2)			
3. Produktowce i chemikaliowce			
4. Masowce (z wyłączeniem masowców kombinowanych)	1	1925	2923
5. Masowce kombinowane			
6. Drobnicowce	2	2388	5032
7. Chłodniowce			
8. Kontenerowce i szybkie liniowce			
9. Statki ro-ro			
10. Samochodowce			
11. Gazowce LPG (3)			
12. Gazowce LNG (3)			
13. Promy			
14. Statki pasażerskie	1	148	1394
15. Statki rybackie	1	497	1971
16. Inne statki nie towarowe	7	33 925	56 684
OGÓLEM	12	38 883	68 004

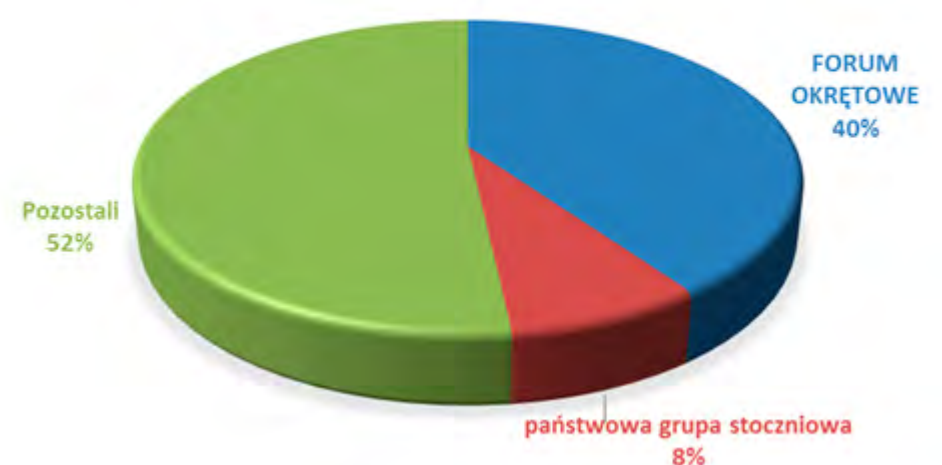
Zamówienia na w pełni wyposażone jednostki na koniec 2016 r.

Typ statku (GT 100 i więcej)	liczba statków	GT	CGT
1. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej (kadłub z pojedynczym poszyciem) (1)			
2. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej (kadłub z podwójnym poszyciem) (2)			
3. Produktowce i chemikaliowce			
4. Masowce (z wyłączeniem masowców kombinowanych)			
5. Masowce kombinowane			
6. Drobnicowce	2	6400	9456
7. Chłodniowce			
8. Kontenerowce i szybkie liniowce	1	10 537	10 332
9. Statki ro-ro	8	38 784	62 617
10. Samochodowce			
11. Gazowce LPG (3)			
12. Gazowce LNG (3)			
13. Promy			
14. Statki pasażerskie	1	388	2659
15. Statki rybackie	3	7621	17 780
16. Inne statki nie towarowe	6	18 009	37 370
OGÓLEM	21	81 739	140 214

Przychody sektora stoczniowego w Polsce w 2016 r.

	[mln PLN]	[%]
Forum Okrętowe	4263	40,2
państwowa grupa stoczniowa	850	8,0
pozostali	5481	51,7

**STRUKTURA SEKTORA STOCZNIOWEGO
2016**



Dok pływający specjalnego przeznaczenia, projektowany m.in. przez StoGda, przekazany

Dok pływający *Marco Polo* (stoczniowy nr budowy NB56) pod koniec I tygodnia sierpnia został formalnie przekazany armatorowi przez stocznnię Crist SA i - na redzie portu Gdynia - zadokowany na pół-zanurzalnym statku do przewozu ładunków ciężkich i wielkogabarytowych *Sun Rise*, i po dwóch tygodniach dostarczony do Marsylii, gdzie będzie pracował. Będzie się na nim odbywała fabrykacja wielkich kesonów służących realizacji programu poszerzenia lądowego obszaru Księstwa Monako.

Biuro projektowo-konstrukcyjne i konsultingowe StoGda było odpowiedzialne za dostarczenie części projektu technicznego, dokumentacji roboczej, a także za nadzór nad budową i dostarczenie dokumentacji zdawczej („as built”) doku pływającego specjalnego przeznaczenia *Marco Polo*, z wyłączeniem części elektrycznej projektu i automatyki na jednostce.

