



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES



NEWSLETTER MARZEC 2018

Na Wielkanoc, naszym Czytelnikom
i wszystkim pracującym
w gospodarce morskiej - spokoju,
pogody ducha, radości, zdrowia
i udanej realizacji wszystkich
przedsięwzięć,
życzy
Związek Pracodawców Forum
Okrętowe



U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

NOWE BUDOWY

Kontrakt na budowę statków dla Urzędów Morskich podpisany w Szczecinie



Wizualizacja projektu statku typu B618.

W siedzibie Urzędu Morskiego w Szczecinie 5 marca 2018 r. podpisano kontrakt na budowę dwóch wielozadaniowych jednostek pływających dla Urzędów Morskich w Gdyni i Szczecinie. Zbudowane zostaną przez stocznice Remontowa Shipbuilding SA z Gdańska, według projektu opracowanego przez Remontowa Marine Design & Consulting (RMDC).

Kontrakt na budowę dwóch statków wielozadaniowych podpisali Piotr Dowżenko, prezes zarządu oraz Dariusz Jaguszewski, członek zarządu ze strony stoczni Remontowa Shipbuilding SA, a w imieniu Urzędu Morskiego w Szczecinie - Wojciech Zdaniwicz, jego dyrektor.

Statki, o stoczniowych numerach budowy B618/1 (nr IMO 9851866) i B618/2 (nr IMO 9851878), mają być przekazane do eksploatacji do czerwca 2020 roku. W

codziennej eksploatacji posłużą do utrzymania i aktualizacji oznakowania nawigacyjnego szlaków morskich i śródlądowych dróg wodnych, a więc głównie do transportu, obsługi, wymiany (stawianie i podnoszenie) oraz kontroli pław morskich (boi).

Funkcjonalnie będą lodołamaczami pełnomorskimi. Do ich głównych zadań, gdy wystąpi zalodzenie torów wodnych, będzie należało lodołamanie. Będą również wyposażone w urządzenia niezbędne do wykonywania pomiarów hydrograficznych wraz z ich obróbką i opracowywaniem.

W przypadku wystąpienia katastrofy morskiej, będą mogły wspomagać i prowadzić ważne dla bezpieczeństwa na morzu działania ratownictwa morskiego (SAR), przeciw-pożarowe i ratownictwa technicznego (*salvage*), takie, jak holowanie jednostek pływających, zwalczanie rozlewów olejowych, gaszenie pożarów, podejmowanie rozbitków i inne funkcje ratownicze.

Jednostka będzie wyposażona w duży pokład roboczy do obsługi znaków nawigacyjnych (pław i boi), żuraw pokładowy o wysięgu maksymalnym 25 metrów oraz 10 tonach DOR oraz urządzenie holownicze o uciążu ok. 400 kN. Do zadań wymagających gaszenia pożarów statek wyposażony będzie w dwa monitory („działka”) wodno-pianowe zainstalowane na nadbudówce, które będą mogły podawać maksymalnie 1200 m³ wody na godzinę na odległość około 80 metrów, a nadbudówka i pokład roboczy będą chronione przez system kurtyny wodnej (zespół zraszaczy).

Na pokładzie znajdują się również urządzenia do podejmowania rozbitków z wody (siatki typu Dacon / Jason's Cradle), wyposażenie do zbierania rozlewów olejowych oraz łódzie robocze do prowadzenia akcji ratowniczych oraz prac hydrograficznych.

Załoga będzie miała do dyspozycji pięć kabin jednoosobowych i osiem kabin dwuosobowych. Na statku znajdzie się również miejsce dla 80 rozbitków.

Każdy ze statków ma mieć długość całkowitą około 60 m, szerokość 12,8 m i zanurzenie ok. 3,5 do 4,0 m. Statki mają się charakteryzować nośnością ok. 350 t i tonażem pojemnościowym brutto rzędu 1273 jedn. Statki typu B618 mają osiągać prędkość maksymalną 15 węzłów i uciąż na palu na poziomie 40 ton.

Elastyczny spalinowo-elektryczny układ napędowy oparty na dwóch pędnikach azymutalnych ze śrubami stałymi, w dyszach, z napędem elektrycznym 690 V, 50/60 Hz wraz ze sterem strumieniowym zapewniają bardzo dobre właściwości manewrowe.

Na elektrownię okrętową będą się składały cztery zespoły prądotwórcze o mocy około 1000 kWe - każdy (690 V, 50/60 Hz), przy czym - w zależności od zapotrzebowania na energię elektryczną - będą mogły pracować od jednego do czterech agregatów. Zaplanowano też awaryjny zespół prądotwórczy zasilający sieć 440 V i 230 V przy 50/60 Hz. Statek będzie również wyposażony w system pozycjonowania dynamicznego (DP). Nadzór będzie sprawowany przez Polski Rejestr Statków.

Budowa drugiego holownika dla Marynarki Wojennej RP rozpoczęta



Fot.: Remontowa Shipbuilding

16 marca 2018 roku, w stoczni Remontowa Shipbuilding odbyła się uroczystość pierwszego palenia blach jednostki B 860/2, czyli drugiego z sześciu zakontraktowanych w lecie ubiegłego roku holowników przeznaczonych dla Marynarki Wojennej RP.

Umowę na dostawę sześciu holowników dla Marynarki Wojennej przedstawiciele Inspektoratu Uzbrojenia MON oraz Stoczni Remontowej Shipbuilding SA podpisali 19 czerwca, natomiast uroczyste palenie blach na budowę jednostki B860/1 odbyło się 16 listopada ubiegłego roku, a położenie jej stępki - 23 stycznia 2018 r.

Projekt koncepcyjny i techniczny powstał w biurze projektowo-konsultingowym NED Project Sp. z o.o. z Gdańska (głównym projektantem jest Andrzej Lerch), we współpracy z biurem projektowym Re-

montowa Marine Design & Consulting Sp. z o.o. (RMDC). Cała dokumentacja wykonawcza i nadzór konstrukcyjny należą już do RMDC. Specjalistyczny nadzór techniczny w zakresie klasyfikacyjnym obejmie Polski Rejestr Statków. Pierwszy z sześciu holowników ma być przekazany w 2019 roku, a kolejne do 2020 roku.

Holowniki typu B 860 - charakterystyka podstawowa: długość całkowita - 29,2 m, długość między pionami - 25,12 m, szerokość konstrukcyjna - 10,47 m, wysokość na owrężu - 4,95 m, zanurzenie - 4,20 m, wyporność - ok. 332 t, tonaż pojemnościowy brutto - 368; napęd główny - 2 × silniki wysokoprężne o mocy 1193 kW - każdy, 2 × pędniki azymutalne, prędkość - co najmniej 12 w.

uciąg na palu - nie mniej, niż 35 T; zespoły prądotwórcze - × 2, załoga - 10 osób, klasyfikacja - Polski Rejestr Statków.

W stoczni Remontowa Shipbuilding zwodowano trawler dla odbiorcy z Norwegii



Moment wodowania.
Fot.: Piotr B. Stareńczak

Częściowo wyposażony statek rybacki dla norweskiego odbiorcy Westcon Yards AS (pierwszy z zamówionych dwóch podobnych) zwodowano we wtorek, 27 marca br. w stoczni Remontowa Shipbuilding w Gdańsku. Jednostka, która została zbudowana według projektu Rolls-Royce, dostarczonego przez zamawiającego, ma długość 75 metrów i szerokość 15,5 m.

Jest to trawler pelagiczny przeznaczony do połowu ryb okrężnicą oraz włokiem. Statek wyposażony jest w 11 zbiorników na schładzaną wodę morską (RSW). Wodowanie to było pierwszym w tym roku w Remontowa Shipbuilding, a zarazem już 1010. w historii tej stoczni. Portfel zamówień Remontowej Shipbuilding obejmuje kontrakty do końca 2021 roku. W portfelu zamówień stoczni znajdują się dwa niszczyciele min

typu „Kormoran 2” oraz sześć holowników budowanych dla Marynarki Wojennej RP, dwa promy pasażersko-samochodowe z napędem elektrycznym / hybrydowym zamówione przez brytyjskiego armatora Transport for London oraz dwa wielozadaniowe statki dla Urzędów Morskich w Gdyni i Szczecinie.

Nie tylko nowe katamarany w Aluship Technology

Aluship Technology z Gdańska buduje konstrukcję pływaków - kadłubów oraz nadbudówki promu - katamaranu *Bürgenstock* przeznaczonego na jedno z jezior szwajcarskich. Wyprodukowane przez Aluship komponenty konstrukcji montowane są w całość u odbiorcy - w szwajcarskiej stoczni Shiptec AG w Lucernie. Chodzi o dwupokładowy katamaran pasażerski, który ma pomieścić 300 osób i przewozić je z prędkością do 35 km/h. Jednostka ma mieć 38,00 m długości całkowitej i 10,25 m szerokości oraz masę własną - ok. 85 t. Aluship pracuje także nad znacznie większym katamaranem. W Gdańsku budowany jest także, do przekazania stoczni norweskiej jako w nieznacznym stopniu wyposażony, kolejny prom elektryczny (następca pionierskiego *Ampere*).

