



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW  
FORUM OKRĘTOWE  
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES



NEWSLETTER KWIECIEŃ 2015

## U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

### NOWE BUDOWY

#### Dwa wodowania w stoczni Remontowa Shipbuilding



Wodowanie statku B 203/2, 22 kwietnia br.  
Fot.: G. Landowski



Wodowanie statku B 202/2, 30 kwietnia br.  
Fot.: G. Landowski

W kwietniu 2015 r. w stoczni Remontowa Shipbuilding należącej do grupy kapitałowej Remontowa Holding, zwodowano kadłuby dwóch arktycznych statków zaopatrzeniowych budowanych dla Royal Arctic Line. 22 kwietnia na wodę spłynął kadłub jednostki B 203/2 o pojemności 108 TEU, natomiast 30 kwietnia - kadłub statku B 202/2, który będzie mógł przewieźć 36 TEU.

Wodowanie 22 kwietnia miało uroczysty charakter. Uczestniczyli w nim przedstawiciele armatora RAL, stoczni Remontowa Shipbuilding, spółki właścicielskiej Remontowa Holding, licznie przybyłych krajowych i zagranicznych mediów oraz setki stoczniovców. Liczącej kilkanaście osób delegacji z Danii przewodniczył prezes zarządu Royal Arctic Line A/ Jens Andersen.

Natomiast drugie z wymienionych było tzw. wodowaniem „technicznym”, wynikającym z harmonogramu produkcyjnego.

Przypomnijmy, że kontrakt obejmuje budowę łącznie pięciu statków o różnej pojemności transportowej. Ich głównym zadaniem jest usprawnienie infrastruktury morskiej wzdłuż wybrzeży Grenlandii i Danii. Statki - jako jedne z pierwszych na świecie - spełniać będą wymogi najnowszej klasy PC5 oraz PC6 (Polar Class). Ich wspólną cechą będzie wzmocniona konstrukcja kadłuba umożliwiająca pracę w ekstremalnie trudnych warunkach żeglugi arktycznej, w rejonach pokrytych grubą krą lodową przy temperaturach sięgających do minus 35 stopni Celsjusza.

Największy z nich mogący zabrać 606 TEU (kontenerów dwudziestostopowych) o numerze budowy B 204/1 został zwodowany 20 października ub.r., poprzez zanurzenie doku pływającego z kadłubem statku, który uprzednio został przetoczony ze stanowiska montażowego w stoczni. Ten statek będzie pływać zarówno przez Atlantyk jak i w charakterze kontenerowca dowozowego na Grenlandii. Będzie także używany do zadań specjalnych w rejonie Arktyki, dowożąc zaopatrzenie m.in. do amerykańskiej lotniczej bazy Thule na Grenlandii.

Dwa średnie statki, wśród nich wodowany w środę 22 kwietnia 2015 r., mają ładowność po 108 TEU. Pierwszy z nich o numerze B 203/1 był zwodowany 25 listopada ub.r.

Natomiast dwa mogące wozić po 36 TEU będą przystosowane do całorocznej żeglugi na wodach grenlandzkich. Pierwsza z tych jednostek (B 202/1) spłynęła na wodę 20 lutego 2015 r.

Statki budowane są pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego DNV GL (Det Norske Veritas), według projektu należącego do Remontowa Holding biura konstrukcyjnego Remontowa Marine Design & Consulting.

Materiał video z wodowania dostępny pod:

[http://www.bit.ly/ral\\_jonathan\\_arctica\\_launch](http://www.bit.ly/ral_jonathan_arctica_launch) oraz [https://youtu.be/\\_AlFetY5tx4](https://youtu.be/_AlFetY5tx4)

<http://www.portalmorski.pl/tv>

## Ruszyła budowa drugiego promu dla Kanady



Daniel Riis - kierownik projektu BC Ferries i Andrzej Wojtkiewicz, prezes Remontowa Shipbuilding na tle maszyny do cięcia blach.

Fot.: G. Landowski

W piątek, 10 kwietnia br. w stoczni Remontowa Shipbuilding, należącej do grupy kapitałowej Remontowa Holding, oficjalnie zainaugurowano budowę drugiego z serii trzech promów powstających na zamówienie BC Ferries - największego przewoźnika promowego w Ameryce Północnej i drugiego największego na świecie.

W skromnej tym razem uroczystości cięcia blach na jednostkę B 615/2, obok zarządu stoczni w imieniu kanadyjskiego armatora wzięli udział: Daniel Riis - project manager oraz Sergiy Vazyansky i Zbigniew Ćwikliński z BCF. Pierwszy z nich naciskając przycisk uruchomił urządzenie do plazmowego cięcia blach.

To już drugi z bliźniaczych promów pasażersko-samochodowych budowanych dla BC Ferries. Niedawno, bo 6 marca br., położono stępkę pod budowę

pierwszej jednostki z tej serii (palenie blach odbyło się 16 stycznia 2015 r.)

