



U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

NOWE BUDOWY

ORP *Kormoran* odebrany przez MW RP i oficjalnie wcielony do służby



Podniesienie bandery na ORP *Kormoran*.
Fot.: Piotr B. Stareńczak

Komisja zdawczo-odbiorcza zakończyła prace, a okręt wyruszył przed południem, 17 listopada br., z Gdańska do portu wojennego w Gdyni. Tym samym do Marynarki Wojennej trafił pierwszy od lat nowo zbudowany okręt w polskiej stoczni.

Po zakończonych badaniach kwalifikacyjnych oraz procedurach związanych z przekazywaniem prototypu nowoczesnego niszczyciela min wykonawca, stocznia Remontowa Shipbuilding SA z grupy kapitałowej Remontowa Holding, przekazała okręt użytkownikowi - 8 Flotylli Obrony Wybrzeża.

Okręt, zaprojektowany przez biuro Remontowa Marine Design, został zbudowany przez konsorcjum, którego liderem jest Remontowa Shipbuilding, a w którym uczestniczyły jeszcze Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej (CTM)

oraz Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni. CTM wytworzył i dostarczył na okręt Zintegrowany System Walki, w tym: okrętowy podsystem wspomagania dowodzenia, system obrony biernej, system obserwacji podwodnej, w tym stacje hydrolokacyjne oraz ładunki do niszczenia min.

28 listopada okręt został wcielony do służby. Uroczyscie podniesiono na nim banderę. W uroczystości przy nabrzeżu Pomorskim w Gdyni (nowemu niszczycielowi min asystowały inne okręty, między innymi ORP *Mewa*, którą ORP *Kormoran* zastąpi wkrótce w 13. Dywizjonie oraz ORP *Kontradmiral Xawery Czernic-*

ki, który jest, poza *Kormoranem*, jednym z najnowszych i najnowocześniejszych okrętów, a który również powstał w stoczni Remontowa Shipbuilding) wzięli udział m.in. minister obrony narodowej Antoni Macierewicz i matka chrzestna okrętu - Maria Karweta. Pierwszym dowódcą okrętu został kmdr ppor. Michał Dziugan.

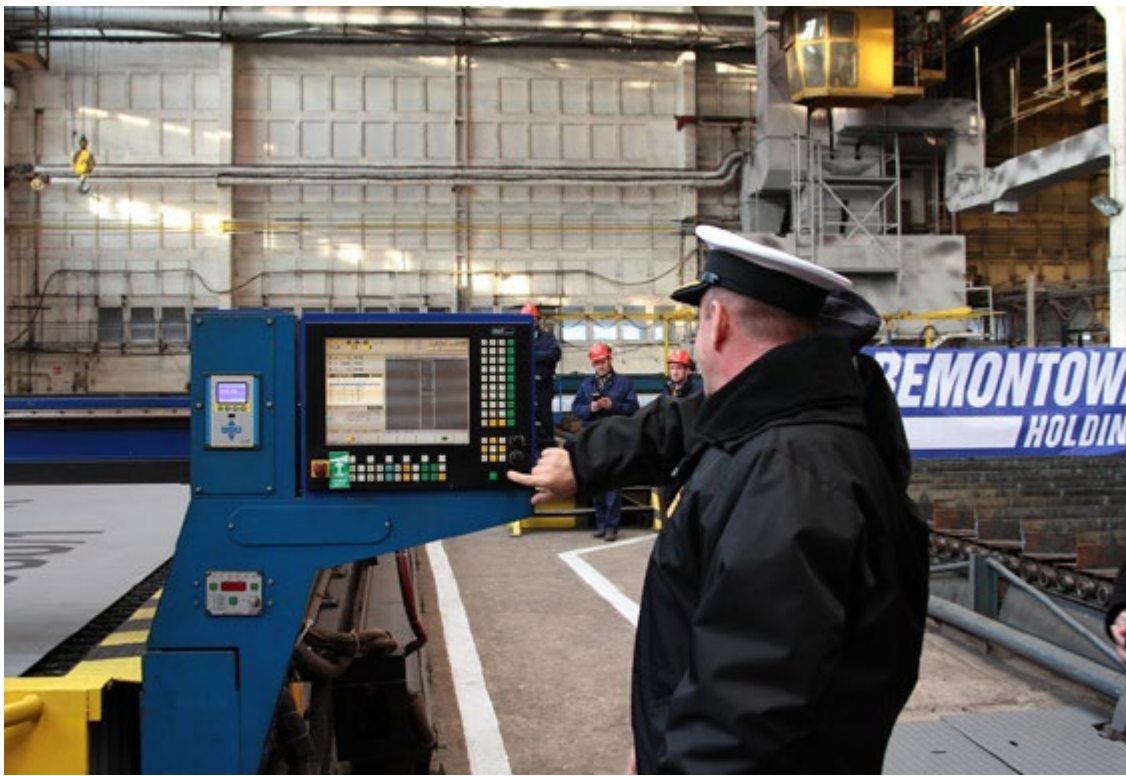
Nowoczesny niszczyciel min przeznaczony jest do prowadzenia działań bojowych na Morzu Bałtyckim, Morzu Północnym, a w przypadku działań sojuszniczych we wskazanym akwenie odpowiedzialności operacyjnej Połączonych Sił Morskich NATO.