PRS będzie nadzorować budowę holowników dla Marynarki Wojennej RP

Polski Rejestr Statków SA będzie nadzorować budowę holowników dla Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej, budowanych przez stocznnię Remontowa Shipbuilding SA.

Do udziału w nadzorze nad projektowaniem i budową okrętów wojennych Polski Rejestr Statków przygotowywał się przez wiele lat. Współpraca z Marynarką Wojenną została nawiązana jeszcze w latach 60., a zintensyfikowana w latach 90. XX w. Doświadczenia, które zdobył przez ostatnie 20 lat pozwoliły na sformułowanie i opublikowanie przepisów klasyfikacji i budowy okrętów wojennych oraz innych publikacji, które są stale aktualizowane. Dzięki temu może sprawować nadzory nad projektowaniem i budową, a także nad eksploatacją okrętów wojennych.

18 lipca br. podpisana została umowa pomiędzy stocznnią Remontową Shipbuilding SA, a Polskim Rejestrem Statków na nadzór nad budową sześciu holowników dla MW RP w stoczni Remontowa Shipbuilding. Umowa obejmuje sprawowanie specjalistycznego nadzoru technicznego w zakresie klasyfikacyjnym i kon-



Wizualizacja holownika.
Rys. Remontowa Shipbuilding

wencyjnym nad zatwierdzaniem dokumentacji technicznej, budową oraz próbami sześciu holowników dla Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej. O wyborze PRS SA jako towarzystwa klasyfikacyjnego zdecydowało kilka czynników. Jednym z nich jest fakt posiadania przez PRS SA własnych, kompletnych Przepisów klasyfikacji i budowy okrętów wojennych. Są w nich uwzględnione wszelkie mające zastosowanie wymagania: klasyfikacyjne, konwencyjne, standardy, normy i procedury wojskowe oraz cywilne, tak narodowe jak i międzynarodowe, w tym NATO, UE i ONZ (IMO). Nie bez znaczenia jest również doświadczenie nabyte w czasie wcześniejszej współpracy PRS SA z Marynarką Wojenną oraz Stoczną Remontowa Shipbuilding SA przy budowie okrętu ORP *Kadm. X. Czernicki*, czy ostatnio sprawo-

wany nadzór nad budową niszczyciela min typu „Kormoran” zbudowanego również przez tę stocznię. Należy podkreślić również fakt, że PRS SA jest członkiem Stowarzyszenia Klasyfikacji Okrętów Wojennych krajów NATO (NSCA) oraz Międzynarodowego Stowarzyszenia Bezpieczeństwa Okrętów Wojennych (INSA). Rolą ich jest tworzenie nowych przepisów bezpieczeństwa okrętów wojennych. W skład stowarzyszenia INSA wchodzi marynarki wojenne i towarzystwa klasyfikacyjne, a PRS SA jest jednym z jego założycieli.

Podpisanie Deklaracji współpracy między Polskim Rejestrem Statków, UpLogic i Sup4Nav

17 sierpnia 2017 przedstawiciele Polskiego Rejestru Statków S.A. oraz firm UpLogic Sp. z o.o. i Sup4Nav Sp. z o.o. podpisali Deklarację współpracy.

UpLogic i Sup4Nav są partnerami projektu AVAL, którego celem jest opracowanie technologii autonomicznego statku morskiego współpracującego z autonomicznym dronem. Obie firmy są skoncentrowane na działalności badawczo-rozwojowej w szeroko pojętych technologiach informatycznych, informacyjnych oraz technologiach morskich i wytyczaniu trendów rozwojowych w w/w zakresie.

Na mocy podpisanego porozumienia PRS, UpLogic i Sup4Nav wyraziły wolę podjęcia zgodnych działań o zasięgu krajowym i międzynarodowym w obszarze tworzenia wymagań i standardów techniczno-eksploatacyjnych dla autonomicznych jednostek nawodnych oraz dla bezzałogowych statków powietrznych (dronów) mających zastosowanie m.in. w przeprowadzaniu inspekcji na statkach i obiektach offshore.