Przypomnijmy, że promy budowane są w ramach kontraktu podpisanego w 2014 roku, obejmującego projekt (RMDC 2990 Double Ended Ferry 145 AEQ, wykonany przez należącą do Remontowa Holding, spółkę Remontowa Marine Design & Consulting) budowę, wyposażenie, przeprowadzenie programu prób oraz dostawę do portu macierzystego Victoria, w Kanadzie. Promy, które zabierać będą na pokład 150 samochodów osobowych oraz 600 pasażerów będą pierwszymi we flocie BC Ferries z napędem na LNG. Alternatywnie będą też mogły być napędzane olejem napędowym.

Materiał video dostępny pod:

[http://www.bit.ly/bcf\\_b615\\_2\\_launch](http://www.bit.ly/bcf_b615_2_launch) oraz

<http://www.portalmorski.pl/tv>

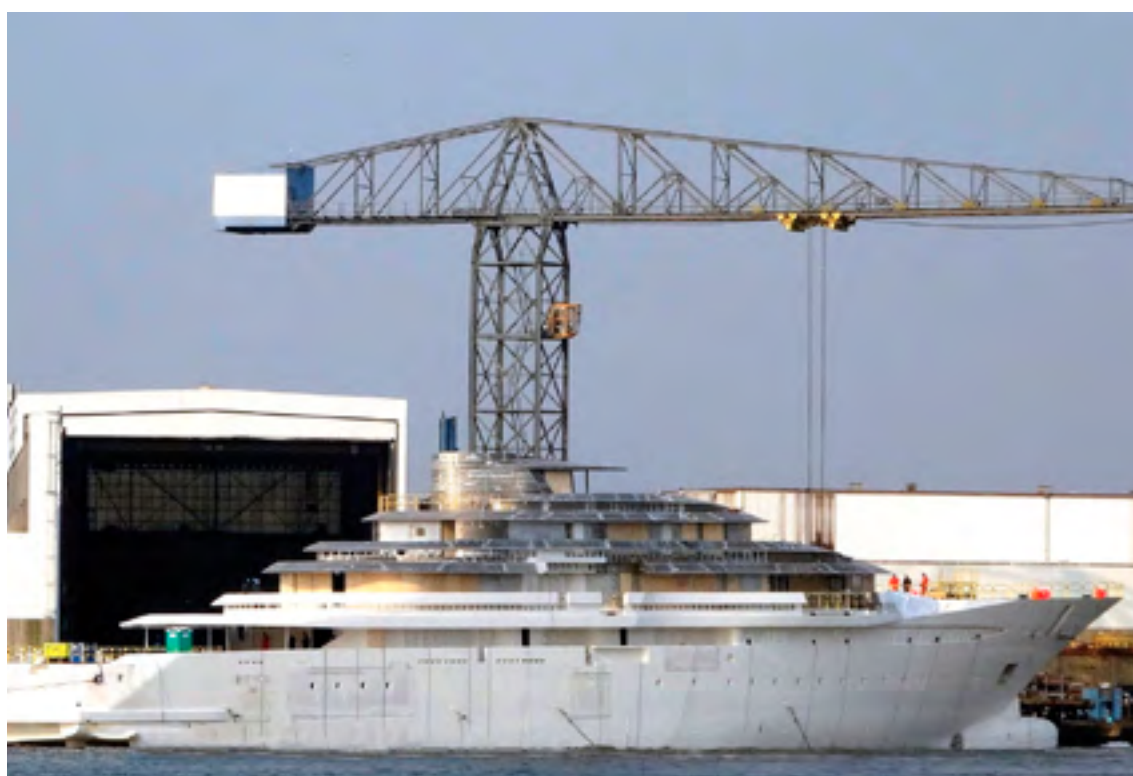
## Położenie stępki pod budowę pierwszego promu dla Portu Tallinn



Przedstawiciele armatora, stoczni i klasyfikatora po położeniu stępki na budowę promu B 616/1.  
Fot.: Bogdan Pięta

Dwa nowoczesne promy o długości 114 metrów jednorazowo będą mogły zabrać na pokład 150 samochodów osobowych oraz 600 pasażerów. Jednym z ich atutów będą niewątpliwie niskie koszty eksploatacji. Zoptymalizowany kształt kadłuba, przystosowany do pracy w ciężkich warunkach lodowych, przyczyni się do zmniejszenia zużycia paliwa oraz mniejszej emisji toksycznych substancji do atmosfery. Wysoki poziom automatyki pozwoli na eksploatację przy zmniejszonym do minimum stanie załogi.

## Nadbudówki luksusowych jachtów z Aluship Technology



Jacht Y714 z nadbudówką Aluship Technology dla Oceanco.  
Fot.: mat. prasowe

Jak udało nam się ustalić, jacht zostanie przekazany przez stocznnię pod koniec 2016 roku, ale konkretna data nie jest jeszcze znana.

Także w stoczni Remontowa Shipbuilding, 30 kwietnia br. położono stępkę pod budowę pierwszego z serii dwóch promów pasażersko-samochodowych budowanych dla estońskiego klienta Port Tallinn. Przypomnijmy, że cięcie pierwszych blach na tę jednostkę odbyło się 20 lutego br. w stoczni Remontowa Shipbuilding z udziałem m.in. Minister Gospodarki i Infrastruktury Estonii - Urve Palo, która osobiście zainicjowała budowę promu naciskając przycisk uruchamiający maszynę do plazmowego cięcia blach.