Długość okrętu wynosi 58,5 m, szerokość ponad 10 m, a wyporność 830 t. Jego uzbrojenie stanowi 23-milimetrowa armata Wróbel II (która według planów ma być zastąpiona nowoczesną armatą) oraz trzy wielkokalibrowe karabiny maszynowe 12,7 mm i trzy wyrzutnie rakiet Grom. Jednostka została wyposażona w system zarządzania walką SCOT-M, a do walki z minami posłużą sonary oraz pojazdy podwodne.

Materiał video pokazujący wyjście okrętu ORP *Kormoran* ze stoczni i z Gdańska w dniu przekazania MW RP: <http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/orp-kormoran-przekazany-marynarce-wojennej/>

Relacja video z uroczystości wcielenia do służby i podniesienia bandery na ORP *Kormoran*: <http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/orp-kormoran-wchodzi-do-sluzby/>

W stoczni Remontowa Shipbuilding ruszyła budowa nowego holownika dla Marynarki Wojennej



Moment uruchomienia maszyny do palenia blach.
Fot.: Agnieszka Latarska

16 listopada w stoczni Remontowa Shipbuilding SA odbyło się, z udziałem licznych oficjeli, uroczyste palenie blach na budowę jednostki B 860/1. To pierwszy holownik z serii sześciu budowanych dla Marynarki Wojennej RP.

Uczestniczyli w nim m.in. Piotr Dowżenko - prezes Remontowa Shipbuilding SA, kmdr Albert Figat - Szef Sztabu Dywizjonu Okrętów Wsparcia, kmdr por. Robert Lisowski - dowódca 12 Dywizjonu Trałowców, kmdr ppor. Krzysztof Stępniewski - przedstawiciel zamawiającego - Inspektoratu Uzbrojenia MON i płk Waldemar Bogusławski - z-ca Szefa Inspektoratu Uzbrojenia ds. Techniki Lotniczej i Morskiej, a także przedstawiciele PRS SA z prezesem zarządu Andrzejem Madejskim na czele.

– To niezwykle ważny projekt dla naszej Stoczni, bo potwierdza jej specjalizację i powrót do tradycji zaopatrywania naszej Marynarki Wojennej w okręty różnego rodzaju - mówił prezes Remontowa Shipbuilding Piotr Dowżenko. – Jest to drugi projekt w ostatnim czasie, po ORP *Kormoran*, który realizujemy wspólnie z Inspektoratem Uzbrojenia MON i Marynarką Wojenną - dodał.

Holowniki będą wykorzystywane m.in. do zabezpieczenia bojowego oraz wsparcia logistycznego na morzu i w portach, wykonywania działań związanych z ewakuacją techniczną, wsparcia akcji ratowniczych, a także neutralizacji zanieczyszczeń. Klasa lodowa jednostek pozwoli również na ich eksploatację w ciężkich warunkach lodowych w asyście lodołamaczy. Na ich pokładzie otwartym możliwy będzie transport ładunków drobnicowych o łącznej masie do 4,0 t i uciążu 35 t. Zapas paliwa wystarczy na 7 dni pracy, natomiast autonomiczność jednostek wynosi 5 dni.

