



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES



NEWSLETTER STYCZEŃ 2016

U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

NOWE BUDOWY

Kadłub statku *BoDo Constructor* powstającego w stoczni Polramp, zbudowany i zwodowany przez Vistal



BoDo Constructor - wyholowanie z Gdyni (do Remontowej SA, w celu wodowania na tamtejszym doku pływającym)
Fot.: Piotr B. Stareńczak

W dniu 23 grudnia br. odbyło się wodowanie kadłuba specjalistycznego barko-pontonu *offshore*, zbudowanego przez GK Vistal na zamówienie świnoujskiej stoczni Polramp Yard.

Kadłub, o masie 2700 ton, zbudowany na terenie Vistal Stocznia Remontowa przy nab. Węgierskim w Gdyni został przesunięty na barko-ponton, na którym przeholowano go do Gdańska. Tam, w jednym z doków Remontowej SA, został zwodowany.

Jednostka o długości 120 m i szerokości 32 m będzie wyposażona w sprzęt do układania kabli (m.in. duży bęben karuzelowy) i będzie mogła służyć także jako baza logistyczna do prac przy montażu morskich elektrowni wiatrowych na Morzu Północnym.

Już w Nowym Roku, barko-ponton został przeholowany do Świnoujścia, gdzie trwają prace kończące budowę i wyposażeniowe. Zainstalowano już m.in.

nadbudówkę. Barko-ponton *offshore* ma być przekazany armatorowi w drugim kwartale tego roku. Barko-ponton *BoDo Constructor* powstaje na zamówienie niemieckiej firmy Bohlen&Doyen GmbH, specjalizującej się w pracach hydrotechnicznych na Morzu Północnym i Bałtyku.

Jednostka ma 120 m długości, 32 m szerokości oraz 6,5 m wysokości bocznej. Pomieszczenia socjalne na pontonie będą przeznaczone dla 50-osobowej załogi. To dopiero trzecia tak duża jednostka zaprojektowana, wybudowana i w pełni wyposażona w regionie od czasu likwidacji Stoczni Szczecińskiej Nowej w 2009 roku.

- Jednostka została zaprojektowana przez naszą stocznnię, która wykonuje też całość prac montażowych, prefabrykację, instalację urządzeń i wyposażenie modułów socjalnych - podkreśla Dariusz Wąs, dyrektor operacyjny w Polramp Yard w wypowiedzi dla „Kuriera Szczecińskiego”.

Platforma offshore *Safe Bristolia* w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA



Safe Bristolia w czasie dokowania 23 stycznia 2016 r.
Fot.: Piotr B. Stareńczak

W Gdańsku zadokowano półzanurzalną platformę hotelową *Safe Bristolia*. Podniesiono ją na zanurzalnym barko-pontonie *heavy-lift* o nazwie *Rem Lift 25 000*, należącym do stoczni Remontowa SA.

Cała operacja zaczęła się w piątek, od przeholowania na głębię dokową (miejsce tymczasowo zwolnione przez największych dok pływający Remontowej SA) barko-pontonu *Rem Lift 25 000*. Następnie zanurzo go i w sobotę, 23 stycznia rano, przeholowano nad jego (znajdujący się na odpowiedniej głębokości pod lustrem wody) pokład platformę czekającą od przybycia do Gdańska przy nabrzeżu. Następnym etapem było precyzyjne pozycjonowanie platformy względem odpowiednio uprzednio rozmieszczonych podpór (kilbłoków) zainstalowanych na jednostce *Rem Lift 25 000* i wreszcie jej wynurzenie. Wynurza-

jący się barko-ponton przejmował ciężar platformy równoważony przedtem przez wypór wody. To powolna i przeprowadzana z dużą ostrożnością i precyzją operacja, wymagająca stałej kontroli wielu parametrów, m.in. przegłębień i ewentualnych przechyłów obu obiektów. Od rozpoczęcia pozycjonowania platformy nad zanurzonym *Rem Liftem* do zakończenia operacji podnoszenia platformy (całkowitego wynurzenia barko-pontonu) upływa od 20 do ok. 24 godzin.

Safe Bristolia była już wcześniej w stoczni Remontowa SA. Od października 2010 r. do połowy maja 2011 roku przechodziła remont o szerokim zakresie i modernizację.