Porozumienie zakłada prowadzenie usług technicznych: testowania dronów, wprowadzenia automatyzacji i rejestracji ich lotu oraz opiniowania niezawodności dronów przeznaczonych do wykonywania inspekcji. Współpraca pomiędzy stronami obejmować będzie także opracowanie stosownych procedur i zaleceń, jak również certyfikację autonomicznych jednostek nawodnych, dronów oraz ich operatorów. Dokument przewiduje podnoszenie bezpieczeństwa użytkowników i otaczającego środowiska poprzez wykonywanie ekspertyz technicznych na bazie prowadzonych badań i doświadczenia, jak również przeprowadzanie oceny ryzyka eksploatacyjnego dronów w środowisku morskim, stoczniowym i *offshore*.

Jednym z głównych założeń podpisanej deklaracji jest wdrażanie innowacji techniczno-technologicznych oraz transfer wiedzy do polskiego przemysłu.

Strony planują organizować oraz brać udział w branżowych konferencjach, seminariach i szkoleniach związanych z tematyką prowadzonych wspólnie badań i ocen.

Harmonogram instalacji systemów obróbki wód balastowych

Jak informuje ośrodek ds. IMO przy Polskim Rejestrze Statków - na 71 sesji Komitetu ds. Ochrony Środowiska Morskiego zatwierdzono zmiany do Prawidła B-3 Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, które zmieniają harmonogram instalacji systemów obróbki wód balastowych dla statków nowych oraz istniejących.

Zmieniony harmonogram systemu rozpatrzony przez państwa członkowskie w celu ich przyjęcia na MEPC 72.

Zgodnie z zatwierdzonym harmonogramem statki powinny zainstalować system obróbki wód balastowych w celu spełnienia standardu D-2 jak następuje:

- statki nowe, których stępka została położona 8 września 2017 roku lub po tej dacie, powinny spełniać standard D-2 w dniu oddania do eksploatacji;
- statki istniejące powinny spełniać standard D-2 podczas pierwszego przeglądu odnowieniowego IOPP na zgodność z Załącznikiem I do Konwencji MARPOL zakończonego w dniu 8 września 2019 lub po tej dacie, ale nie później niż 8 września 2024 roku;
- statki istniejące, których przegląd odnowieniowy IOPP na zgodność z Załącznikiem I do Konwencji MARPOL został zakończony w dniu lub po dacie 8 września 2014, lecz przed 7 września 2017, powinny spełniać standard D-2 podczas pierwszego przeglądu odnowieniowego IOPP na zgodność z Załącznikiem I do Konwencji MARPOL zakończonego w dniu lub po dacie wejścia w życie Konwencji BWM;
- statki istniejące, których pierwszy przegląd odnowieniowy IOPP na zgodność z Załącznikiem I do Konwencji MARPOL zakończony został w dniu lub po dacie 8 września 2017, lecz przed 8 września 2019, powinny spełniać standard D-2 podczas drugiego przeglądu odnowieniowego IOPP na zgodność z Załącznikiem I do Konwencji MARPOL;
- statki istniejące, które nie podlegają przeglądowi odnowieniowemu IOPP na zgodność z Załącznikiem I do Konwencji MARPOL (zbiornikowce olejowe o pojemności brutto poniżej 150 oraz statki inne niż zbiornikowce olejowe o pojemności brutto poniżej 400), powinny spełniać standard D-2 nie później niż 8 września 2024.

Należy zauważyć, że statki o pojemności 400 brutto i większej, do których Konwencja ma zastosowanie, zobowiązane są uzyskać ważne Międzynarodowe Świadectwo (Zaświadczenie zgodności) Postępowania z Wodami Balastowymi przed 8 września 2017 r., niezależnie od tego, czy system systemów obróbki wód balastowych został zainstalowany czy nie.

Harmonogram dla statków zbudowanych przed 8 września 2017 r. tutaj:

https://www.prs.pl/_files/parent630/tabela_kombinacje.jpg

Nowe postanowienia konwencyjne

Jak informuje Polski Rejestr Statków - w dniach 3-7 lipca br. odbyła się 71 sesja Komitetu ds. Ochrony Środowiska Morskiego, w której wzięli udział m.in. członkowie delegacji polskiej. Najważniejsze postanowienia z 71 sesji Komitetu ds. Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) podano pod adresem:

<https://www.prs.pl/o-nas/wiadomosci/aktualnosci/2017/najwazniejsze-postanowienia-z-71-sesji-komitetu-ds-ochrony-srodowiska-morskiego-mepc.html>

Z kolei 98. sesja Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej odbyła się w Londynie w dniach 7-16 czerwca b.r. Najważniejsze postanowienia z 98 sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) przedstawiono tutaj:

<https://www.prs.pl/o-nas/wiadomosci/aktualnosci/2017/najwazniejsze-postanowienia-z-98-sesji-komitetu-bezpieczenstwa-morskiego-msc.html>

Targi Baltexpo 2017 już 11 września!

