



*Naszym Czytelnikom, ludziom morza i wszystkim uczestnikom sektora gospodarki morskiej, w 2018 Roku życzymy śmiałych pomysłów i trafnych decyzji w biznesie, szczęścia, zdrowia, spełnienia marzeń, udanej realizacji wszelkich planów, a także siły i wytrwałości w dążeniu do ich realizacji.*

*Związek Pracodawców  
Forum Okrętowe*

## U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

### NOWE BUDOWY

#### Kontrakty na budowę kolejnych niszczycieli min



Podpisanie umowy na budowę dwóch kolejnych okrętów projektu „Kormoran II” w MON, 27.12, 2017.  
Fot.: Piotr B. Stareńczak/PortalMorski.pl

Dostawę dwóch nowoczesnych niszczycieli min wraz z trzema pakietami wsparcia logistycznego oraz jednego okrętu ratowniczego, z opcją zamówienia drugiego - zakłada umowa warta niemal 2 mld zł podpisana w środę w MON.

Okręty projektu „Kormoran II” zbuduje konsorcjum firm ze stoczną Remontowa Shipbuilding SA z grupy Remontowa Holding jako liderem. Pozostałe spółki konsorcjum to OBR Centrum Techniki Morskiej SA (OBR CTM) oraz Stocznia Wojenna PGZ Sp. z o.o. z Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Wartość kontraktu na budowę dwóch okrętów „Kormoran II”, to ponad 1 mld 100 mln zł.

Wiceminister obrony Bartosz Kownacki podkreślił, że kontrakty te są ważnym elementem na drodze do

odbudowy polskiego potencjału stoczniowego. Wyjaśnił, że realizacją zamówień zajmą się spółki zarówno prywatne - Remontowa Shipbuilding - jak i państwowe, wchodzące w skład Polskiej Grupy Zbrojeniowej. W imieniu Zamawiającego umowę podpisał płk Dariusz Pluta, szef Inspektoratu Uzbrojenia MON. Umowę na budowę dwóch niszczycieli min projektu „Kormoran II” ze strony stoczni Remontowa Shipbuilding SA, lidera konsorcjum, podpisali prezes zarządu Piotr Dowżenko oraz członek zarządu stoczni Bartłomiej Pomierski. W uroczystości w MON wziął udział Piotr Soyka, prezes grupy kapitałowej Remontowa Holding. W imieniu konsorcjanta - OBR CTM SA - umowę podpisał prezes zarządu Andrzej Kilian oraz wiceprezes Joanna Sztiller. Natomiast w imieniu podmiotu Stocznia Wojenna PGZ Sp. z o.o. podpis na dokumentach złożył prezes zarządu Konrad Konefał.

Dwa nowe niszczyciele min wejdą na wyposażenie Marynarki Wojennej w latach 2020-2021.

**Zobacz relację filmową z podpisania umowy na kolejne niszczyciele min:**

<http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/nowe-okrety-dla-marynarki-wojennej-rp/>

## **Polskie statki SAR dla Wietnamu**



Wizualizacja statków SAR, które mają być zbudowane dla Wietnamu.  
Rys.: RMDC

Cenzin (Grupa PGZ) pełni rolę brokera i koordynatora w projekcie dostarczenia Socjalistycznej Republice Wietnamu sześciu morskich jednostek poszukiwawczo-ratowniczych typu SAR (ang. *Search and Rescue*). Ramową umowę kredytową, obejmującą przede wszystkim ten kontrakt, podpisali 28.11.2017 r. w Hanoi Prezydent RP Andrzej Duda oraz Prezydent Wietnamu Trần Đại Quang. W budowie statków będzie uczestniczyła stocznia Remontowa Shipbuilding.

Jednostki typu SAR są wysoko wyspecjalizowanymi statkami ratowniczymi służącymi do prowadzenia działań w morskiej strefie odpowiedzialności danego kraju. Pozwalają na udzielenie pomocy medycznej, jak również prowadzenie długotrwałych działań poszukiwawczych w każdych warunkach hydrologiczno-meteorologicznych.

Osiągnięcie porozumienia poprzedziły kilkuletnie negocjacje z Narodowym Komitetem Poszukiwawczo-Ratowniczym Wietnamu (National Committee for Search and Rescue - NCSR) uwieńczony parafowaniem umowy w początkach 2016 roku w Hanoi pomiędzy stoczną Remontowa Shipbuilding z Gdańska, a wyznaczonymi stoczniami wietnamskimi.