Zakres obecnego zlecenia obejmuje przede wszystkim pięcioletni remont klasowy, czyli różnorodne przeglądy i prace remontowe wymagane dla odnowienia klasy. Ponadto zaplanowano prace konserwacyjno-malarskie na zewnątrz konstrukcji platformy, a także w jej zbiornikach. Wymienione zostaną też na nowe dwa dźwigi pokładowe platformy. Do tej listy mogą zostać dodane prace, które armator zleci w trakcie pobytu platformy w stoczni. Z tego powodu trudno dokładnie określić termin zakończenia remontu, jednak wstępnie przewiduje się, że platforma zostanie wydokowana w I połowie kwietnia i opuści gdańską stocznnię kilka dni po tej operacji.

Podniesiona na pokładzie barko-pontonu *Rem Lift 25 000* platforma *Safe Bristolia* charakteryzuje się masą prawie 10 000 ton. Barka *heavy-lift* należąca do Remontowej SA może dokować znacznie większe i cięższe obiekty. Zgodnie z nazwą, jej nośność wynosi 25 000 ton. Barka o długości ok. 140 m i szerokości ok. 44 m może być - w razie potrzeby - przebudowana przez właściciela i operatora do jeszcze większych rozmiarów i osiągnięć.

Safe Bristolia to czwarta platforma i piąty obiekt dokowany na barko-pontonie *Rem Lift 25 000*. Jest też dwunastą z różnych platform *offshore*, jakie dotychczas remontowała i/lub przebudowywała Remontowa SA. Dwie z nich, w tym *Safe Bristolia*, powracały do tej gdańskiej stoczni, zatem - łącznie z obecnym pobytom w Remontowej SA platformy *Safe Bristolia* - stocznia zaangażowana była dotąd w 14 projektów remontów lub przebudów i modernizacji platform *offshore*.

Przypomnijmy, że holownik *Sea Lynx* z platformą wyruszył ze szkockiej zatoki Cromarty Firth przed południem w Sylwestra (31.12.2015). Wstępnie zespół holowniczy spodziewany był w Gdańsku 9-10 stycznia. Przybycie platformy opóźniło się jednak, gdyż w ciężkich warunkach pogodowych zerwała się z holu i najpierw dryfowała, potem sztormowała, awaryjnie zakotwiczona, zanim udało się ponownie podać na nią hol i wznowić holowanie do Gdańska. *Safe Bristolia* dotarła 15 stycznia na redę portu Gdańsk i 16 stycznia rano została sprawnie przeholowana, dzięki pracy czterech holowników WUŻ Gdańsk, z kotwiczowiska do nabrzeża w stoczni Remontowa SA, gdzie znalazła się ok. godz. 10:00.

Safe Bristolia, którą gościmy w Gdańsku po raz drugi, to półzanurzalna platforma kotwiczona ośmiopunktowo. Oferuje zakwaterowanie dla maks. 588 osób. Zbudowana została w 1983 roku według projektu Sedco

602 jako wiertnicza i przebudowana do pełnienia funkcji hotelowo-warsztatowych w chińskiej stoczni Yantai Raffles w roku 2006. Dalsze modyfikacje i modernizacje przeprowadzono w 2008 roku i w 2010-2011 r. Moc elektrowni na platformie wynosi 6 815 kW, wydajność wytwornic wody słodkiej - 210 t na dobę; platforma posiada na wyposażeniu m.in. teleskopowy pomost komunikacyjny o długości do 35,0 m +/- 6,0 m. Platforma należąca do Prosafe Rigs Pte. Ltd. z Singapuru (Prosafe to firma o korzeniach kapitałowych z Norwegii) i klasyfikowana przez American Bureau of Shipping, charakteryzuje się długością całkowitą 74,98 m, szerokością 52,00 m i wysokością boczną 27,5 m oraz tonażem pojemnościowym brutto 13 876.

W Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni

Do Stoczni Marynarki Wojennej SA zawinął 21 stycznia 2016 r., zbudowany w 2000 r., drobnicowiec *Jorvik* pływający pod holenderską banderą. Główny zakres prac remontowych na jednostce przewidywał wymianę uszkodzonego poszycia dna i konstrukcji dna podwójnego w obrębie zbiorników balastowych. Wymieniono ok. 20 tys. kg. Postój drobnicowca w stoczni przewidziano na ok. 3 tygodnie.

Wcześniej - 2 grudnia 2015 roku - został wprowadzony do SMW i podstawiony do remontu „zabytkowy” ponton *AT 1 (ex DP 12)* fińskiego armatora Alandia Towing AB. Zaplanowano na nim konserwację kadłuba oraz wymianę ok. 5000 kg blach poszycia dna.

Jednostka ta została zbudowana w 1943 roku w USA, a w Polsce znalazła się w ramach reparacji wojennych po II wojnie światowej i pracowała w rejonach naszego zachodniego wybrzeża. Jednostkę zakupił niedawno fiński armator, który w Stoczni Marynarki Wojennej SA przeprowadza niezbędny remont przed wprowadzeniem jej do eksploatacji.

Jeżeli chodzi o rynek usług dla wojska, to SMW przeprowadza ostatnio m.in. prace na okrętach podwodnych typu „Kobben”. W dniu 29.12.2015 r. Stocznia Marynarki Wojennej SA zawarła umowę z Komendą Portu Wojennego Gdynia na „wymianę przyrządów kontrolno-pomiarowych wraz z dostawą na OP t. „Kobben”. Zakres prac na dwóch jednostkach będzie obejmował dostawę i wymianę przyrządów kontrolno-pomiarowych, a na kolejnych dwóch będzie obejmował demontaż, legalizację i montaż przyrządów. Całość prac będzie wykonywana na stanowiskach lądowych SL. Planowane zakończenie prac przewidziane jest w II kwartale 2016 r.

Z kolei 14 stycznia 2016 r. odbyły się próby morskie łodzi typu RIB, przeznaczonych na okręt patrolowy ORP *Ślązak*. Pierwsza z nich to łódź robocza MK-500 o długości całkowitej 5,3 m, szerokości 2,66 m oraz zanurzeniu 0,4 m. Przewidziana jest ona na 6 osób (75 kg). Moc silnika głównego RIB-a to 100 KM, a elektrycznego zaburtowego 5 KM. Silnik główny pozwala osiągnąć prędkość 12 węzłów. Natomiast druga to piętnastoosobowa łódź dla grupy abordażowej MK-790 o długości 7,9 m i szerokości 3,15 m oraz zanurzeniu 0,7 m. Jednostka ta jest w stanie pływać przy stanie morza do 6 B. Dwa silniki Bukh S250 rozpędzają ją do 30 węzłów.

INNE

Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa



Paneliści forum.
Fot.: Andrzej Józwiak

W Warszawie, 14 stycznia 2016 r., odbyło się Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa. To pierwsza z cyklu konferencji dedykowanych planom, wyposażeniu, technologiom i rozwiązaniom na rzecz obronności morskiej.

Uczestniczyli w niej politycy, przedstawiciele parlamentu i władz państwowych, w tym m.in.: przewodniczący sejmowej Komisji Obrony Narodowej Michał Jach, wiceminister MON Tomasz Szatkowski, zastępca szefa Biura Bezpieczeństwa Narodowego Jarosław Brysiewicz, podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Krzysztof Kozłowski, szef Inspektoratu Uzbrojenia gen. bryg. dr Adam Duda, Inspektor Marynarki Wojennej wiceadm. Marian Ambroziak, dowódca Cen-

trum Operacji Morskich (Komponentu Morskiego) wiceadm. dr Stanisław Zarychta, przedstawiciele polskich i zagranicznych sił zbrojnych, a także koncernów zbrojeniowych i firm zajmujących się realizacją projektów militarnych.

Podczas wydarzenia zaprezentowano pierwsze wyniki prac nad projektem strategii bezpieczeństwa morskogo państwa. Dyskutowano także na temat planu modernizacji polskiej Marynarki Wojennej oraz możliwości krajowego przemysłu i jego zagranicznych kooperantów w realizowaniu prac serwisowych, modernizacji oraz budowy nowych okrętów.

W trakcie towarzyszącej Forum wystawy zaprezentowano najnowsze osiągnięcia z zakresu detekcji, klasyfikacji oraz neutralizacji i niszczenia zagrożenia ze strony broni minowej, rozwijane przy współpracy z Europejską Agencją Obrony i Sojuszem Północnoatlantyckim.

Organizatorem Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa 2016, które odbyło się pod patronatem honorowym Ministra Obrony Narodowej była Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni oraz Zarząd Targów Warszawskich SA. Jednym z patronów medialnych był PortalMorski.pl

Relacja video z wydarzenia dostępna jest pod adresem:

<http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/forum-bezpieczenstwa-morskiego-panstwa/>

CTM na Forum Bezpieczeństwa Morskiego



Prezes OBRCTM Andrzej Kilian podczas wygłaszania prelekcji.
Fot. Andrzej Józwiak

Popołudniowa sesja FBM, pt. „Modernizacja Techniczna Marynarki Wojennej RP - technologie dla realizacji przyjętych koncepcji” (programu operacyjnego „Zwalczanie zagrożeń na morzu”) przeznaczona była dla przedstawicieli przemysłu, prezentujących technologie, które znalazły bądź mogą znaleźć zastosowanie w budowie nowoczesnej floty wojennej.

Wśród przedstawicieli przemysłu wystąpił Prezes Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Centrum Techniki Morskiej dr inż. Andrzej Kilian, który wygłosił prelekcję na temat nowoczesnych technologii, wytworzonych w kierowanej przez siebie instytucji. Prezes Kilian zaznaczył, że wspomniane technologie znalazły swoje zastosowanie m.in. w dostarczanych przez CTM Marynarce Wojennej systemach, wykorzystywanych w zwalczaniu zagrożeń bezpieczeń-

stwa morskiego w tym: zagrożeń asymetrycznych, zagrożeń minowych oraz wspomaganie działań z zakresu poszukiwania i ratownictwa morskiego itd.. Nadmienił jednocześnie, że systemy te są istotnymi elementami szeroko rozumianego systemu bezpieczeństwa morskiego państwa, kładąc szczególny nacisk na potrzeby skutecznego wdrażania jego kolejnych komponentów.

Remontowa Shipbuilding na Forum Bezpieczeństwa Morskiego

Polski sektor okrętowy podczas Forum Bezpieczeństwa Morskiego w Warszawie reprezentowała stocznia Remontowa Shipbuilding z grupy Remontowa Holding. Program modernizacji Marynarki Wojennej RP, „Zwalczanie zagrożeń na morzu” przedstawił szef Inspektoratu Uzbrojenia gen. brygady Adam Duda. Stwierdził, iż program ten zakłada „pozyskanie ponad trzydziestu jednostek pływających różnych klas, o różnym stopniu skomplikowania, rozpoczynając od jednostek zabezpieczających, technicznych po okręty patrolowe, obrony wybrzeża, kończąc na chyba najbardziej skomplikowanym systemie uzbrojenia, jakim jest okręt podwodny nowego typu”.

Oceniając budowę niszczyciela min Kormoran II w stoczni Remontowa Shipbuilding SA, gen. Duda stwierdził: - Projekt ten idzie zgodnie z planem. W przypadku dotrzymania terminu, uruchomimy umowę realizacyjną na budowę 2 i 3 okrętu.



Andrzej Wojtkiewicz, prezes Remontowa Shipbuilding SA.
Fot.: Anna Szewczyk/ZTW

czych, dzięki czemu można ten program zrealizować szybko, sprawnie i w granicach założonego budżetu, nie tracąc czasu i pieniędzy na odbudowywanie możliwości produkcyjnych stoczni o niskim potencjale, które w dodatku wcześniej nie budowały takich jednostek, co w dzisiejszych realiach rynkowych jest przedsięwzięciem karkołomnym.

- Okręt zwodowaliśmy we wrześniu 2015 r. Latem rozpocznie próby morskie, a w listopadzie przewidujemy jego przekazanie naszej marynarce - mówił Andrzej Wojtkiewicz.

Nowe Projekty Instytutu Morskiego w Gdańsku

Centrum Obsługi Projektów Instytutu Morskiego poinformowało, że Instytut Morski w Gdańsku jest partnerem w 6 nowych projektach zatwierdzonych w ramach pierwszego konkursu Programu Interreg Baltic Sea Region 2014-2020.

Program Interreg Baltic Sea Region rozpoczął kolejny okres finansowania na lata 2014-2020. Złożone przez IM wszystkie wnioski zostały w pełni zaakceptowane.

Poniżej przedstawiono nowe projekty IM:

- „Green Cruise Port” (Zielony Port Pasażerski) - projekt jest skierowany do podmiotów publicznych i prywatnych, takich jak porty i ich zarządcy, operatorzy terminali czy linii żeglugowych, politycy itd. Celem projektu jest znalezienie inteligentnych rozwiązań dla bardziej ekologicznego rozwoju portów pasażerskich w regionie Morza Bałtyckiego.

- „Smart Blue Regions” (Inteligentne Błękitne Regiony) - projekt ma na celu wsparcie „błękitnego” rozwoju nadmorskich regionów Morza Bałtyckiego poprzez efektywne wdrażanie inteligentnych specjalizacji związanych z gospodarką morską, wymianę dobrych praktyk oraz identyfikację wspólnych przyszłych kierunków współpracy pomiędzy regionami.

- „Baltic Blue Growth” (Wielkoskalowa Hodowla Omułka) - celem projektu znalezienie optymalnego połączenia interesów ekonomicznych i środowiskowych dla hodowli małż w Morzu Bałtyckim na przykładzie istniejących farm i instalacji eksperymentalnych.

- „Daimon” (Broń i Amunicja na Dnie Bałtyku) - projekt pod auspicjami HELCOM Submerge Expert Group zmierza do pozyskania rzetelnej wiedzy na temat ryzyka i zagrożeń związanych z zalegającymi na dnie obiektami oraz do wypracowania scenariuszy efektywnego i bezpiecznego przeciwdziałania potencjalnie niebezpiecznym dla środowiska skutkom zidentyfikowanych niebezpieczeństw.

- „Baltic LINes” (Infrastruktura Liniowa w Planowaniu Przestrzennym Obszarów Morskich) - projekt ma na celu zwiększenie transnarodowej spójności szlaków żeglugowych i korytarzy energetycznych w planowaniu przestrzennym w regionie Morza Bałtyckiego. Dzięki temu nie tylko zabezpieczone będzie efektywne wykorzystanie przestrzeni Bałtyku, ale zwiększy się także potencjał „błękitnego” wzrostu (transportu morskiego, energetyki morskiej, turystyki).

- „Baltic InteGrid” (Rozwój Sieci Energetycznej na potrzeby Morskiej Energetyki Wiatrowej) - projekt skierowany do operatorów systemów przesyłowych (OSP), przedstawicieli przemysłu, decydentów, władz krajowych i środowisk akademickich zainteresowanych rozwojem energetyki wiatrowej na Bałtyku. Celem projektu jest wypracowanie optymalnych rozwiązań dla rozwoju sieci energetycznej, będącej obecnie jednym z najważniejszych wąskich gardeł w rozwoju odnawialnych źródeł energii (OZE) w regionie Morza Bałtyckiego.

Diamenty Forbes'a dla RMDC i Remontowa Shipbuilding

Biuro projektowo-konsultingowe Holdingu Remontowa - Remontowa Marine Design & Consulting Sp. z o.o. oraz stocznia Remontowa Shipbuilding znalazły się w gronie laureatów prestiżowych nagród „Diamenty Forbes'a 2016”, co jest potwierdzeniem, że firmy należą do najlepszych w Polsce.

Nagrody przyznawane są zwycięzcom dorocznego rankingu zestawiającego firmy, które w okresie ostatnich trzech lat, odnotowały najszybszy wzrost swojej wartości finansowej. Podstawą jest aktualna wycena przedsiębiorstw.

Remontowa Shipbuilding zwyciężyła w Woj. Pomorskim w kategorii dużych przedsiębiorstw, a RMDC zajęła pierwsze miejsce w regionalnym rankingu przedsiębiorstw średniej wielkości.

RUBO z Certyfikatem Wiarygodności Biznesowej

Spółka Rubo - Konstrukcje poinformowała, że otrzymała prestiżowe wyróżnienie - Certyfikat Wiarygodności Biznesowej, nadawany firmom o najwyższej i wysokiej ocenie stabilności wystawianej według danych Bisnode Polska.

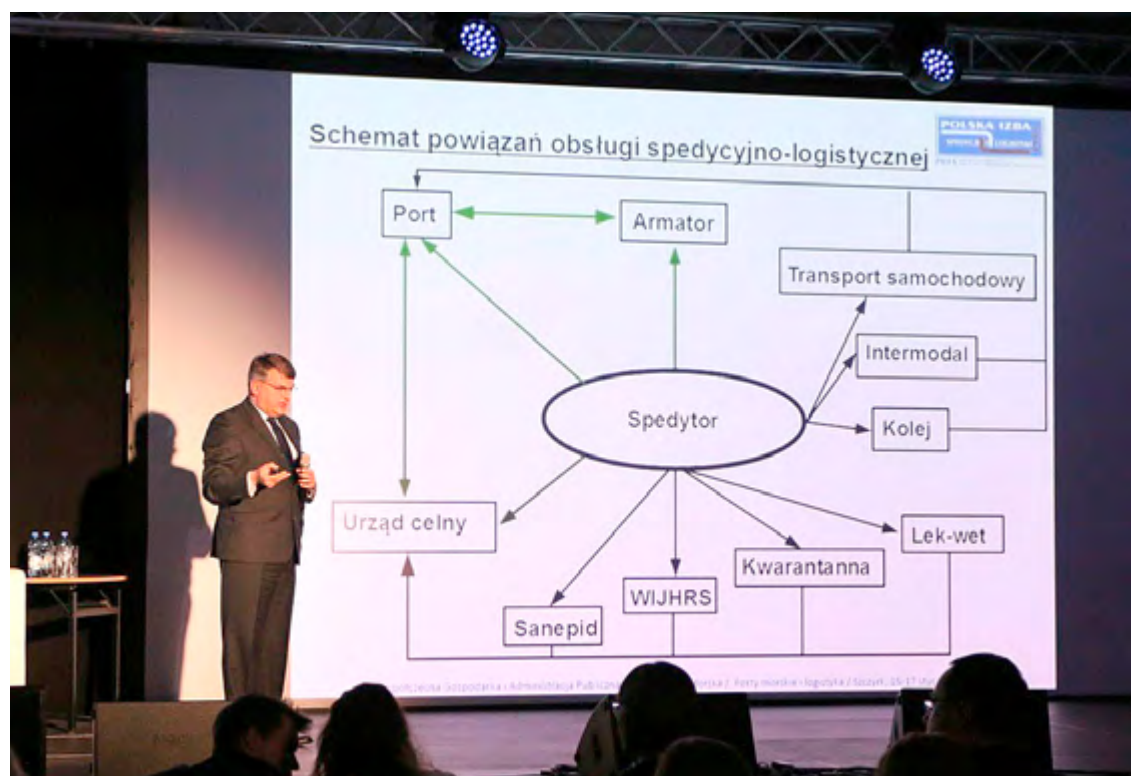
Certyfikat Wiarygodności Biznesowej otrzymują firmy o danych finansowych dających gwarancję na wysoki poziom rentowności, zdolności i płynności finansowej.

O gospodarce morskiej w... górach

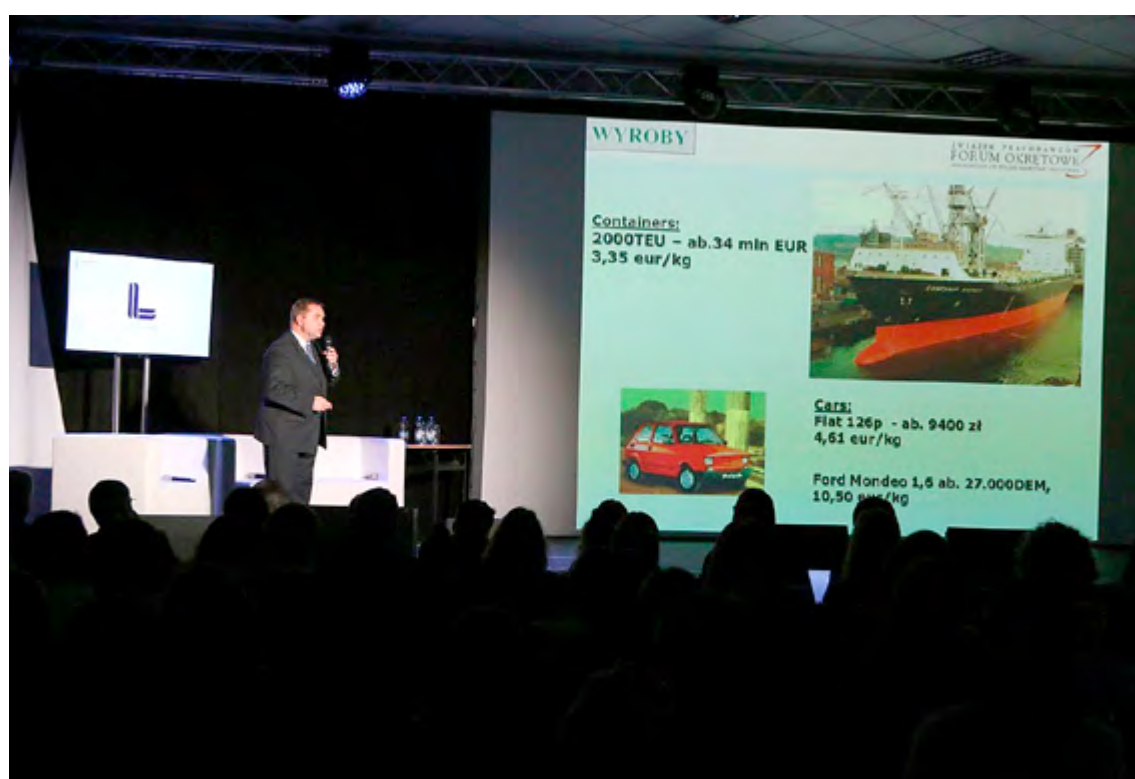
W Szczyrku 16 stycznia 2016 r. odbyła się wyjazdowa sesja Forum Gospodarki Morskiej. W ramach 42. Sympozjum „Współczesna Gospodarka i Administracja Publiczna”, zorganizowanego m.in. przez Katedrę



Krzysztof Szymborski - prezes zarządu BCT.
Fot. organizator



Marek Tarczyński - prezes zarządu Terramar Sp. z o.o.
Fot. organizator



Jerzy Czuczman - dyrektor Forum Okrętowego.
Fot. organizator



Piotr Masny z Polskiego Związku Zarządców Statków.
Fot. organizator

Gospodarki i Administracji Publicznej Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, w panelu poświęconym gospodarce morskiej wystąpili prelegenci znani z gdyńskich edycji tej imprezy.

Prezentację „Gdynia jako przykład związków Polski z morzem” przedstawił Sławomir T. Kalicki – prezes zarządu Inter Marine Sp. z o.o. O „Współczesnej polskiej gospodarce morskiej – roli i znaczeniu w skali kraju” oraz „Atrakcyjności rynku pracy związanego z gospodarką morską” mówił Marcin Żukowski – dyrektor Biura Rozwoju Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

„Porty morskie i logistyka (porty morskie, terminale portowe) – w tym PERN i LNG Świnoujście, logistyka morska” były z kolei tematami wystąpień Krzysztofa Szymborskiego – prezesa zarządu BCT oraz Marka Tarczyńskiego – prezesa zarządu Terramar Sp. z o.o.

„Polski przemysł stoczniowy: geneza, osiągnięcia i perspektywy rozwoju” prezentację o takim tytule przedstawił Jerzy Czuczman - dyrektor Forum Okrętowego, a po nim Piotr Masny z Polskiego Związku Zarządców Statków wystąpił z prelekcją „Polska jako Singapur Bałtyku - zasoby Polski i możliwości ich wykorzystania”.

Polskie stocznie i dostawcy związani z przemysłem okrętowym sprzedali w ub. roku produkty i usługi warte ponad 11 mld zł, co oznacza wzrost o ok. 5-10 proc.

- Ubiegły rok zamknęliśmy liczbą ponad 20 w pełni wyposażonych jednostek, a w zamówieniach mamy ok. 50 kolejnych; to oznacza, że portfel zamówień jest wypełniony do końca 2017 r. - mówił podczas wydarzenia Jerzy Czuczman, podkreślając, że ok. 90 proc. sprzedaży sektora wypracowują firmy prywatne; pozostała część przypada na spółki pozostające w rękach państwa. - Sektor prywatny doskonale radzi sobie na światowym rynku bez potrzeby publicznego wsparcia - dowodził.