Chodzi o zakontraktowany przez operatora Fjord1 w stoczni Fjellstrand (która zleciła budowę konstrukcji aluminiowej statku firmie z Gdańska) prom pasażersko-samochodowy o długości 87,5 m, szerokości 20,8 m, mający pomieścić na swych pokładach do 120 samochodów osobowych, 12 ciężarowych oraz do 296 pasażerów. Statek ma być zatrudniony na linii Halhjem-Våge w regionie Hordaland.

Aluship Technology zajmuje się nie tylko nowymi budowami, ale bierze także udział w ciekawych, prestiżowych projektach - m.in. przebudów i modernizacji wycieczkowców. Niedawno zakończono kolejną modernizację dużego wycieczkowca w stoczni Grand Bahama Shipyard, w której niebagatelny udział miała firma z Gdańska. Aluship był odpowiedzialny za projekt techniczny i wykonawczy oraz za prefabrykację i montaż nowego dużego pomieszczenia w części dziobowej na najwyższym pokładzie wycieczkowca *Adventure of the Seas*, z przeznaczeniem na nowe przestrzenie dla pasażerów.

Ostatnio w Gdańsku trwały też prace przy budowie sekcji, m.in. nowego pokładu, na kolejny statek armatora Royal Caribbean Cruise Line - *Mariner of the Seas*. Te zainstalowane zostaną na statku modernizowanym w jednej ze stocznii hiszpańskich.

REMONTY I PRZEBUDOWY

Księżniczka opuściła stocznnię Remontowa SA

Gdańską Stocznnię Remontowa SA opuścił 21 marca, po zakończonym remoncie, prom pasażersko-samochodowy *Princess Anastasia*, należący do Moby SPL. To pierwszy statek tego armatora w tej stoczni.

Princess Anastasia, mierząca 176,8 m długości i 32 m szerokości ma 834 kabiny i jednorazowo może zabrać



Fot.: Sławomir Lewandowski

Moby SPL od kwietnia ub. roku obsługuje rejsy na Bałtyku kursując na trasie St. Petersburg - Helsinki - Tallin - Sztokholm. Na pokładzie promu *Princess Anastasia* na pasażerów czekają liczne atrakcje, wśród nich specjalny włoskiej i śródziemnomorskiej kuchni.

W Gdańskiej Stoczni Remontowa SA spośród wielu prac prom przeszedł przede wszystkim kompleksową renowację trzech silników głównych i dwóch zespołów prądotwórczych. Wymieniono także system MES (ewakuacji masowej).

Zobacz krótki materiał video: <https://www.youtube.com/watch?v=1vU58kJmkeA>

Remontowa SA przedłuży dwa kolejne statki Finnlines



Fot.: Sławomir Lewandowski

Wy, po rozcięciu kadłuba otrzymuje stalową wstawkę o wadze 1500 ton i wymiarach 29,5 metra długości, 26,5 metra szerokości i 23,5 metra wysokości. Wydłużenie promów o niemal 30 metrów znacznie poprawia ich efektywność energetyczną i tym samym przyczynia się do ograniczenia przez nie emisji szkodliwych dla środowiska związków.

Modernizacja jednostek serii „Breeze” odbywa się w ramach programu inwestycyjnego o wartości 70 mln euro.

- Inwestycja ta jest zgodna z polityką zrównoważonego rozwoju. Zwiększenie efektywności energetycznej naszych statków zmniejszy ilość szkodliwych emisji w przeliczeniu na każdą transportowaną tonę - powiedział Tom Pippingsköld, dyrektor finansowy Finnlines, jednego z największych operatorów floty ro-ro i ro-pax w Europie Północnej, należącego do Grupy Grimaldi.