Statki zostaną dostarczone do Wietnamu w następującej konfiguracji: w pierwszej kolejności będą to dwie gotowe jednostki poszukiwawczo-ratownicze SAR, następnie cztery jednostki SAR w pakietach do złożenia w stoczni wskazanej przez zamawiającego (pakiety te zostaną wyprodukowane w Polsce). Przedmiotem umowy są również: dokumentacja projektowa, pakiety materiałów i wyposażenia do budowy czterech jednostek w stoczni wietnamskiej. Polscy specjaliści będą też współuczestniczyć w pracach stoczniovców wietnamskich.

Czas trwania projektu to ok. 4 lata, a wartość kontraktu wnosi ok. 200 mln EUR. W najbliższych miesiącach planowane jest podpisanie umowy wykonawczej finansującej projekt. Jeżeli procedury te pójdą sprawnie, to budowa pierwszej jednostki w stoczni Remontowa Shipbuilding rozpocznie się jeszcze w 2018 roku. Projekt koncepcyjny statku opracowało biuro Remontowa Marine Design & Consulting z grupy Remontowa Holding.

## **Rozstrzygnięcie przetargu na statki wielozadaniowe dla Urzędów Morskich**

W piątek, 22 grudnia, opublikowano zawiadomienie o wyborze najkorzystniejszej oferty w postępowaniu nr PO-II-370/ZZP-3/36/17 w sprawie udzielenia zamówienia publicznego pn. „Budowa dwóch wielozadaniowych jednostek pływających”.

Za najkorzystniejszą uznano ofertę złożoną przez - należącą do Remontowa Holding - stocznię Remontowa Shipbuilding SA z Gdańska, spełniającą wszystkie wymagania zamawiającego. Otrzymała ona 100 punktów według sprecyzowanych kryteriów oceny.

Jednostki wielozadaniowe w codziennej eksploatacji przeznaczone będą do realizacji zadań statutowych Urzędów Morskich w Szczecinie i Gdyni. W szczególności statki posłużą do utrzymania i aktualizacji oznakowania dróg wodnych, a więc głównie do transportu, obsługi, wymiany (stawianie i podnoszenie) oraz kontroli pław morskich (boi). Statki o takich funkcjach nazywane są czasem stawiaczami pław. Będą również wyposażone w urządzenia niezbędne do wykonywania pomiarów hydrograficznych wraz z ich obróbką i opracowywaniem (pomiaru głębokości torów wodnych, sporządzanie korekt map itd.).

W przypadku wystąpienia katastrofy morskiej, będą mogły być wykorzystane do holowania, zwalczania rozlewów olejowych, gaszenia pożarów oraz pełnienia funkcji ratowniczych. W okresie zimowym, gdy wystąpi zalodzenie torów wodnych, służyć będą do lodołamania.

Każdy ze statków ma mieć długość całkowitą około 60 m, szerokość 12,8 m i zanurzenie 3,5 m. Projekt wykonało biuro projektowo-konsultingowe Remontowa Marine Design & Consulting (RMDC).

Mają zastąpić wysłużone już jednostki typu B91, także ze Stoczni Północnej, *Planeta* i *Zodiak* (o długości po ok. 61 m, szerokości 11,8 m, zanurzeniu 3,2 m i GT 905/750) wprowadzone do eksploatacji w 1982 roku. Koszt całego projektu szacowany jest na 240 mln zł (ale wiadomo, że oferenci w postępowaniu przetargowym zaproponowali nieco niższe ceny), z czego dofinansowanie unijne wyniesie 204 mln zł, co stanowi 85% kwoty. Pozostałe 15% zostanie pokryte z budżetu państwa. Inwestycja jest współfinansowana przez UE ze środków Funduszu Spójności, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Instytucją pośredniczącą jest Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT).

## KOOPERACJA STOCZNIOWA

### Kolejna nadbudówka luksusowego jachtu z Gdańska

Stocznia Aluship Technology podpisała kontrakt na budowę nadbudówki aluminiowej na jednostkę o stocznym symbolu budowy Y719 dla holenderskiej stoczni Oceanco. Kontrakt obejmuje także projekt techniczny i wykonawczy konstrukcji.

Będzie to już 20. nadbudówka zbudowana (od roku 2003, kiedy przekazano pierwszą) z Aluship Technology dla Oceanco. Zamówiona konstrukcja przeznaczona jest na superjacht motorowy o długości ok. 117 m, budowany pod nadzorem Lloyd's Register (notacja klasy 100 A1 SSC, Yacht, MONO G6 \_LMC UMS SCM ECO-IHM MCA Large Commercial Yacht Code (LY3)).

Pierwsze cięcie blach na konstrukcję dla jachtu Oceanco Y719 ma się odbyć w lutym 2018 roku, a przekazanie gotowej nadbudówki - na początku roku 2019.

