



Jak pozyskiwać kadry dla przemysłu stocznioowego? Najlepiej zacząć promocję już od dziecka!!! Spółka Stal Complex pokazała, że można to robić na bardzo wczesnym etapie edukacji...
Fot.: Stal Complex



U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

NOWE BUDOWY

Równoczesne wodowanie dwóch promów hybrydowych w stoczni Remontowa Shipbuilding

W stoczni Remontowa Shipbuilding SA, 15 maja 2018 r. zakończyła się operacja wodowania dwóch hybrydowych promów pasażersko-samochodowych budowanych na zamówienie brytyjskiego armatora – Transport for London.

Po raz pierwszy w tej stoczni z jednego doku pływającego wodowane były równocześnie dwa statki. Operacja wymagała bardzo starannych przygotowań i dokładnych obliczeń. Była możliwa dzięki zbliżonemu zaawansowaniu budowy obu promów, przekładającemu się na prawie identyczną masę, a co za tym idzie podobną pływalność jednostek.

Pierwszym etapem operacji było przesunięcie obu jednostek z placu montażowego na lądzie na dok pływający. Następnie dok przeholowano na głębię, gdzie został zanurzony, a po sprawdzeniu szczelności obu kadłubów i ich armatury denno-burtowej – jednostki zostały wydokowane.

Po wodowaniu stocznia rozpoczęła etap przygotowań do uruchomienia zamontowanego wcześniej wyposażenia oraz systemów. Jednym z nich jest nowoczesny katalityczny system oczyszczania spalin – szczegól-



Zwodowany prom hybrydowy dla przeprawy Woolwich w Londynie
Fot.: Remontowa Shipbuilding

nie ważny biorąc pod uwagę planowane zatrudnienie promów praktycznie w mieście – w przeprawie przez Tamizę łączącej dzielnicę Woolwich i North Woolwich.

Każdy z promów, dysponujący 210-metrowym pasem ładunkowym ro-ro, będzie mógł jednorazowo zabrać na pokład 150 pasażerów i 45 samochodów osobowych. Rowerzyści otrzymają swój oddzielny obszar na pokładzie ładunkowym w strefie pojazdów kołowych, odseparowany od dróg poruszania się pasażerów pieszych. Przewiduje się, że oba promy przewozić będą łącznie ponad milion samochodów i 2,6 miliona pasażerów rocznie.

W Remontowa Shipbuilding położono stępkę drugiego z sześciu holowników dla MW RP



Fot.: Sławomir Lewandowski

16 maja br. w stoczni Remontowa Shipbuilding należącej do Grupy Kapitałowej Remontowa Holding SA, odbyło się techniczne i formalne położenie stępki jednostki B 860/2, czyli drugiego z sześciu zakontraktowanych w lecie ubiegłego roku holowników przeznaczonych dla Marynarki Wojennej RP. Tym samym zakończono pierwszy etap budowy okrętu, jakim była prefabrykacja kadłuba i rozpoczęto montaż poszczególnych elementów w całość.

Umowę na dostawę sześciu niemal 30-metrowych holowników dla Marynarki Wojennej przedstawiciele Inspektoratu Uzbrojenia MON oraz stoczni Remontowa Shipbuilding SA podpisali 19 czerwca, natomiast uroczyste palenie blach na budowę jednostki B 860/1 odbyło się 16 listopada ub.r., a położenie jej stępki – 23 stycznia roku 2018. Kontrakt jest wynikiem rozstrzygnięcia przetargu pn. „Zabezpieczenie techniczne i prowadzenie działań ratowniczych na morzu pk. >Holownik<”.

Projekt koncepcyjny i techniczny holowników typu B 860, o uciągu na palu rzędu 35 T, powstał w biurze projektowo-konsultingowym NED Project Sp. z o.o. z Gdańska (głównym projektantem jest Andrzej Lerch), w uzgodnieniu i współpracy z biurem projektowym grupy kapitałowej Remontowa Holding – Remontowa Marine Design & Consulting Sp. z o.o. (RMDC). Cała dokumentacja wykonawcza i nadzór konstrukcyjny należą już do RMDC.