Uroczystość zakończono podpisaniem wspólnego dokumentu rozpoczynającego faktyczną budowę jednostki przez płk W. Bogusławskiego (Inspektorat Uzbrojenia), Ł. Brzozowskiego (kierownik projektu) oraz G. Pettke (Dyrektor Pionu Okrętowego, PRS SA).

Położenie stępki pierwszego holownika planowane jest na 16 stycznia 2018 roku, a przekazanie do eksploatacji planowane jest na 19 lutego 2019 roku. Kolejne jednostki będą trafiały do związków taktycznych Marynarki Wojennej RP w czteromiesięcznych odstępach. Zakończenie kontraktu planowane jest na listopad 2020 roku. Nowe jednostki zastąpią stacjonujące obecnie w bazach w Świnoujściu i Gdyni.

Holowniki typu B 860 - charakterystyka podstawowa:

długość całkowita - 29,20 m, szerokość - 10,47 m, tonaż pojemnościowy brutto - 387; moc maksymalna - 2×1193 kW, prędkość maksymalna - nie mniej niż 12,0 w; uciąg na palu - nie mniej niż 35 T; załoga - 10 osób; klasyfikacja - PRS, notacja klasy - *KM TUG/FIRE FIGHTING SHIP1 II L1 AUT NAV1 *PRM

Relacja video z oficjalnego rozpoczęcia budowy holownika dla MW:

<http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/holownik-dla-mw-w-budowie>

Pożegnanie *El-Mellaha*

W piątek, 17 listopada rozpoczął podróż do Algierii, przekazany oficjalnie 21 października br. oficjalnie przez stocznnię (wtedy nastąpiło też podniesienie bandery na jednostce, patrz - poprzednia edycja biuletynu FO), żaglowiec *El-Mellah*. W Algierze spodziewany jest 2 lub 3 grudnia.

Statek zbudowała stocznia Remontowa Shipbuilding SA z Holdingu Remontowa, na mocy kontraktu zaranżowanego przez Cenzin z grupy PGZ. Projekt statku dostarczyła firma projektowo-konsultingowa Choren Design & Consulting, kierowana przez Zygmunta Chorenia, zaliczanego do najlepszych projektantów żaglowców na świecie. *El-Mellah* jest tysięczną jednostką zwodowaną w stoczni Remontowa Shipbuilding, a zarazem pierwszym dotąd żaglowcem tam zbudowanym.

Trójmasztowa fregata (ożaglowanie rejowe) charakteryzuje się długością całkowitą 110 m, szerokością 14,5 m i wysokością boczną 8,6 m. Łączna powierzchnia ożaglowania statku to ok. 3000 m² zapewniająca prędkość pod żaglami nawet 17 węzłów (przy wietrze 6° B), a najwyższy z masztów sięga 54 m wysokości licząc od lustra wody. Załogę żaglowca stanowi 222 ludzi (w tym 120 kadetów, spośród których 40 ma być kobietami). Z trzech stalowych masztów najwyższy, środkowy, ma wysokość 54 m, a trzeci mieści przewód kominowy.

El-Mellah może być eksploatowany na wszystkich dostępnych akwenach świata z wyłączeniem strefy polarnej w okresie zimy polarnej.

Kolejna barka paszowa na farmy rybne z firmy Stal Complex



Fot.: Piotr B. Stareńczak

24.11.2017 r. została wyeksponowana do klienta (holowana) kolejna jednostka - *Fram 56* z serii „Nova”. Jest to barka w nowoczesnym designie, z możliwością zdalnego zarządzania produkcją. Barka ma ładowność 300 t karmy. Przeznaczona jest na farmę hodowli łososia w okolicach Tromsø w Norwegii.

Jednostka wyposażona jest m.in. w pokładowy żuraw z wysięgnikiem teleskopowym i oczywiście we wszystkie urządzenia i systemy związane z jej funkcją, czyli m.in. podajniki / dozowniki karmy dostarczone przez Steinsvik - zlecającego w Gdyni budowę i odbiorcę barki. Ostatecznym użytkownikiem barki *Fram 56* będzie SalMar.

Obecnie firma Stal Complex jest w trakcie realizacji trzech projektów z tej serii o ładowności karmy 450 t i 600 t dla klientów z Hiszpanii, Norwegii i Kanady.

REMONTY I PRZEBUDOWY

W stoczni Remontowa SA przedłużono pierwszy z czterech promów operatora Finnlines

Gdańska Stocznia Remontowa SA przedłużyła *Finntide*, pierwszy z czterech promów fińskiego operatora Finnlines. Statek ro-ro typu „Breeze” jest teraz dłuższy o około 30 metrów.

Finntide, przekazany w 2012 roku przez chińską stocznnię Jinling, przybył do Gdańska 25 września 2017 roku. Zgodnie z planem statek został rozcięty na dwie części, pomiędzy które wstawiono 30-metrową wstaw-



Finntide wydłużany w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA.
Fot.: Sławomir Lewandowski

rem towarzystwa klasyfikacyjnego RINA, jest częścią programu inwestycyjnego fińskiego operatora, który ma znacznie poprawić efektywność energetyczną promów i tym samym przyczynić się do ograniczenia przez nie emisji szkodliwych dla środowiska związków. W ramach tego programu fińska spółka zleciła Gdańskiej Stoczni Remontowa SA przedłużenie czterech statków typu „Breeze” (*Finnsky, Finnsun, Finntide* i *Finnwave*) z opcją na kolejne dwa.

Finntide powrócił do żeglugi na trasie Uusikaupunki/Turku - Travemünde. Kolejny statek, który ma zostać przebudowany, wyruszyć miał do stoczni Remontowa SA 28 listopada 2017 r.

kę, ważącą ok. 1500 ton. Kadłub ponownie zespa-
wano, dzięki czemu prom zyskał dodatkowych 1000
metrów długości linii ładunkowej. Po modyfikacji
Finntide ma 217,77 m długości i 4213 metrów linii
ładunkowej.

W projekcie bierze udział także m.in. Polski Rejestr
Statków SA, który odpowiadał za przygotowanie od-
powiednich obliczeń wytrzymałościowych dla zmo-
dyfikowania statku ro-ro. Przygotowania do etapu re-
alizacji inwestycji są kluczowe dla bezpieczeństwa
załogi i przewożonych ładunków. Jak czytamy w
oficjalnej informacji PRS - jego specjaliści dołożyli
wszelkich starań, by wykonane prace obliczeniowe
przyczyniły się do odpowiedniej realizacji zadania
przedłużenia statku.

Wydłużenie *Finntide*, przeprowadzone pod nadzo-

WYPOSAŻENIE OKRĘTOWE

Nowe uszczelnienia Roxtec upraszczają cyfryzację statków

Postępujące unowocześnianie statków, jednostek morskich i instalacji *offshore* wymaga inteligentnych roz-
wiązań do modernizacji i rozbudowy. Chcąc pomóc operatorom instalacji i obiektów w sektorach morskim
i *offshore* szybko i efektywnie wprowadzać niezbędne zmiany, Roxtec, reprezentowany w Polsce przez
Roxtec Poland Sp. z o.o. przygotował nowe rozwiązanie niewymagające spawania.

Rozwiązanie uszczelniające Roxtec SLA, w którego skład wchodzi sprawdzone przepusty Roxtec R lub
uszczelnienia RS oraz nowo opracowane tuleje adaptacyjne, upraszcza dodawanie kabli na późnych etapach
projektów oraz umożliwia modernizowanie i wykonywanie napraw bez spawania. Rozwiązanie jest dopusz-
czone do stosowania w sekcjach o klasie odporności przeciwpożarowej A oraz gwarantuje odporność na
ciśnienie wody do 2,5 bara. Wymaga także mniej prac związanych z wierceniem otworów i mocowaniem.

Eksport usług z Polski do stoczni w Chorwacji...

Stocznia Brodosplit ze Splitu zatrudniła 34 pracowników z polskiej firmy Activ. Polacy pomagają w budo-
wie największego na świecie statku żaglowego *Flying Clipper*.

Pracownicy spółki Activ wykonują prace związane z dekoracją wnętrza jednostki: prace stolarskie w po-
mieszczeniach wspólnych dla pasażerów i załogi, a także przy cięciu i instalowaniu blach.

Jest to efekt wygrania przez Activ przetargu na wyposażenie pomieszczeń publicznych i restauracji. Meble
montowane na pokładzie żaglowca przez Activ pochodzą z fabryki tej firmy. Ponadto realizuje ona prace
związane z montażem izolacji oraz blachownia ścian i sufitów. Polacy mają uczestniczyć w pracach przy
żaglowcu do końca jego budowy, czyli do lipca 2018 roku.

Flying Clipper, pięciomasztowy żaglowiec, mierzy 162,22 m długości, a powierzchnia jego żagla to 6347
m². Będzie największą tego typu jednostką na świecie. Statek budowany jest dla armatora Star Clippers. Na
pokładzie *Flying Clipper* będą miejsca dla 139 członków załogi oraz 300 pasażerów.

...i do stoczni w Niemczech

W Rostocku, w stoczni Neptun Werft GmbH należącej do grupy Meyer Werft, dobiega końca budowa (pod symbolem 575) gazowca LNG o nazwie *Coral Energice*.

Na jednostce tej, zwodowanej w lipcu, a przeznaczonej do przekazania jeszcze w tym roku, część prac elektrycznych wykonywała firma An-Elec Sp. z o.o. Chodzi o montaż tras kablowych i podłączanie rozdzielnic elektrycznych.

Statek o długości całkowitej 163,86 m, szerokości 24,50 m, nośności 14 000 t i tonażu pojemnościowym brutto 22 125, mający przewozić do 18 000 m³ skroplonego gazu ziemnego, przeznaczony jest dla holenderskiego armatora Anthony Veder.

INNE

65 lat Remontowej: Przyszłość rodzi się dziś, na naszych oczach!



Piotr Soyka przyjął gratulacje od wicepremiera Mateusza Morawieckiego, przekazane przez wiceministra finansów Pawła Cybulskiego.
Fot. Sławomir Lewandowski



Piotr Soyka z arcybiskupem Sławojem Leszkiem Głódziem i kpt. ż.w. Zbigniewem Sulatyckim.
Fot. Sławomir Lewandowski

W czwartek, 16 listopada br. Gdańska Stocznia Remontowa im. J. Piłsudskiego SA świętowała jubileusz 65-lecia. W Operze Bałtyckiej odbyła się gala z udziałem posłów Ziemi Gdańskiej, przedstawiciele władz państwowych, samorządowych, duchowieństwa oraz instytucji i firm gospodarki morskiej, a także stoczniovców.

- Remontowa to nasze życie. Ja sam jestem z nią związany od ponad pięćdziesięciu lat, a przez mojego Ojca - od lat sześćdziesięciu pięciu - mówił podczas gali prezes grupy Remontowa Holding Piotr Soyka.

Gdańską Stocznnię Remontową utworzono 7 listopada 1952 roku. Wydzielono ją jako samodzielny podmiot z Bazy Remontowej Ostrów, która wcześniej była Wydziałem Remontu Okrętów Stoczni Gdańskiej. Podpis pod dokumentem podpisał ówczesny główny inżynier Stoczni Gdańskiej, dyr. Henryk Soyka.

Przez 37 lat remontowała ona głównie statki z tzw. bloku wschodniego. W 1989 roku, gdy po wygraniu konkursu dyrektorem naczelnym stoczni został Piotr Soyka, zapoczątkowano w niej zmiany, dzięki którym przekształciła się w nowoczesną firmę zdolną do konkurowania na wolnym rynku.

Od 2001 roku, w którym stocznnię sprywatyzowano, rozpoczęła się budowa grupy kapitałowej, obecnie składającej się z ponad 20 spółek, zajmujących się projektowaniem, budową, remontami, przebudowami i wyposażaniem jednostek pływających. Na rzecz grupy Remontowa Holding pracuje ponad 8 tysięcy ludzi zarówno w jej spółkach jak i firmach kooperacyjnych.

„Obecnie Remontową nazywa się trzecią stocznnią w Europie i piątą na świecie” - napisał wicepremier Mateusz Morawiecki w przesłaniu, odczytanym podczas gali przez podsekretarza stanu w Ministerstwie Finansów Pawła Cybulskiego. „To miejsce świadome swojej wartości, potencjału i historii. To polska własność, entuzjazm, oraz umiejętności budowane poprzez strategię na rzecz odpowiedzialnego rozwoju - podkreślił wicepremier.