Jak z kolei zauważa Michał Habina, prezes zarządu stoczni Remontowa SA, który w projekcie przedłużania statków Finnlines bierze udział od początku, czyli etapu rozmów kontraktowych, skorzystanie z opcji prze-

na pokład 2500 pasażerów oraz ponad 300 osób załogi. To jeden z rekordowej liczby promów, które w mijającym kwartale br. zawinęły do stoczni Remontowa SA. Ten prom to przykład wspólnego przedsięwzięcia rosyjskiego armatora St. Peter Line oraz włoskiego przewoźnika promowego Moby Lines z Mediolanu, specjalizującego się w przewozach w basenie Morza Śródziemnego. Obie firmy w 2017 roku utworzyły spółkę joint venture o nazwie Moby SPL. Sam prom, zbudowany w 1986 r. jako *Olympia*, na zamówienie Viking Line, później znany jako *Pride of Bilbao*, pływający w barwach P&O Ferries, w 2010 roku został sprzedany przez Irish Continental Group za 37,7 mln euro rosyjskiemu armatorowi St. Peter Line.

Rosyjska *Princess Anastasia*, wyczarterowana do

St. Petersburg - Helsinki - Tallin - Sztokholm.

Na pokładzie promu *Princess Anastasia* na pasażerów czekają liczne atrakcje, wśród nich

specjalny włoskiej i śródziemnomorskiej kuchni.

W Gdańskiej Stoczni Remontowa SA spośród wielu prac prom przeszedł przede wszystkim kompleksową renowację trzech silników głównych i dwóch zespołów prądotwórczych. Wymieniono także system MES (ewakuacji masowej).

Zobacz krótki materiał video: <https://www.youtube.com/watch?v=1vU58kJmkeA>

Remontowa SA przedłuży dwa kolejne statki Finnlines

Finnlines skorzysta z opcji przedłużenia dwóch kolejnych promów typu ro-ro serii „Breeze” w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA. Przypomnijmy, że umowę na modernizację promów podpisano w marcu 2017 roku. Dotyczyła ona czterech statków z opcją na dwa kolejne. I właśnie uruchomienia tej opcji, czyli przedłużenia jednostek nr 5 i 6 dotyczy ogłoszona w marcu decyzja fińskiego armatora.

Do tej pory stocznia przedłużyła łącznie trzy statki: *Finntide*, *Finnwave* i *Finnsky*. Dwa pierwsze już pływają na swoich liniach, natomiast trzeci opuścił stocznię 20 marca br. Czwarty - *Finnsun*, jak podaje Finnlines, zostanie przedłużony do końca maja br., natomiast dwa pozostałe - *Finnbreeze* i *Finnsea* - w okresie wrzesień-grudzień br.

Przypomnijmy, że każdy statek w trakcie przebudowy, po rozcięciu kadłuba otrzymuje stalową wstawkę o wadze 1500 ton i wymiarach 29,5 metra długości, 26,5 metra szerokości i 23,5 metra wysokości. Wydłużenie promów o niemal 30 metrów znacznie poprawia ich efektywność energetyczną i tym samym przyczynia się do ograniczenia przez nie emisji szkodliwych dla środowiska związków.

Modernizacja jednostek serii „Breeze” odbywa się w ramach programu inwestycyjnego o wartości 70 mln euro.

- Inwestycja ta jest zgodna z polityką zrównoważonego rozwoju. Zwiększenie efektywności energetycznej naszych statków zmniejszy ilość szkodliwych emisji w przeliczeniu na każdą transportowaną tonę - powiedział Tom Pippingsköld, dyrektor finansowy Finnlines, jednego z największych operatorów floty ro-ro i ro-pax w Europie Północnej, należącego do Grupy Grimaldi.

Jak z kolei zauważa Michał Habina, prezes zarządu stoczni Remontowa SA, który w projekcie przedłużania statków Finnlines bierze udział od początku, czyli etapu rozmów kontraktowych, skorzystanie z opcji prze-

dłużenia dwóch kolejnych jednostek ro-ro jest potwierdzeniem wysokich kompetencji stoczni i świadczy o zadowoleniu armatora z terminowej i sprawnej realizacji tego projektu.

OFFSHORE

Lotos Upstream wkracza do gry

W lutym spółka Lotos Upstream rozpoczęła działalność operacyjną. W skład jej grupy kapitałowej wchodzi już Lotos Norge oraz Lotos Geonafta. Niedługo do tego grona dołączy Baltic Gas. W planach jest poszerzenie działalności, w pierwszej kolejności o teren Brytyjskiego Szelfu Kontynentalnego. Wszystko po to, aby docelowo podwoić wielkość wydobycia Lotosu.