Specjalistyczny nadzór techniczny w zakresie klasyfikacyjnym, nad budową oraz próbami jednostek obejmie Polski Rejestr Statków. Proces budowy obejmujący pełne wyposażenie jednostki w stoczni Remontowa Shipbuilding zostanie zwieńczony złożonym programem prób.

Remontowa Shipbuilding SA wygrała przetarg na budowę lodołamaczy dla RZGW w Szczecinie

Remontowa Shipbuilding SA wygrała przetarg na „zaprojektowanie, wybudowanie i dostawę wraz z wyposażeniem dwóch lodołamaczy przeciwpowodziowych liniowych w ramach zadania: Kontynuacja programu budowy lodołamaczy dla RZGW Szczecin”. W przetargu zgłoszono trzy oferty.

Jak podano w komunikacie RZGW w Szczecinie, oferta stoczni spełniała wszystkie warunki określone w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia oraz uzyskała największą liczbę punktów według kryteriów określonych w SIWZ, spośród wszystkich złożonych ofert niepodlegających odrzuceniu.

Zamówienie dotyczy wykonania i przekazania dwóch, niemal 30-metrowych lodołamaczy, których nadbudówka, pokładówka nad siłownią i sterówka będą wykonane ze stopów aluminium. Na pokładzie głównym

przewidziano pomieszczenia dla załogi: kabina kapitana, kambuz, pomieszczenie socjalne dla 5-osobowej załogi oraz pomieszczenie sanitarne (WC, umywalka i natrysk).

Podstawowym zadaniem lodołamacza liniowego jest poszerzanie rynny wyłamanej w lodzie przez lodołamacze czołowe oraz jej wyłamywanie w obszarze niedostępnym dla lodołamaczy czołowych, a także utrzymywanie drożności w rynnie i zapobieganiu przedwczesnemu zamarzaniu nurtu. Jednostki mają służyć również do rozbijania mniejszych zatorów lodowych, uwalniania filarów mostowych od lodu, czy też kruszenia pokrywy lodowej w portach.

Przyjęte rozwiązania konstrukcyjno-techniczne będą zgodne z wymaganiami uznanego Towarzystwa Klasyfikacyjnego dla statków żeglugi śródlądowej obowiązującymi w kraju i w UE.

Wymiary główne lodołamaczy: długość całkowita – 28,8 m, długość między pionami – 25,85 m, szerokość całkowita – 7,5 m, szerokość konstrukcyjna – 7,2 m, wysokość boczna – 2,4 m, zanurzenie projektowe – 1,4 m, zanurzenie konstrukcyjne – 1,7 m.

REMONTY I PRZEBUDOWY

Przedłużony ro-ro *Finnsun* opuścił Remontową SA



Fot.: Marcin Koszałka

Po niespełna dwóch miesiącach prac, towarowy statek typu ro-ro *Finnsun* należący do Finlines opuścił Gdańską Stocznnię Remontowa SA. To już czwarty statek tego armatora, który wypłynął ze stoczni przedłużony o niemal 30 metrów.

Umowa na przebudowę serii statków ro-ro została podpisana w marcu 2017 roku i dotyczyła wówczas czterech jednostek: *Finntide*, *Finnwave*, *Finnsky* i *Finnsun* z opcją przedłużenia kolejnych dwóch statków. O modernizacji dodatkowych jednostek: *Finnbreeze* i *Finnsea* armator poinformował w marcu 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 jednostek ro-ro o niemal 30 metrów znacz-

nie poprawia ich efektywność energetyczną i tym samym przyczynia się do ograniczenia przez nie emisji szkodliwych dla środowiska związków.

Przedłużenie statków to także odpowiedź armatora na rosnący popyt na przewozy na Morzu Bałtyckim. Zmodernizowane jednostki, dzięki zwiększonej powierzchni ładunkowej mogą bowiem efektywniej obsłużyć klientów.