## REMONTY I PRZEBUDOWY

### Koreański masowiec na remoncie awaryjnym

Należący do koreańskiego armatora, noszący panamską banderę masowiec klasy panamax o imieniu *DL Adonis*, późną nocą 2 grudnia, na wodach między Estonią i Finlandią, na skutek awarii stracił napęd. Częściowo zalana została siłownia. Statek trafił na remont awaryjny do stoczni Remontowa SA w Gdańsku. Jak się nieoficjalnie dowiedzieliśmy - zalanie siłowni nastąpiło w wyniku awarii systemu balastowego.

Statek był bez ładunku - pod balastem (mocno wynurzony), ale mimo ciężkiej pogody i wysokiej fali występującej zwłaszcza w początkowym okresie holowania spod Hanko do Gdańska, *Fairplay 35*, eksploatowany przez Fairplay Towage Polska - dzięki swoim rozmiarom i mocy - bardzo dobrze radził sobie z holowaniem panamaxa. 11 grudnia rano na podejściu do portu Gdańsk holowanie zostało przejęte przez gdańskie holowniki portowe WUŻ Gdańsk. Wczesnym popołudniem statek stanął przy jednym z nabrzeży stoczni Remontowa SA.



Koreański masowiec w Remontowej SA.  
Fot.: Sławomir Lewandowski

tonażem pojemnościowym brutto 43 692 jedn., nośnością 79 329 t, wypornością 93 377 t, długością całkowitą 229,04 m, szerokością konstrukcyjną 32,27, zanurzeniem 14,62 m i wysokością boczną 20,25 m.

Należy do południowo-koreańskiego armatora Daelim Corp., jego operatorem jest Daelim Industrial Co Ltd, a zarządzany jest przez firmę NDSM Co Ltd, także z Korei Południowej.

Siłownia masowca *DL Adonis* była zalana do poziomu karteru silnika głównego, ale woda została już wcześniej, zanim holowany panamax dotarł do Gdańska, wypompowana. Według wstępnych oględzin silnik wyglądał na skorodowany i prawdopodobnie jego naprawa będzie wymagała rozbiórki. Po przybyciu statku do stoczni armator wraz z ubezpieczycielem rozpoczęli szacowanie szkód, a po zakończeniu tych prac podjęte miały być decyzje o zakresie prac remontowych, chociaż wstępnie szacowano czas potrzebny na ich wykonanie na około miesiąc.

*DL Adonis* (nr IMO 9553206), to masowiec zbudowany w 2010 roku w chińskiej stoczni COSCO (Dalian) Shipyard Co Ltd, według niemal identycznego projektu, jak panamaxy Polskiej Żeglugi Morskiej *Giewont*, *Jawor*, *Ornak* i *Rysy*. Charakteryzuje się

### **Sheksna po 23 latach wróciła do stoczni Remontowa SA**



*Sheksna* w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA.  
Fot.: Sławomir Lewandowski

stali w zbiornikach balastowych i komorach łańcuchowych (zalecenia klasyfikatora).

Bardzo dobrze o wybudowanej w Gdańsku jednostce wypowiada się kapitan oraz załoga. Załoga jest bardzo zadowolona ze statku. Podkreśla jego walory projektowe, m.in. sterowność oraz jakość wykonania, sprawność urządzeń po latach i solidną budowę.

Płynąca z Hamburga do Rygi jednostka wpłynęła 2 listopada do Remontowej SA na kilkutygodniowy remont. *Sheksna* to pierwszy statek zbudowany w Gdańskiej Stoczni Remontowej im. J. Piłsudskiego, zwodowany w 1994 roku, stąd budził zainteresowanie, szczególnie wśród stoczniovców, którzy pamiętali jego budowę.

*Sheksna* to uniwersalny statek, który operuje głównie na obszarze Morza Bałtyckiego i Północnego, przewozi różne towary, tj. drewno, pszenicę, kontenery. Armator w pierwszej kolejności zlecił konserwację kadłuba, demontaż steru i linii wału (który poddano obróbce) oraz remont armatury denno-zaburtowej. Zakres prac obejmował również remont niektórych rurociągów oraz w niewielkim zakresie wymianę

### **Remontowa SA zmodernizuje okręty rozpoznawcze ORP *Hydrograf* i ORP *Nawigator***

Konsorcjum, w skład którego weszła Gdańska Stocznia Remontowa im. Józefa Piłsudskiego SA jako lider oraz KenBIT sp. j. i AM Technologies Sp. z o.o. sp. k., zwyciężyło w postępowaniu realizowanym przez Inspektorat Uzbrojenia MON na dostawę, montaż i integrację systemów rozpoznania elektronicznego na okrętach ORP *Hydrograf* i ORP *Nawigator* oraz naprawę główną i dokową ORP *Hydrograf*.

Umowę w tej sprawie podpisano 6 grudnia br. w Warszawie. Realizacja kontraktu polega na dostawie, montażu i integracji systemów wsparcia elektronicznego ESM (*Electronic Support Measures*) oraz Szerokopasmowych Systemów Rozpoznania na obu okrętach rozpoznawczych. Dodatkowo na ORP *Hydrograf* zamontowane zostaną systemy dowodzenia rozpoznaniem, odbiorczo-antenowy oraz optoelektroniczny. *Hydrograf* przejdzie także naprawę główną i dokową.



ORP *Hydrograf* i ORP *Navigator* w Porcie Wojennym w Gdyni.  
Fot.: Piotr B. Stareńczak

Oba okręty rozpoznawcze, które przejdą modernizację zbudowano w Stoczni Północnej w Gdańsku (obecnie Remontowa Shipbuilding SA z grupy Remontowa Holding).

Okręty będą modernizowane pojedynczo. Najpierw, w styczniu 2018 roku, do stoczni wpłynie ORP *Hydrograf*. Po zrealizowaniu wszystkich prac na tym okręcie, drugim w kolejności będzie ORP *Navigator*. Remontowa SA posiada Świadectwo Bezpieczeństwa Przemysłowego I stopnia (*Security Clearance*), wystawione przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, co oznacza spełnianie najwyższych norm określonych w przepisach o ochronie tajemnicy i przetwarzaniu informacji niejawnych. Stocznia ma również zagraniczne odpowiedniki, takie jak: NATO Secret i Secret EU/UE Secret potwierdzające, że jest uprawniona do wykonywania zadań na rzecz obronności w Polsce, w obszarze NATO i Unii Europejskiej.

Oba okręty rozpoznawcze, które przejdą modernizację zbudowano w Stoczni Północnej w Gdańsku (obecnie Remontowa Shipbuilding SA z grupy Remontowa Holding).

## INNE

### INNOship w Bydgoszczy: spotkanie w duchu współpracy



Spotkanie w Bydgoszczy.  
Fot.: Jerzy Czuczman

Pod koniec listopada odbyło się wyjazdowe posiedzenie Rady Forum Okrętowego, otwarte dla wszystkich firm i instytucji do niego należących, a także zaproszonych podmiotów zewnętrznych. Gospodarzami spotkania byli Zdzisław Rakocy, prezes Famor SA oraz Przemysław Hoffmann, prezes firmy Promap. Tematem, który wzbudził zainteresowanie był INNOship, pierwszy od chwili transformacji ustrojowej tak kompleksowy program zwiększenia konkurencyjności polskiego przemysłu okrętowego. Obejmuje pięć obszarów: proces projektowania, systemy zasilania w energię, konstrukcje i obiekty pływające, obiekty nabrzeża oraz techniki wytwarzania. Zawie-

ra więc całościowe podejście do procesu wdrożenia innowacyjnego produktu, nowego lub udoskonalonego, uwzględniając przy tym infrastrukturę wspierającą i technologią wytwarzania.

W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele praktycznie całego polskiego przemysłu okrętowego, bo oprócz podmiotów należących do Forum Okrętowego, obecne były także Crist sp. z o.o., oraz Grupa MARS Shipyards and Offshore, w tym stocznia Nauta.

Prezentację na temat programu INNOship przedstawił Jacek Zimoch z PwC. Uwypuklała elementy procesu zarządzania programem na poziomie firmy, wskazując - jak przystąpić do opracowania wniosku o wsparcie. Spotkanie otworzyło nowy rozdział we współpracy wszystkich interesariuszy polskiego sektora stocznio-wego. Uczestnicy podkreślali konieczność kontynuacji tego typu merytorycznych spotkań w tak szerokim gronie.

Przygotowanie i złożenie wniosku do Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, które w początkach 2018 roku uruchomi program INNOship dedykowany całej branży okrętowej, poprzedzone wykonaniem wielu kosztownych badań rynkowych i analiz, było możliwe dzięki wsparciu Remontowa Holding.

#### Wiecej:

<http://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/37815-innoship-w-bydgoszczy-spotkanie-w-duchu-wspolpracy>

## System obrony przeciwminowej Głuptak wyróżniony przez MON



System obrony przeciwminowej Głuptak.  
Fot.: PG

Zespół pod kierunkiem dr. hab. inż. Lecha Rowińskiego, prof. nadzw. PG z Katedry Projektowania Okrętów i Robotyki Podwodnej Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa PG, który opracował „System głębinowy obrony przeciwminowej OPM kr. Głuptak”, zdobył wyróżnienie.