Port Tallinn jest obecnie największym ośrodkiem obsługującym ruch towarowo-pasażerski w Estonii. Dzięki wygraniu przetargu, począwszy od 1 października 2016 roku przypadnie mu 10-letnie utrzymanie linii promowych z lądu stałego na estońskie wyspy Saaremaa and Hiiumaa. Promy te będą zawijać do portów Kuivastu, Rohuküla, Virtsu i Heltermaa.

Spółka Aluship Technology, znany producent aluminiowych konstrukcji okrętowych i offshore zlokalizowana na terenie byłej Stoczni Gdańskiej, jest w trakcie realizacji zamówień m.in. dla stoczni Oceanco w Holandii.

Pierwsze z nich dotyczy nadbudówki o wadze około 187 ton, która zostanie zainstalowana na megajachcie projektu Y715 (holenderska stocznia Oceanco jest wieloletnim klientem Aluship Technology - ostatnią konstrukcją, realizowaną w Gdańsku, zainstalowano na 110-metrowym megajachcie, o numerze budowy Y714, zwodowanym niecały miesiąc temu).

- Aktualnie realizowana nadbudówka zostanie przekazana Oceanco 9 maja - mówi Krzysztof Krajewski, Project Manager Aluship Technology. - Natomiast jej montaż odbędzie się 21 maja już w Holandii - dodaje.

## REMONTY I PRZEBUDOWY

### Przebudowa zaopatrzeniowca offshore w stoczni Remontowa SA

W stoczni Remontowa Shiprepair Yard SA, należącej do grupy Remontowa Holding prowadzone były ostatnio przebudowy dwóch serwisowców *offshore*. Oba po pracach w Remontowej, miały zyskać na uniwersalności. Zaopatrzeniowiec górnictwa morskiego (*platform supply vessel* - PSV) *Up Coral* o długości całkowitej 87,07 m i szerokości 18,80 m wpłynął do stoczni na przebudowę, polegającą na wzbogaceniu wyposażenia



*Up Coral* po przebudowie w stoczni Remontowa SA.  
Fot.: P. Stareńczak

i możliwości operacyjnych. Jednostka jest interesująca także z tego względu, że stanowi przykład budowy statku zaprojektowanego w Polsce zbudowanego przez stocznnię zagraniczną. Projekt statku PSV typu MMC 887 powstał w gdyńskim biurze projektowo-konsultingowym MMC Ship Design & Marine Consulting Ltd., a sam statek *Up Coral* - w chińskiej stoczni Fujian Mawei Shipbuilding.

Na jednostce zaplanowano instalację urządzenia do obsługi pojazdów podwodnych ROV oraz 164-tonowego żurawia *knuckle boom* (z wysięgnikiem łamanym) holenderskiej firmy Concordia TMS o udźwigu do 25 ton, maksymalnym wysięgu ok. 35 m oraz możliwości pracy na wodach o głębokości do ok. 3000 m. Dźwig, z własnym napędem (862 kW) i z aktywnym systemem kompensacji nurzania, może

pracować przy falach do wysokości 2,5 m oraz prędkości wiatru do 20 m/s.

Co ciekawe - zaopatrzeniowiec *Up Coral* sam sobie przywiózł ten żuraw przeznaczony do instalacji w stoczni Remontowa SA od producenta. Dźwig załadowano przy nabrzeżu grupy Concordia w holenderskim Werkendam.