„Składam gratulacje prezesowi Remontowa Holding, osobie, bez której zdolności, talentu managerskiego oraz determinacji w dążeniu do celu nie byłoby, ani dzisiejszego jubileuszu stoczni, ani też całej grupy stoczniowej pielęgnującej najlepsze polskie tradycje budowy statków” - napisał w liście odczytanym podczas gali minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk.

Gratulacje na scenie składali także: Dorota Arciszewska - Mielewczyk, przewodnicząca Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a także marszałek pomorski Mieczysław Struk.

- Remontowa to tysiące pracowników, kooperantów i ich rodzin - mówił marszałek Struk. - Chciałbym prosić o przyjęcie gratulacji z przeświadczeniem, że nie tylko pracownicy stoczni, ale też mieszkańcy Pomorza są dumni, że Remontowa 65 lat funkcjonuje w naszej gospodarce, że jest znakomitą marką, świetną wizytówką i ambasadorem Pomorza, Gdańska i Rzeczypospolitej.

Piotr Soyka wręczył jubileuszową nagrodę specjalną - szklany prostopadłościan z wygrawerowanym laserowo w środku wizerunkiem śruby okrętowej w kategorii „Zasłużony dla Remontowej” oraz „Przyjaciel Remontowej”.

Galę uświetnił występ Teatru Studio Buffo z Nataszą Urbańską i Januszem Józefowiczem.

O przebudowie promów BC Ferries i „zielonej żegludze” na spotkaniu OECD w Paryżu



Slajd z prezentacji SEA Europe podczas obrad OECD w Paryżu, z okładką magazynu Poland@SEA, wskazujący na proekologiczną przebudowę promów BC Ferries w Remontowej jako przykład dobrej praktyki w światowym przemyśle remontu statków.

Fot.: Jerzy Czuczman



Polskę reprezentował m.in. Jerzy Czuczman, prezes Forum Okrętowego (pierwszy po lewej).

Fot.: Twitter/SEA Europe

20 i 21 listopada br. w siedzibie OECD w Paryżu odbyło się posiedzenie grupy roboczej ds. przemysłu stoczniowego (WP6). Szczególną uwagę poświęcono sprawom związanym z ochroną środowiska w żegludze, czyli tzw. *green shipping*.

Uczestniczyli w nim przedstawiciele niemal całego świata okrętowego, w tym również USA. Polskę reprezentowała Agnieszka Kuraszyk z Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Jerzy Czuczman, prezes Forum Okrętowego. Zabrakło reprezentacji Chin.

Rozmawiano m.in. o konieczności wprowadzenia zasad jednakowej konkurencji dla wszystkich uczestników sektora stoczniowego. Pojawiło się także kilka kontrowersyjnych wątków dotyczących ekologicznej żeglugi.

Przedstawicielka International Energy Agency, Renske Schuitmaker, wyraziła przekonanie, iż wdrożenie na statkach napędów zasilanych LNG nawet w połowie światowej floty nie zapobiegnie w praktyce emisji gazów cieplarnianych. Z kolei Simon Bennett, dyrektor ds. polityki w International Chamber of Shipping zaproponował, aby do czasu rozwoju na pełną przemysłową skalę napędów eliminujących całkowicie emisję CO₂, nadal w pełni korzystać w żegludze z ropy naftowej, odsuwając w czasie wdrażanie dyrektyw emisyjnych.

Polemizując z tymi stwierdzeniami, sekretarz generalny SEA Europe Christophe Tytgat odparł, że już na obecnym etapie europejski przemysł stoczniowy ma gotowe technologie umożliwiające redukcję emisji niekorzystnych dla środowiska naturalnego. Jako przykład dobrej praktyki na skalę światową w zakresie wdrażania zaawansowanych rozwiązań proekologicznych, wskazał wielki projekt przebudowy promów pa-

sażersko - samochodowych na zasilanie skroplonym gazem ziemnym, realizowany w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA dla kanadyjskiego armatora BC Ferries.

Obradom przewodniczył Olav Myklebust, stały przedstawiciel Królestwa Norwegii przy OECD, który od nowego roku będzie ambasadorem Królestwa Norwegii w Polsce.