Spółkę Lotos Upstream zarejestrowano w pierwszej połowie 2017 roku. Powstała ona w ramach reorganizacji segmentu poszukiwawczo-wydobywczego Grupy Kapitałowej Lotos. 20 października na stanowisko prezesa Zarządu powołano Gavina Grahama, doktora geologii z ponad 35-letnim doświadczeniem w branży naftowej. W lutym 2018 roku zatrudniono 9 osób, które pełniły dotychczas analogiczne funkcje w strukturach Lotos Petrobaltic. To właśnie od tej spółki Lotos Upstream przejął kwestie strategii i rozwoju biznesu, nadzór właścicielski oraz nadzór nad realizacją zagospodarowania złóż (w gestii Lotos Petrobalticu nadal leży eksploatacja złóż B3 i B8 znajdujących się pod dnem Morza Bałtyckiego).

Poprzez spółki wchodzące w skład Grupy Kapitałowej Lotos Upstream realizowane będzie ok. 90% inwestycji w segmencie, określonych w strategii Grupy Lotos na poziomie minimum 3 mld zł. W planach jest rozszerzenie działalności na nowe kraje. Biorąc pod uwagę 10-letnie doświadczenie w realizacji przedsięwzięć w Norwegii, priorytetem jest sąsiadujący z tym krajem teren Brytyjskiego Szelfu Kontynentalnego. Spółka deklaruje, że planuje w przyszłości podwoić wydobycie, zostać operatorem na Morzu Północnym, maksymalnie zwiększyć wartość działalności prowadzonej na Litwie i wdrażać nowe koncepcje na potrzeby złóż położonych pod dnem Morza Bałtyckiego i innych niewystarczająco rozpoznanych złóż na terenie Polski.

INNE

Ruszył program sektorowy INNOship



Fot.: Piotr B. Stareńczak

Wdrożenie pierwszego w Polsce kompleksowego programu wsparcia prac badawczo-rozwojowych INNOship w branży stoczniowej ogłosiło 7 marca w Gdyni Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Budżet tej inicjatywy, w pilotażowym, dwuletnim etapie, wynosi ok. 240 mln zł.

Głównym zadaniem programu INNOship jest wspieranie innowacyjności produktowej i technologicznej oraz działalności badawczo-rozwojowej, które doprowadzi do wzrostu konkurencyjności polskiego przemysłu stoczniowego. Plan ma zostać zrealizowany do 2023 roku. Program INNOship przewiduje finansowanie innowacyjnych projektów w zakresie projektowania i produkcji jednostek pływających, w tym m.in. nowych systemów zasilania w energię, a także nowatorskich technologii wspierających infrastrukturę stoczniową oraz portową.

Dyrektor NCBR prof. Maciej Chorowski podkreślił, że kierowana przez niego instytucja spełnia w INNOship rolę „swoistego ubezpieczyciela przemysłu od ryzyka związanego z wprowadzaniem na rynek nowych technologii”.

- Chcemy, aby pomysły, które będą do programu zgłaszane i oceniane rzeczywiście były takimi projektami, które doprowadzą do tego, że branża stoczniowa będzie miała coraz większą wartość dodaną sprzedawanych przez siebie produktów - dodał.

- INNOship to morze możliwości warte 730 mln zł (łączy budżet INNOship w trzech etapach programu do 2023 r.), z czego około połowę muszą wyłożyć przedsiębiorcy, a reszta jest dofinansowywana - mówił Jerzy Czuczman, prezes Forum Okrętowego, które złożyło do NCBR wnioski o ustanowienie programu. Podkreślił jednocześnie, że głównym inicjatorem i mocno wspierającym powstanie programu ze strony branży stoczniowej była Remontowa Holding w Gdańsku, która m.in. sfinansowała przygotowanie studium wykonalności.

Nabór wniosków w pierwszym, dwuletnim pilotażowym etapie INNOship, rozpocznie się 30 kwietnia i potrwa do 29 czerwca 2018 r.

Relacja video - zapis rozmowy z prof. dr hab. inż. Maciejem Chorowskim, dyrektorem Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, przy okazji oficjalnego ogłoszenia uruchomienia programu INNOship dostępny jest pod adresem:

<http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/innoship-wystartowal/>

Laboratorium Badawcze PRS uznane przez IMO!

Jak ujawnił PRS w marcu - z dniem 16.01.2018 r. Laboratorium Badawcze Polskiego Rejestru Statków SA zostało umieszczone w wykazie laboratoriów publikowanym przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) - List Of Recognized Test Laboratories (SSE.1/Circ.3/Rev.1 z 2018-01-16) - laboratoriów uznanych w zakresie badań ogniowych konstrukcji okrętowych.

Placówka PRS została drugim polskim laboratorium umieszczonym przez IMO na liście laboratoriów uznanych przez administrację w zakresie 3 części FTP-Code 2010.

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