Przedłużony statek ro-ro opuszczający stocznię i gdański port można zobaczyć w krótkim materiale filmowym: https://www.youtube.com/watch?v=Kh1Qj_av1AY

Parada produktowców i chemikaliowców w Remontowej SA

Na przełomie minionego i tego roku Gdańska Stocznia Remontowa SA pełna była promów pasażerskich, które reprezentowały wiodących armatorów, takich jak Brittany Ferries, Stena Line, Finlines czy BC Ferries. Wiosną ich miejsce zajęły zbiornikowce, które cumują niemal przy każdym stoczniovym nabrzeżu, o dokach nie wspominając.

Niedawno stocznię opuścił chemikaliowiec *Bow Guardian*, należący norweskiego armatora Odfjell, który posiada flotę ponad 80 statków tego typu (w tym, zbudowanych w Szczecinie). Zbudowana w 2008 roku jednostka przeszła w stoczni przegląd 5-letni.



E Pioneer w Remontowa Shiprepair SA.
Fot. Sławomir Lewandowski

wację kadłuba wraz z malowaniem, a także przeglądy silników, prądnicy wałowej i naprawy pęknięć w zbiornikach balastowych i ładunkowych.

E Pioneer, produktowiec o nośności 45 985 t należący do greckiego armatora Hellenic Tankers, po raz pierwszy w Remontowej przyplłynął na 5-letni przegląd klasowy.

Baltic Commodore (produktowiec o nośności 37 343 t, należący do niemieckiego armatora Interorient Marine Services i zarządzany przez operatora Norient Product Pool ApS) przeszedł remont dokowy, natomiast na produkto-chemikaliowcu *Glařkos* greckiego armatora Pleiades Shipping Agents SA wykonano remont silnika głównego i liczne przeglądy, m.in. turbiny od silnika głównego.

W Remontowej pozostały dwie inne jednostki tego armatora: *Bow Atlantic* i *Bow Pioneer* oraz kolejne zbiornikowce: *Latana*, *Glařkos*, *E Pioneer* oraz *Baltic Commodore*.

Na chemikaliowcu *Bow Atlantic* wykonywano głównie prace kadłubowe w zbiornikach balastowych, prace konserwacyjno-malarskie, drobne prace rurarskie i ślusarskie.

Zbudowany w 2013 r. w Korei Płd. *Bow Pioneer* o nośności 81 305 ton to jeden z największych w świecie chemikaliowców. Na tej jednostce wykonano m.in. konserwację kadłuba silikonem w części podwodnej, modyfikację systemu holowania oraz przeglądu urządzeń.

Na produkto-chemikaliowcu *Latana*, należącym do armatora Utkilen AS) przeprowadzono m.in. konser-

OFFSHORE

Zbiornikowiec przebudowany w Remontowej SA na statek typu FSO odplłynął do Norwegii



Fot.: Maciej Bieleń

14 maja przebudowany w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA zbiornikowiec *Hanne Knutsen* opuścił stocznię i wypłynął na pełne morze, gdzie przeprowadzono ostatnie próby przed przekazaniem statku armatorowi. W niedzielę, 20 maja, jednostka popłynęła do Haugesund w Norwegii.

Projekt Martin Linge FSO, czyli przebudowa zbiornikowca wahadłowego *Hanne Knutsen* na FSO (*Floating, Storage and Offloading* – jednostkę magazynowo-terminalową) to jeden z najbardziej złożonych technicznie projektów w tym segmencie rynku w Europie, który Remontowa SA realizowała dla światowych potentatów z branży *offshore oil & gas*. Był to także drugi największy, ze względu na skalę i stopień złożoności technicznej, projekt w historii stoczni Re-

montowa SA (największym dotąd projektem tego typu była przebudowa platformy FPF-1).

Na przebudowę statku *Hanne Knutsen* składały się między innymi: podział zbiorników ładunkowych, montaż systemów rurociągowych (ponad 30 km), instalacja nowych systemów elektrycznych i elektronicznych (m.in. położenie ponad 400 km kabli), montaż systemu wyładunku na rufie, wymiana lądowiska dla helikopterów, dobudowa pokładu na rufie i rozbudowa nadbudówki. Realizując to przedsięwzięcie przerobiono ok. 5 tysięcy ton stali.