Podwykonawca wyposażenia na statek ma prawo do stawki 0 proc. VAT

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gdańsku 17 października 2017 r. wydał wyrok, w którym stwierdził, że dla możliwości zastosowania stawki VAT 0% ustawodawca nie wprowadza wymogu w odniesieniu do podmiotu, na rzecz którego jest dokonywana dostawa, a stosuje jedynie kryterium przedmiotowe. W rezultacie jeżeli, towary dostarczane na rzecz pośrednika są przeznaczone na jednostki pływające, o których mowa w art. 83 ust 1 pkt 1 ustawy o VAT, istnieje możliwość zastosowania stawki VAT 0%.

Wyrok WSA w Gdańsku dotyczył spółki, której głównym profilem działalności jest projektowanie i budowa urządzeń dla przemysłu stoczniowego z przeznaczeniem na statki oraz platformy wiertnicze, które są sprzedawane m.in. na rzecz pośredników, montujących następnie zakupione części do innego urządzenia i dokonujących dostawy całego urządzenia na rzecz armatora bądź stoczni.

Spółka zwróciła się z pytaniem do organów podatkowych czy może stosować preferencyjną stawkę 0%. Organ podatkowy uznał, że spółka nie może stosować stawki 0% w sytuacji, w której części są nabywane przez pośredników. Spółka zaskarżyła wydaną interpretację indywidualną i sprawa trafiła do WSA. Sąd przychylił się do stanowiska strony skarżącej i przyznał jej prawo do stosowania preferencyjnej stawki.

Jak podkreślają eksperci firmy doradczej Deloitte, która analizowała ten przypadek, konkluzje wynikające z wyroku WSA w Gdańsku są bardzo korzystne dla podatników i mogą pozwolić na szersze zastosowanie stawki 0%, niemniej jednak z uwagi na odmienne stanowisko Ministerstwa Finansów kwestia ta może wiązać się z potencjalnym sporem z organem podatkowym.

Zainteresowane firmy mogą zwracać się do Deloitte, w celu omówienia wpływu wydanego orzeczenia na ich działalność.

Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa 2018.

W czwartek 25 stycznia 2018 w Warszawie w hotelu Novotel Airport odbędzie się trzecia edycja Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa 2018.

Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa, gromadzące licznych wysokiej rangi uczestników z sił zbrojnych, instytucji naukowych i badawczo-rozwojowych i firm produkcyjnych oraz handlowych, to unikatowe w skali Polski wydarzenie. Jest ono organizowane przez dwa podmioty od lat zaangażowane w sprawy morskie - Akademię Marynarki Wojennej w Gdyni będącą kuźnią kadr Marynarki Wojennej RP oraz Zarząd Targów Warszawskich, organizatora największego wydarzenia branży morskiej w Polsce - Międzynarodowych Targów Morskich Baltexpo. Oś programowa Forum tworzona jest w konsultacji ze wszystkimi instytucjami mającymi wpływ na kierunki i dynamikę rozwoju Marynarki Wojennej RP oraz wspierających jej zdolności przemysłów morskich. Forum tradycyjnie odbywa się w Warszawie, co sprzyja włączeniu do dialogu na temat przyszłości Marynarki Wojennej także tych spośród decydentów, którzy w swojej dotychczasowej pracy nie mieli wielu okazji by w tym dialogu uczestniczyć.

Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa to także wystawa, na której prezentowane są nowoczesne technologie dla Marynarki Wojennej, potencjał kooperacyjny polskich i zagranicznych producentów okrętów i uzbrojenia morskiego oraz dziedzictwo Marynarki Wojennej. Na wystawie będzie można zapoznać się z rozwiązaniami i technologiami takich czołowych polskich i zagranicznych podmiotów takich jak Polska Grupa Zbrojeniowa S.A., DCNS, SAAB, BAE Systems, ThyssenKrupp Marine Systems, Kongsberg Defence & Aerospace, Remontowa Shipbuilding S.A., Siltec Sp. z o.o., Kenbit Sp.J., Mavernic, Politechnika Gdańska, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej, PIT-Radwar, Ibcoll oraz Zakłady Mechaniczne Tarnów.

Informacje: www.fbm.ztw.pl

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