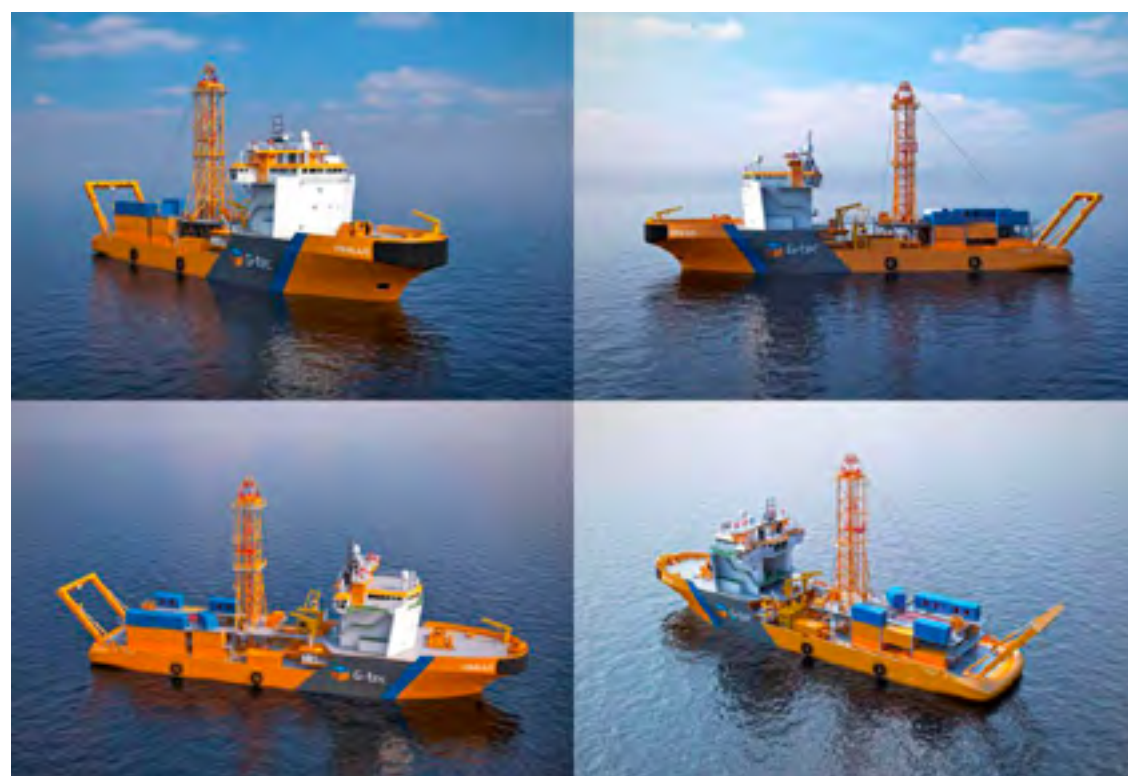
W Remontowej, poza żurawiem *offshore*, zainstalowano także m.in. dodatkowy, składający się z trzech sekcji o łącznej masie 67 ton, pokład, rozciągający się na wysokości 3,5 m nad połową powierzchni pokładu roboczego/głównego PSV-a. W sumie, w Gdańsku, nie licząc samego żurawia, zainstalowano konstrukcje o masie 107 ton (m.in. fundament dźwigu), dokonano modyfikacji w zbiornikach, wykonano drobne prace rurarskie i inne zlecenia.

Statek opuścił stocznnię na początku II połowy kwietnia i w I połowie maja spodziewany był w Rio de Janeiro. Ma wkrótce rozpocząć pracę na brazylijskim szelfie kontynentalnym w czarterze Petrobras.

## W stoczni Remontowa SA powstaje statek wiertniczy



*Normand Draupne* po przybyciu do Remontowej SA.  
Fot.: P. Stareńczak



Tak będzie wyglądał statek wiertniczy *Omalius*.  
Ilustr. G-Tec

Przebudowę związaną ze zmianą przeznaczenia przechodzi 83-metrowy uniwersalny serwisowiec i oceaniczny holownik *offshore* (*anchor handling tug / supply vessel* - AHTS) *Normand Draupne*, który przybył do stoczni Remontowa SA jeszcze w barwach swego poprzedniego właściciela, jednego z wiodących operatorów serwisowców - Solstad Offshore z Norwegii. Teraz jego właścicielem i operatorem komercyjnym jest belgijska firma G-tec SA, specjalizująca się w usługach geotechniczno-inżynierskich, morskich badaniach geofizycznych i środowiskowych.

*Normand Draupne* zbudowany został w norweskiej stoczni Ulstein Hatlo, Ulsteinvik w 1985 roku. Jest to statek projektu UT 718 Ulsteina (długość całkowita: 83,45 m, szerokość: 18,00 m, zanurzenie: 5,55 m, nośność: 2500 t, masa statku pustego: 3032 t, tonaż pojemnościowy brutto: 3385 jedn., napęd główny: spaliny / spalinowo-elektryczny, moc napędu głównego: 18 000 KM).

Zlecono na nim bardzo szeroki zakres prac remontowych, a także przebudowę, polegającą głównie na montażu nowych elementów konstrukcyjnych i nowego wyposażenia na pokładzie. Jednostka opuści polską stocznice przy zachowaniu większości z dotychczasowych możliwości i funkcji, w zasadzie jako statek wiertniczy (*drill ship*). Nie będzie to jednak typowy statek do wierceń poszukiwawczych i do przygotowania odwiertów do eksploatacji (wydobycia ropy lub gazu), lecz jednostka do m.in. pobierania próbek z warstw skalnych pod dnem morskim i najogólniej mówiąc, do rozpoznania geologicznego, a także do takich niecodziennych prac, jak oczyszczanie dna morskiego z niewybuchów.

Ex *Normand Draupne*, teraz *Omalius*, zyska w Gdańsku m.in. dodatkowy pokład nad pokładem roboczo-ładunkowym. Na nim zainstalowana zostanie mała wiertnia (wieża wiertnicza), pozwalająca na prowadzenie w dnie morskim badawczych odwiertów. Pobrane próbki z dna morskiego będą potem poddawane specjalistycznym badaniom, również na miejscu, w laboratoriach zainstalowanych na statku. Poza wiertnią, zainstalowany zostanie także m.in. moonpool (studnia do przeprowadzania świrdrów i rur wiertniczych przez kadłub ze stojącej nad nią wiertni). *Omalius*, podobnie, jak *Up Coral*, wzbogaci się też o urządzenia do wodowania i podejmowania z wody zdalnie kierowanych pojazdów podwodnych, będzie więc także statkiem typu *ROV support*.

Stocznicy z Remontowej SA, wspomagani przez ekipy z firm Famos z grupy Remontowa Holding oraz PBUCh, przeprowadzili również na statku modernizację pomieszczeń nadbudówki (wykonanie i przebudowa kabin na pokładzie głównym) i modernizację systemu wentylacji.

Materiał video z animacją komputerową pokazującą wielozadaniowy statek wiertniczy *Omalius* po przebudowie w Remontowej SA dostępny pod:

[http://www.bit.ly/omalius\\_render\\_vid](http://www.bit.ly/omalius_render_vid)

## **Ark Dania - kolejny z licznych statków ze scrubber'ami zainstalowanymi w Remontowej SA**



Instalacja scrubbera na promie *Ark Dania*.  
Fot.: ME Production

Duńska firma Marine Exhaust Technology A/S, przedsiębiorstwo specjalizujące się w rozwoju technologii ograniczających emisję SO<sub>x</sub> i NO<sub>x</sub>, poinformowała, że dobiegły już końca wszystkie prace związane z procesem montażu scrubbera na należącym do DFDS statku *Ark Dania*.

Główne prace przy jednostce rozpoczęły się pod koniec lutego w gdańskiej stoczni Remontowa. Od tamtej pory wykonano szereg działań, a jednym z kluczowych było wyposażenie statku w płuczkę spalin, czyli tzw. scrubber. Dzięki temu statek spełnia wyśrubowane normy dotyczące emisji spalin. Zapoznanie statku w to rozwiązanie pozwala m.in. ograniczyć emisję związków siarki, których poziom od 1 stycznia 2015 r., zgodnie z nową dyrektywą, nie może przekraczać 0,1 procent.

Scrubber, który został zainstalowany na statku należącym do duńskiego przewoźnika, jest rozwiązaniem hybrydowym. Oznacza to, że może działać zarówno w systemie otwartej, jak i zamkniętej pętli. W przypadku otwartej pętli do usuwania nadmiaru SO<sub>x</sub> z emitowanych spalin wykorzystywana jest woda morska, w systemie zamkniętej pętli służy do tego węglan sodu.

Dzięki zastosowaniu hybrydowej płuczki spalin (działającej w systemie otwartym lub obiegu zamkniętym) operator będzie mógł w zależności od potrzeb przełączać się pomiędzy systemami, co będzie zależało m.in. od tego, czy statek w danym momencie będzie się znajdował w strefie SECAs (skrót od *Sulphur Emission Control Areas*), czy poza nią.

Atutem scrubbera zainstalowanego na *Ark Dania* jest kompaktowa budowa, która pozwoliła na instalację bez znaczącej ingerencji w konstrukcję statku.

Statek *Ark Dania* został zbudowany w ubiegłym roku w niemieckiej stoczni w Stralsund. Jego pojemność (GT) wynosi 33 313 jednostki. Kursuje on na trasie Esbjerg - Immingham.

Do maja 2015 roku Remontowa SA wpisała na swą listę referencyjną instalacje scrubberów już na 29 statkach.

## Remonty w Stoczni Marynarki Wojennej



Holownik *Tytan* gdańskiego armatora WUŻ został wyremontowany w Stoczni Marynarki Wojennej.

Fot.: P. Stareńczak

zmycie kadłuba metodą wysokociśnieniową, malowanie jego części podwodnej, jak również pomiar steru i wału śrubowego.

We wtorek 7 kwietnia 2015 r. do Stoczni Marynarki Wojennej SA zawinął na remont odnowienia klasy holownik *Tytan* gdańskiego armatora WUŻ. Zakres prac na jednostce obejmował remont pędników, mycie kadłuba metodą wysokociśnieniową oraz pokładu nadbudówki, jak również późniejsze jego piaskowanie i malowanie. Ponadto przewidziany był przegląd zaworów dennych i burtowych, wymiana kostek odbijacza dziobowego oraz przerobienie narożników odbojnicy z montażem. Oprócz tego wykonano łożo dla nowego dodatkowego odbijacza, wymieniono kluzę dziobową, przeprowadzono weryfikację, czyszczenie, konserwację oraz malowanie łańcuchów kotwic. Przewidziano również sprawdzenie oraz wymianę anod, transport pędników z powrotem na jednostkę oraz ich montaż na burcie.

Remont jednostki przewidziany był na ok. 30 dni.

Dnia 20 kwietnia 2015 r. do SMW zawinął na remont kontenerowiec *Zeus* armatora Reederei M. Lauterjung GmbH & Co KG. Zakres prac wykonywanych przez stocznnię obejmował przede wszystkim dokowanie i prace konserwacyjne kadłuba, a także wymianę cynków ochrony korozyjnej na kadłubie. Ponadto dokonane zostały przeglądy zaworów zaburtowych, linii wału wraz z uszczelnieniami, przegląd steru i płetwy sterowej jak również śruby nastawnej. Przewidziano również przegląd i naprawę maszynki sterowej oraz steru strumieniowego wraz z naprawą silnika elektrycznego napędu steru. Oprócz tego przeprowadzono prace rurarskie na rurociągach hydraulicznych na pokładzie, przegląd i naprawę pompy pożarowej jak również przegląd, konserwację i naprawy kotwic i łańcuchów kotwicznych oraz czyszczenie i konserwację komór kotwicznych. Prace remontowe objęły również generalny przegląd silnika głównego i silników pomocniczych, przegląd butli powietrza startowego, drobne prace stalowe i kadłubowe. Zaplanowano również wykonanie prób obciążeniowych żurawika łodziowego. Postój statku w SMW SA przewidziany był do ok. 8 maja 2015 r.

W dniu 25 marca 2015 r. Stocznia Marynarki Wojennej SA (SMW), działając na podstawie umowy konsorcjum, zawarła umowę z Inspektorem Uzbrojenia na naprawę średnią i dokową ORP *Piast*. Zakres prac, obejmował naprawę urządzeń pomocniczych, komory dekompresyjnej, urządzenia wyciągowego dzwonu nurkowego, kadłuba oraz konserwacji zbiorników okrętowych. Ponadto przewidziano naprawę linii wałów, zestawu sterowego, systemów ogólnokrętowych, urządzeń nawigacyjnych i łączności, sprzętu wojskowego oraz wymianę wyposażenia pomieszczeń okrętowych.

Podstawienie okrętu do naprawy w Stoczni zaplanowane było na I połowę kwietnia.

W dniu 3 kwietnia 2015 r. Stocznia Marynarki Wojennej SA zakończyła trwający zaledwie 3 dni remont drobnicowca *Oceanic* holenderskiego armatora. Zakres prac na jednostce obejmował przede wszystkim

## Aluship Technology buduje komponenty na platformę *Gina Krog*



Wizualizacja platformy *Gina Krog*.  
Rys.: PGNiG Upstream International AS

Aluship Technology realizuje także zamówienie na konstrukcję 200-tonowej części modułu mieszkalnego na platformę *Gina Krog*. Moduł trafi do norweskiej grupy Apply Leirvik, której klientem jest koreańska stocznia Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME).

Głównym właścicielem platformy (i deweloperem pola naftowego) *Gina Krog* jest Statoil, ale udziały w tym projekcie wydobywczym ma też polska firma PGNiG. Moduł ma być dostarczony 8 czerwca br.

Pole naftowo-gazowe *Gina Krog* zlokalizowane jest w blokach 15/5 i 15/6 licencji wydobywczych PL 303, 048, 029 i 029B w norweskim sektorze Morza Północnego. Znajduje się ok. 30 km od platformy *Sleipner*, pod akwenem o głębokości ok. 110 m. Pierwsze wydobycie planowane jest na początek roku 2017.

Złóże będzie eksploatowane z wykorzystaniem nowej, 20-odwiertowej platformy posadowionej (stałej) o konstrukcji kratownicowo-płaszczowej, zaprojektowanej do osiągnięcia wydajności rzędu 10 000 m<sup>3</sup>/dobę ropy naftowej i 9 000 000 m<sup>3</sup>/dobę gazu. Ustabilizowana ropa będzie składowana na FSO („pływającym magazynie”), z którego będzie ekspediowana do rafinerii zbiornikowcami wahadłowymi (*shuttle tankers*). Gaz „bogaty” (*rich gas*, „mokry”) będzie przetwarzany na platformie *Sleipner A*, a gaz „suchy” (*sales gas*, gaz „komercyjny” - metan) będzie wysyłany na rynki w Wielkiej Brytanii i innych krajach UE rurociągiem *Gassled*. Kondensat będzie kierowany, przez platformę *Sleipner R* do *Karsto*, gdzie osiągnane będą z niego produkty NGL (płynne frakcje gazu ziemnego - etan, propan, butan, pentan i inne).

Udziały w złożu *Gina Krog* (w wysokości 8%) ma należąca do PGNiG firma PGNiG Upstream Int. Pozostali udziałowcy to Statoil (58,7%), Total (30%) i Det Norske (3%).

Aluship Technology jest właścicielem 4-hektarowej działki i hali produkcyjnej o powierzchni 10 000 m<sup>2</sup> z nowoczesną zrobotyzowaną linią produkcji sekcji płaskich o szerokości do 12,5m, pozwalającą na spawanie płatów blachy aluminiowej z pełnym przetopem jedynie z jednej strony, co jest rzadkością w skali europejskiej. W skład załogi wchodzi około 170 osób, która jest w stanie wyprodukować do 200 ton spawanych konstrukcji z ekstrudowanego aluminium.

## WYPOSAŻENIE OKRĘTOWE

### Oprawa oświetleniowa LED do pulpitu nawigacyjnego



Oprawa LED OL4452 spółki Famor.  
Fot.: Famor

Famor oferuje nową oprawę oświetleniową LED (OL4452). Przeznaczona jest ona do oświetlania pulpitu nawigacyjnego i innych pulpitu monitoringu i sterowania w sterówkach statków, etc. Warto pamiętać, że w sterówkach, podczas nawigacji po zmroku, musi być utrzymywana ciemność, a wszelkie oświetlenie pulpitu, etc. musi mieć charakter lokalny, punktowy i ukierunkowany.

Jak podaje producent - nowa oprawa posiada idealne parametry świetlne połączone z kompaktową oraz bardzo wytrzymałą i ergonomiczną obudową. Sercem lampki jest energooszczędne i bardzo wydajne źródło światła LED. W połączeniu z płynnym ściemnianiem i giętkim, odpornym na drgania ramieniem otrzymano - jak zapewnia producent - element wyposażenia sterówki,

który gwarantuje komfort, bezpieczeństwo oraz pewność użytkowania na długie lata.

## Activ z koncesją na zadania specjalne

Dnia 9 kwietnia 2015 firma Activ sp. z o.o. otrzymała od Ministra Spraw Wewnętrznych koncesję dotyczącą wykonywania działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania i obrotu materiałami wybuchowymi, bronią, amunicją oraz wyrobami i technologią o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym.

### INNE

## Prezes Remontowa Holding SA honorowym kapitanem żeglugi wielkiej



Na pokładzie *Daru Pomorza*. W imieniu kapitanów przemawia Kapitan Portu Gdańsk Wiesław Piotrzkowski.  
Fot.: G. Landowski



Uroczysty salut w kierunku bandery.  
Fot.: G. Landowski



Piotr Soyka przekazał kapitanom pamiątkowy dzwon od Remontowa Holding.  
Fot.: G. Landowski



Wpis do księgi pamiątkowej Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej.  
Fot.: G. Landowski

21 kwietnia br. w Gdyni, na pokładzie statku-muzeum *Daru Pomorza*, symbolicznej kolebki nawigatorów, a także siedziby Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, prezes Remontowa Holding SA Piotr Soyka otrzymał kapitańską czapkę i został przyjęty w poczet honorowych członków tej organizacji.

Rolę gospodarza pełnił kpt. ż.w. i przewodniczący Stowarzyszenia Andrzej Królikowski, który stwierdził m.in.: - Jako okrętowiec przez wiele lat wskazywał nam pan, w jaki sposób statki mogą bezpiecznie pływać - i za to nasz pokłon.

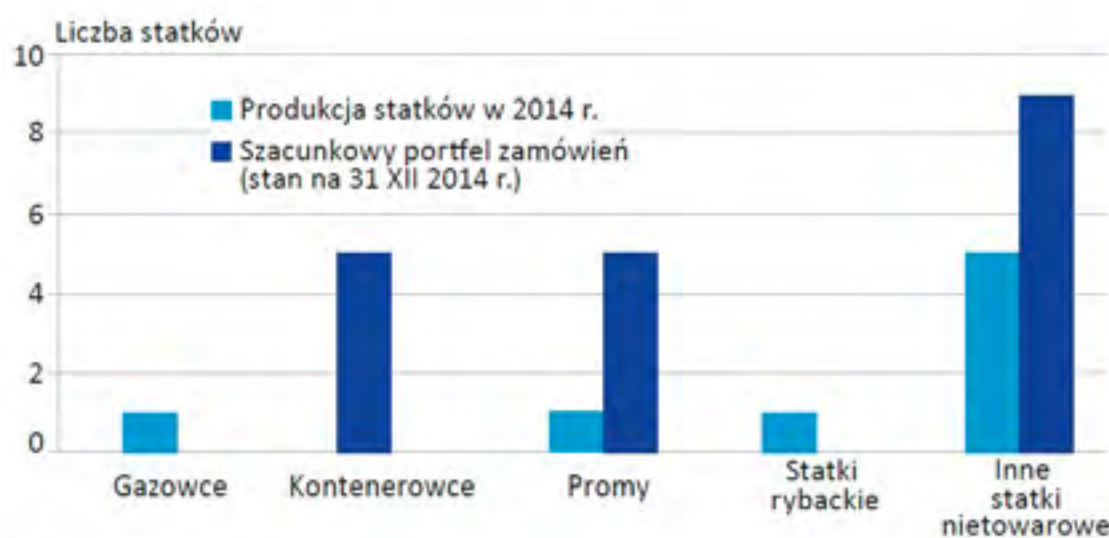
- Całe życie zawodowe Piotra Soyki pokazuje, jak można odnieść sukces w trudnych warunkach w jakich funkcjonuje przemysł stoczniowy. W burzliwych czasach szczególna jest rola kapitana. Piotr Soyka sprawnie przeprowadził stoczniowy okręt przez wszystkie rafy polskiej transformacji i pod jego kierownictwem Remontowa stała się jedną z najlepszych stoczni świata - stwierdził Kapitan Portu Gdańsk Wiesław Piotrzkowski, który zabrał głos w imieniu kapitanów.