Hanne Knutsen po przebudowie nie jest co prawda klasyfikowana jako FPSO, ale jednostkę można uznać za przedstawiciela nowej generacji „zaawansowanych FSO” – przeznaczona jest do przyjmowania wydobytej

przez platformę i wstępnego uzdatniania ropy na polu naftowym Martin Linge oraz przekazywania urobku na zbiornikowce wahadłowe.

Jednostka po przebudowie będzie mogła być zasilana prądem pochodzącym z lądu, oprócz tego sterowanie FSO będzie możliwe zarówno z lądu, jak i z pobliskiej platformy wydobywczej.

Pole Martin Linge obfitujące w bogate zasoby ropy naftowej i gazu ziemnego, znajdujące się w norweskiej części Morza Północnego, eksploatowane jest przez konsorcjum firm Equinor Energy AS (70%) i Petoro AS (30%).

INNE

Polsko-duńska współpraca w sektorze technologii cyfrowych



Prezentacja Jerzego Czuczmana w Kopenhadze.
Fot. Marek Grzybowski

Duńskie Dni Morza (Danish Maritime Days) to największe kopenhaskie wydarzenie targowo-konferencyjne poświęcone gospodarce morskiej (blue economy), gromadzące m.in. przedstawicieli biznesu, administracji oraz klastrów działających w sektorze morskim. Tegoroczna edycja odbyła się w dniach 2-3 maja 2018 r. w kopenhaskim centrum wystawienniczym Lokomotivværksted.

Jednym z wydarzeń towarzyszących targom było polsko-duńskie seminarium nt. współpracy w sektorze technologii cyfrowych. Otwierając konferencję ambasador Henryka Mościcka-Dendys oraz dyrektor zarządzająca Danish Maritime (organizator Duńskich Dni Morza) J.N. Braat podkreślały, że „Morze Bałtyckie stanowi o istocie polsko-duńskiego sąsiedztwa, toteż w naturalny sposób powinny nas łączyć projekty w obszarze gospodarki morskiej”. Z kolei reprezentujący Forum Okrętowe Jerzy Czuczman wskazywał na komplementarność polskich i duńskich przedsiębiorców, a więc ogromny potencjał tworzenia wspólnej oferty biznesowej.

Gościem honorowym seminarium był Marek Magierowski, podsekretarz stanu w MSZ RP odpowiedzialny m.in. za dyplomację ekonomiczną. W swoim wystąpieniu podkreślał: „Sektor IT w Polsce jest postrzegany jako najsilniejszy i najszybciej rozwijający się w Europie Środkowo-Wschodniej. Jesteśmy silnym i odpowiedzialnym partnerem biznesowym, oferujemy szerokie możliwości inwestycyjne i chętnie angażujemy się we wspólne przedsięwzięcia. Potencjał Polski i Danii jest większy niż nasze dwa rynki krajowe postrzegane odrębnie”. Wiceminister zaprosił także zgromadzonych do udziału w Światowych Dniach Morza w Szczecinie w połowie czerwca 2018 r.

W Paryżu o nowych instrumentach dla przemysłu okrętowego



15 maja odbyło się w Paryżu kolejne posiedzenie OECD, grupy roboczej do spraw przemysłu stoczniowego tzw. WP6 (Working Party 6). Sekretariat OECD zaprezentował dokument „New Shipbuilding Instrument” stanowiący bazę do dyskusji nad stworzeniem narzędzi do zapobiegania występowaniu czynników mających negatywny wpływ na kształtowanie rynku stoczniowego poprzez nieuzasadnioną pomoc publiczną naruszającą warunki jednoakrowej konkurencji.

Obrady grupy roboczej ds. przemysłu stoczniowego w ramach OECD w Paryżu.