Podczas sympozjum mówiono, że gospodarka morska daje dziś w Unii Europejskiej ok. 5,4 mln miejsc pracy, wypracowując ok. 500 mld euro wartości dodanej. 75 proc. handlu zagranicznego i ok. 40 proc. handlu wewnętrznego w Europie odbywa się drogą morską. Polskie porty przeładowują rocznie ok. 77,5 mln ton ładunków (dane za 2014 r.), co stanowi 8,5 proc. masy ładunków na Bałtyku. To również 22,5 proc. masy ładunków eksportowanych z Polski i ponad 20 proc. masy ładunków importowanych. Łączna wartość inwestycji w polskich portach do 2020 r. wyniesie 2,2 mld zł, wobec ok. 6 mld zł zainwestowanych już od 2003 r. Eksperti oceniają, że ten sektor należy do ważniejszych motorów wzrostu i zatrudnienia. W Polsce działa ponad 12 tys. firm związanych z gospodarką morską, zatrudniających ok. 120 tys. pracowników. Branża należy też do najbardziej innowacyjnych - jest jedną z 20 krajowych inteligentnych specjalizacji, które mają rozwijać się m.in. w oparciu o unijne środki.

Aktywne uczestnictwo specjalistów z gdyńskiego Centrum Techniki Morskiej w Brukseli

W dniach 14-15 stycznia 2016 roku w siedzibie Europejskiej Agencji Obrony (EDA) w Brukseli odbyło się 29 spotkanie robocze, organizowane przez Dyrektoriat ds. Badań i Technologii, w ramach panelu technologicznego (CAPTECH) poświęconego rozwojowi technologii morskich. Po raz kolejny w spotkaniu udział wzięli specjaliści z polskiego Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Centrum Techniki Morskiej S.A. (CTM), którzy wraz z pozostałymi przedstawicielami: europejskich sił zbrojnych, podmiotów naukowo-badawczych oraz przemysłu tworzą grupę inicjującą i kierującą pracami badawczo-rozwojowymi we wspomnianej dziedzinie.

Dyrektoriat ds. Badań i Technologii jest wyodrębnionym organem w strukturze EDA, powołanym do nawiązywania współpracy państw członkowskich, w zakresie realizacji wspólnych projektów i programów naukowo-badawczych, których celem jest rozwój technologii obronnych. Podstawowym narzędziem w nawiązywaniu wyżej wspomnianej współpracy jest dwanaście paneli technologicznych, z których jeden poświęcony jest rozwojowi technologii morskich. Obejmuje on tematykę dotyczącą platform zarówno nawodnych, jak i podwodnych, systemów uzbrojenia morskiego, systemów przeciwdziałania zagrożeniom, symulatorów oraz systemów szkoleniowych dla załóg okrętowych itd.

W trakcie dwudniowego spotkania mającego miejsce w siedzibie EDA omówiono m. in. stan badań aktualnie realizowanych, jak również i przyszłych programów oraz projektów związanych z rozwojem technologii morskich. Wśród nich znalazły się projekty dotyczące bezzałogowych platform morskich, z których w jeden zaangażowane jest aktualnie Centrum Techniki Morskiej, natomiast w drugi będzie zaangażowane w najbliższej przyszłości.

Pierwszy z projektów - Buried Mines (BURMIN) ukierunkowany jest na eliminację luk technologicznych w systemach detekcji i neutralizacji dennych i zagrzebanych min morskich, a także ustalenie wspólnych stan-

dardów dla przyszłych systemów bezzałogowych, realizujących te zadania. Odbywa się to w ramach całego programu „European Unmanned Maritime Systems (UMS)”, gdzie CTM w składzie międzynarodowego konsorcjum odpowiada między innymi za testowany w końcu ubiegłego roku podwodny, stabilizowany dynamicznie, sensoryczny system wykrywania.

Drugi projekt związany jest z kontynuacją zakończonego z powodzeniem projektu „Modular Lightweight Minesweeping” (MLM) realizowanego również w ramach programu UMS. W jego wyniku CTM opracował demonstrator technologii modułowego lekkiego trału niekontaktowego, przeznaczonego do neutralizacji wielokanałowych, niekontaktowych min morskich. Przyszły projekt będzie miał na celu dalszy rozwój trału, w ramach którego ma powstać jego nowa wersja, o zmiennej głębokości holowania, pracująca od kilkunastu do kilkudziesięciu metrów pod powierzchnią wody, która daje zdecydowanie szersze możliwości operacyjnego użycia systemu zwalczania min.

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