Kulminacyjnym momentem ceremonii było wręczenie kapitańskiej czapki, którą Piotr Soyka przyjął nie kryjąc wzruszenia. Potem wszyscy oddali salut powiewającej na *Darze Pomorza* polskiej banderze. Prezes Remontowa Holding przekazał Stowarzyszeniu w darze specjalnie wykonany na tę okazję pamiątkowy dzwon wybijając na nim uprzednio „cztery szklanki” i serdecznie dziękując kapitanom za honor przyjęcia go do ich grona. Złożył także wpis do księgi pamiątkowej Stowarzyszenia, którego honorowymi kapitanami ż.w. są - obok wielu innych znamienitych osobistości - także m.in.: Prezydent RP Lech Wałęsa i Sekretarz Generalny IMO Koji Sekimizu.

## GUS o przemyśle okrętowym w minionym roku w Polsce

Produkcja statków i portfel zamówień w 2014 r. <sup>1)</sup>



<sup>1)</sup> Statki o GT 100 i więcej.

Źródło: materiały Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku.

Źródło: GUS

W 2014 r. wyprodukowano, według GUS, 8 jednostek pływających, tj. o 33,3% mniej w porównaniu z rokiem poprzednim. Pojemność brutto (GT) tych statków wyniosła 25,6 tys. i zmniejszyła się rok do roku o 26,2%.

Miernik - jak to określa GUS - produktywności stoczni, tj. skompensowana pojemność brutto statków zbudowanych w 2014 r. wyniosła 47,1 tys. CGT i była mniejsza o 31,5% od uzyskanej w 2013 r. W 2014 r. inne statki nietowarowe stanowiły 62,5% całkowitej produkcji stoczniowej. Pod względem nośności wśród wyprodukowanych statków również dominowały inne statki nietowarowe (46,8%).

Portfel zamówień na koniec roku liczył - zdaniem GUS - tyle samo jednostek co w roku poprzednim, natomiast wzrost odnotowano w pojemności brutto (GT) - o 33,4% oraz skompensowanej pojemności brutto CGT - o 32,5%.

W całkowitej liczbie jednostek zamówionych w polskich stoczniach największy udział stanowiły inne statki nietowarowe (47,4%). Pod względem nośności wśród zamówionych statków dominowały promy (44,7%). Liczba jednostek wyremontowanych w polskich stoczniach w 2014 r. wyniosła, według GUS, 599 sztuk (tj. o 12,6% więcej niż w 2013 r.), o łącznym tonażu pojemnościowym brutto 5,5 mln (o 17% więcej niż w 2013 r.). Portfel zamówień na remonty wyniósł 68 jednostek (spadek o 29,9% w porównaniu z 2013 r.), o łącznym tonażu pojemnościowym brutto 1,6 mln (o 23,1% więcej niż w 2013 r.).

W 2013 r. wyprodukowano 591 sztuk łodzi żeglugowych (GUS-owi chodziło zapewne o łodzie żaglowe), wypoczynkowych lub sportowych pełnomorskich (z czego 496 sztuk w województwie zachodniopomorskim), 589 sztuk łodzi motorowych, wypoczynkowych lub sportowych pełnomorskich (z czego 566 sztuk w województwie podlaskim), a także 31 sztuk kadłubów statków pełnomorskich (z czego 21 sztuk w województwie pomorskim).

Największą część polskiej produkcji w sektorze przemysłu okrętowego stanowi produkcja firm zrzeszonych w Forum Okrętowym dlatego ta grupa firm ma zazwyczaj decydujący wpływ na ogólny obraz statystyczny produkcji stoczniowej w Polsce.

Według informacji opublikowanej ostatnio przez Główny Urząd Statystyczny - w Polsce w 2013 r. działało 4911 podmiotów zajmujących się produkcją i naprawą statków i łodzi oraz pozostałą działalnością stoczniową. Najwięcej z nich znajdowało się w województwie pomorskim - 3448, natomiast w województwie zachodniopomorskim - 1115. Liczba pracujących w tych podmiotach wynosiła 31,5 tys. (z czego w województwie pomorskim - 16,7 tys., a w Zachodniopomorskiem - 7,2 tys.).

W 2014 r. wyprodukowano, według GUS, 8 jedno-

## Poland@SEA wydanie pierwsze



W kwietniu ukazało się pierwsze tegoroczne wydanie czasopisma Poland@SEA przeznaczonego do dystrybucji m.in. na targach okrętowych OTC Houston USA, Norshipping Oslo Norwegia i Offshore Europe Aberdeen, Szkocja 2015.

Numer zawiera prezentacje najciekawszych projektów powstających w stoczniach i innych firmach działających w przemyśle okrętowym w Polsce. Przedstawiono w nim statki budowane w polskich stoczniach na przestrzeni ostatniego roku i obecnie, przebudowy statków i platform dla sektora offshore oil & gas, projekty realizowane w związku z obowiązywaniem nowych przepisów w strefach SECA, projekty statków i innych obiektów pływających realizowane w Polsce, a także wkład polskich firm, w tym także wykonujących kadłuby i sekcje okrętowe do produkcji innowacyjnych jednostek powstających w innych krajach Europy. Wydawnictwo zawiera także prezentację oferty niektórych producentów wyposażenia okrętowego oraz firm kooperujących z przemysłem okrętowym. Wydawcą jest TEMAT sp. z o.o.

**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:**

PortalMorski.pl 

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