Tzw. „market distortion” w ujęciu globalnym oznacza m.in.: stosowanie cen dumpingowych przy sprzedaży jednostek, nadmierne rozbudowywanie mocy produkcyjnych w stosunku do zapotrzebowania rynku, a także subsydiowanie produkcji. Podjęto także próbę włączenia do dyskusji i ujęcia w treści założeń dokumentu kwestii związanych z dostawami wyposażenia na statki. Należy zaznaczyć, że była to prezentacja zaledwie wstępnych założeń, które zostaną szczegółowo omówione na kolejnych spotkaniach, następne zostało zaplanowane w listopadzie 2018 r.

W posiedzeniu Polska była reprezentowana przez Agnieszkę Kuraszyk, starszego specjalistę w Departamencie Gospodarki Morskiej, Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, oraz przez Jerzego Czuczmana, dyrektora biura Forum Okrętowego.

25 lat Forum Okrętowego

W dniu 22 maja odbyło się Walne Zgromadzenie Członków FO. Rozpoczęło się tortem z okazji Jubileuszu 25-lecia FO. Następnie została przedstawiona prezentacja podsumowująca najważniejsze wydarzenia w okresie od chwili powołania FO przez członków – założycieli (12 firm) do dnia dzisiejszego (73 firmy). Prezentację, opracowaną razem ze Sławomirem Skrzypińskim, długoletnim dyrektorem biura FO przedstawił prezes FO, Jerzy Czuczman. Podkreślił, że filarami sukcesu FO w okresie 25 lat są:

- Prof. Jerzy Wojciech Doerffer – twórca pomysłu i założyciel FO,
- Prezes Piotr Soyka – lider polskiego przemysłu stoczniowego, twórca grupy Remontowa Holding, której firmy są w gronie najważniejszych członków FO,
- Aktywność Członków FO, która pozwoliła na realizację wielu ambitnych planów, w tym najważniejszego w historii ostatnich 25 lat, czyli programu INNOship.

Następnie gospodarz spotkania, dr Jerzy Litwin, Dyrektor Narodowego Muzeum Morskiego przedstawił prezentację o 450 rocznicy powołania Komisji Morskiej, pierwszego w Polsce Ministerstwa Gospodarki Morskiej.

Na zakończenie obrad Jerzy Czuczman złożył rezygnację z funkcji prezesa na rzecz p. Piotra Soyki, który wyraził zgodę na jej objęcie. Jerzy Czuczman pełni funkcję dyrektora biura FO.

Jubileusz Profesora Lecha Kobylińskiego

W dniu 23 maja br. w Auli Politechniki Gdańskiej w Gmachu Głównym odbył się benefis – jubileusz profesora Lecha Kobylińskiego oraz „wodowanie” książki autobiograficznej „Garść wspomnień z długiego życia”.

Rada Programowa BALTEXPO 2019

29 maja 2018 w siedzibie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Warszawie z udziałem m.in. dyr. Katarzyny Krzywdy z Departamentu Gospodarki Morskiej, odbyło się posiedzenie rady programowej jubileuszowej, dwudziestej edycji międzynarodowych targów morskich BALTEXPO 2019 planowanych na 9-11 września 2019.

Podczas spotkania, któremu przewodniczył Piotr Soyka, prezes Remontowa Holding SA, prezes Związku Pracodawców FORUM OKRĘTOWE, a także przewodniczący Rady Programowej BALTEXPO, dokonano podsumowania poprzedniej edycji Targów (w 2017 roku) oraz debatowano nad wiodącą tematyką kolejnej edycji wydarzenia. Jak zapewnia organizator, Zarząd Targów Warszawskich SA, już wkrótce poznamy główne tematy konferencji towarzyszących przyszłorocznym targom, jak również zarys wydarzeń towarzyszących BALTEXPO 2019.

Międzynarodowe targi morskie BALTEXPO to tradycyjne miejsce spotkań polskiej gospodarki morskiej i jej wizytówka wobec partnerów zagranicznych, organizowane nieprzerwanie od 1982 roku. Wśród patronów honorowych BALTEXPO 2019 są Marek Gróbarczyk, minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej; Jacek Czaputowicz, minister Spraw Zagranicznych oraz Jerzy Kwieciński, Minister Inwestycji i Rozwoju.

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