Wyróżnienie „za najlepszy patent za wynalazek, prawo ochronne na wzór użytkowy lub prawo z rejestracji wzoru przemysłowego, chroniony prawem własności przemysłowej, uzyskany w wyniku realizacji badań naukowych lub prac rozwojowych” zostało przyznane w ramach V Konkursu na najlepszą pracę naukową i wdrożenie z obszaru obronności. To już kolejna nagroda dla, opracowanego na PG, systemu do zwalczania min morskich.

Głuptak (kryptonim nadany przez służby MON) to system obrony przeciwminowej (OPM) - mały, zdalnie sterowany pojazd, podobny do torpedy. Pojazd służy do przenoszenia małego urządzenia (efektora) niszczącego minę morską, sam także ulega zniszczeniu. W wersji treningowej może być wykorzystywany do rozpoznania. Pojazdy typu Głuptak opracowane przez Politechnikę Gdańską znajdują się na pokładzie niszczyciela min ORP *Kormoran*, najnowszego okrętu Marynarki Wojennej.

Wydział OiO PG od ponad 40 lat prowadzi prace nad robotycznymi urządzeniami dla techniki głębinowej, w tym nad pojazdami podwodnymi dla celów m.in. obrony przeciwminowej. Efektem tych prac są systemy o kryptonimach Ukwiągł, Głuptak, Albatros i Morświn. System OPM Ukwiągł stosowany jest na niszczycielach min Marynarki Wojennej RP od roku 1999.

## Rozszerzenie Grupy ASE o Biuro Projektowo-Doradcze Eko-Konsult

Z dniem 28 listopada 2017 r. do Grupy ASE dołączyła nowa spółka Biuro Projektowo-Doradcze Eko-Konsult, prowadząca od 1992 roku działalność konsultingową w dziedzinie ochrony środowiska.

Biuro wykonuje analizy, studia, ekspertyzy, programy i plany z zakresu zarządzania ochroną środowiska w tym m.in. raporty o oddziaływaniu na środowisko, prognozy oddziaływania na środowisko, audyty i przeglądy środowiskowe, wnioski o pozwolenia zintegrowane, prowadzi szkolenia z zakresu ochrony środowiska dla pracowników administracji publicznej i służb ochrony środowiska przedsiębiorstw.

## Rusza projekt pilotażowy dotyczący budowy stacji dokującej dla dystrybucji LNG

Pierwszego grudnia br. Remontowa LNG Systems Sp. z o.o. z grupy Remontowa Holding rozpoczęła realizację projektu pilotażowego współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej, w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (Action no 2016-PL-TM-0268-S).

Projekt o nazwie „Budowa pilotażowej stacji dokującej, jako elementu systemu dystrybucji LNG w oparciu o zbiorniki kontenerowe” będzie realizowany przez najbliższe 3 lata. Jego celem jest zaprojektowanie, budowa i przeprowadzenie badań pilotażowej stacji dokującej LNG.

Głównym zadaniem stacji będzie długoterminowe utrzymywanie bezpiecznych parametrów technicznych intermodalnych, kriogenicznych zbiorników kontenerowych LNG. Umożliwi to dalszą dystrybucję LNG do klientów końcowych, przy wykorzystaniu wszystkich możliwych środków transportu (włączając nie eksploatowany do tej pory w tych celach transport kolejowy, śródlądowy i morski).

Każdy z kontenerów wyposażony będzie w zestaw czujników monitorujących parametry bezpiecznych warunków ciśnieniowo temperaturowych zbiornika. Warunki te wizualizowane będą za pomocą sygnalizatorów świetlnych o określonym dla danego stanu kolorze. „Inteligentna” stacja dokująca przy wykorzystaniu zintegrowanej automatyki będzie w stanie przywrócić optymalne, bezpieczne parametry ciśnieniowo temperaturowe danego zbiornika.

Dodatkową funkcjonalnością stacji będzie możliwość tankowania L-CNG. Konstrukcja oparta będzie o standardową ramę ISO. Umożliwi to transport stacji do dowolnej lokalizacji, w tym portu, co z kolei umożliwi sprawne bunkrowanie jednostek zasilanych LNG. Stacja pilotażowa zlokalizowana będzie w Sławkowie (woj. Śląskie) na terenie Euroterminala kolejowego w sąsiedztwie kluczowych szlaków transportowych korytarza sieci TEN-T.

**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**