W poniedziałek, 11 września rozpoczynają się w Gdańsku Międzynarodowe Targi Morskie BALTEXPO - targi nie tylko dla tych, którzy już działają w branży morskiej i portowej ale również wszystkich, którzy dopiero planują związać z nią swoją przyszłość - młodzieży, studentów, absolwentów i innych młodych ludzi poszukujących pracy w tych sektorach.

W specjalnej targowej Strefie Edukacji i Pracy, której współorganizatorem jest Młodzieżowe Forum Okrętowe, codziennie od 11 do 13 września na młodych czekać będą przedstawiciele uczelnianych kół naukowych, rad studentów, doradcy zawodowi oraz, co równie ważne, konsultant, który podzieli się z zainteresowanymi swoimi bogatymi doświadczeniami w pracy za granicą. W Strefie Edukacji i Pracy przewidziane są również spotkania młodzieży z potencjalnymi pracodawcami - wystawcami Targów Morskich BALTEXPO 2017, a czas pomiędzy prelekcjami i spotkaniami umilą gościom Strefy liczne gry i konkursy z nagrodami.

13 września zapraszamy do udziału w otwartej Konferencji „Obecne i przyszłe wyzwania w zakresie kształcenia kadr dla przemysłów morskich i możliwości ich realizacji. Jaki model kształcenia?”. Na to pytanie spróbują odpowiedzieć zaproszeni do debaty goście, m.in.: przedstawiciele uczelni morskich, Departamentu Edukacji Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Wojewódzkiego Urzędu Pracy, członkowie kół naukowych Akademii Marynarki Wojennej oraz przedstawiciele pracodawców, m.in. CRIST S.A. i Remontowa Holding. Zwiedzający BALTEXPO mogą uzyskać bezpłatne wejściówki na targi i konferencje nie tylko rejestrując się z użyciem formularza dołączonego do zaproszenia, tak jak to miało miejsce podczas poprzednich edycji targów, ale także dokonując rejestracji na stronie www.baltexpo2017.evene.pl/ umożliwiając samodzielną wygenerację identyfikatora.

Link do rejestracji: <https://baltexpo2017.evene.pl/>

Zarejestruj się na Forum Gospodarki Morskiej Gdynia 2017

Perspektywy gospodarki morskiej w Polsce w świetle najnowszych trendów na rynkach światowych, innowacje w przemyśle stoczniowym oraz kwestie legislacyjne związane z ustawą stoczniową i statusem marynarzy to tematy przewodnie Forum Gospodarki Morskiej Gdynia 2017.

Uczestnicy będą mogli wziąć udział w czterech panelach: „Przemysły Morskie”, „Porty Morskie”, „Logistyka Morska” oraz „Ship Management”. Podczas dyskusji poruszona zostanie m.in. tematyka: innowacji w przemyśle stoczniowym, cyfryzacji transportu, konsolidacji rynku kontenerowego, współpracy polskich portów, a także rozwiązań prawnych związanych z ustawą stoczniową i statusem marynarzy.

Gospodarzem panelu stoczniowego („Przemysły Morskie”) jest Forum Okrętowe, a udział w nim zapowiedział minister GMiŻŚ Marek Gróbarczyk. Podczas Forum uhonorujemy także laureatów 5. edycji nagrody Innowacyjna Gospodarka Morska.

Forum odbędzie się w piątek, 13 października 2017 roku, w Centrum Konferencyjnym Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego Gdynia, al. Zwycięstwa 96/98. Udział w Forum jest bezpłatny.

Link do rejestracji: <http://www.forum.gdynia.pl/pl/newsletter/>

Newsletter Związku Pracodawców FORUM OKRĘTOWE ukazuje się raz w miesiącu

Uphagena 23, 80-237 Gdańsk
telefon: (+48) 58 345 82 89
www.forumokretowe.org.pl
e-mail: forum@forumokretowe.org.pl

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

Wydawca:



Redakcja: TEMAT Sp. z o.o., Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk