



## U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

### NOWE BUDOWY

#### Zwodowany drugi prom Remontowej Shipbuilding dla Estonii



Kadłub promu *Piret* wkrótce po wodowaniu.  
Fot.: Praamid

W Gdyni, 28 stycznia br., odbyło się wodowanie promu *Piret* (B 616/2) - drugiego z budowanych przez stocznnię Remontowa Shipbuilding SA na zamówienie estońskiego armatora TS Laevad OU, spółki zależnej portu Tallin (promy będą eksploatowane pod nazwą handlową operatora Praamid).

Kadłub został zbudowany przez podwykonawcę - firmę Irko Sp. z o.o., na terenie byłej Stoczni Gdynia. Montaż kadłuba i jego wodowanie odbyło się w suchym doku SD II. Kilkanaście dni po zwodowaniu przeholowano kadłub promu do Gdańska, gdzie przy dodatkowo wydzierżawionym przez stocznnię Remontowa Shipbuilding nabrzeżu o długości około 400 metrów z dźwigami i zapleczem warsztatowo-socjalnym, stocznia, wraz z podwykonawcami, realizuje budowę czterech jednostek - dwóch promów dla

Estonii (B 616 / 1 i 2) oraz statków PSV dla Norwegii (B 856 / 2 i 3).

- Z uwagi na to, że budujemy 17 statków jednocześnie, konieczne było rozszerzenie infrastruktury potrzebnej do realizacji tak wielu projektów - mówi prezes stoczni Andrzej Wojtkiewicz. - Także zlecenie budowy kadłuba promu wynika z dużej ilości prowadzonych prac. Stosując takie rozwiązanie wzorujemy się na naszych konkurencyjnych stocznjach w Europie, które także zlecają polskim firmom budowę kadłubów.

Przypomnijmy, że pierwszy z promów - *Töll* (stoczniowy symbol budowy B 616/1) został zwodowany z pochylni poprzecznej stoczni Remontowa Shipbuilding pod koniec grudnia.

Promy dla Estonii ze stoczni Remontowa Shipbuilding - charakterystyka użytkowa: długość całkowita 114,0 m, długość pokładu samochodowego 107,0 m, ładowność samochodów osobowych 150, liczba miejsc dla pasażerów 700, liczba miejsc siedzących - ponad 500, prędkość eksploatacyjna 10 węzłów, prędkość maksymalna 15 węzłów.

## Leciwy *Seven Osprey* na kuracji odmładzającej w Gdańsku



*Seven Osprey* w doku Remontowej SA.  
Fot.: Piotr B. Stareńczak

W lutym ubiegłego roku stocznia Remontowa SA obsługiwała, z szerokim zakresem prac, nowoczesny, duży statek DSV *Seven Atlantic* (dł. 144,70 m), w grudniu - *Seven Falcon* (dł. 120,21 m), natomiast 22 stycznia 2016 roku na remont wpłynął do Gdańska *Seven Osprey* (dł. 101,71 m). Te trzy jednostki obsłużone w ciągu roku przez Remontową SA należą do czołowej brytyjskiej sektora *offshore & subsea* - firmy Subsea 7.

Firma zarejestrowana jest w Luksemburgu z siedzibą w Londynie. Została założona w styczniu 2011 roku przez połączenie dwóch firm: Acergy SA i Subsea 7 Inc. Ma ponad 40 statków w swojej flocie, większość, to specjalistyczne jednostki tzw. *diving support vessels* (DSV) z imponującym wyposażeniem.

Na ich pokładach są zazwyczaj dwa dźwigi, w tym jeden główny - na ogół o udźwigu od 150 do 250 ton.

Na pokładzie dziobówki (jak na *Seven Osprey*) lub nad nadbudówką zamontowana jest często duża platforma dla helikoptera.

Wewnątrz jednostek znajdują się pomieszczenia i urządzenia do obsługi głębokowodnego nurkowania saturowanego, dzwony nurkowe, komory hiperbaryczne oraz hangary ROV (*Remote Operated Vehicle*). Statki takie wyposażone są w pędniki azymutalne i stery strumieniowe.

*Seven Osprey* - statek DSV i konstrukcyjny jest najstarszą jednostką we flocie Subsea 7. Zbudowana została w 1984 roku. Te, które w ub. roku remontowano w Gdańsku (*Seven Falcon*, *Seven Atlantic*), to zaledwie 5-letnie statki.

I choć *Seven Osprey* jest leciwą, 32-letnią jednostką, sprawuje się znakomicie. Na podstawową charakterystykę statku klasyfikowanego przez DNV GL i pływającego pod flagą Liberii, składają się: nośność - 3104 ton, długość całkowita 101,71 m, szerokość 21,6 m, zanurzenie - 5,4 m.

*Seven Osprey* to jednostka wspomagająca pracę nurków. Liczna ekipa nurków ma za zadanie prowadzić prace podwodne np. przy konstrukcjach platform wiertniczych. Nurkowie mają na pokładzie do dyspozycji tzw. dzwony nurkowe, komory dekompresyjne, a także hiperbaryczne łodzie ratunkowe, na wypadek konieczności ewakuacji w trakcie procesu dekompresji. Dzięki zastosowaniu na statku komór dekompresyjnych istnieje możliwość pracy kilku zespołów nurków, którzy mogą też pracować na różnych głębokościach jednocześnie, nawet do 400 metrów.

*Seven Osprey* był pierwszym statkiem na Morzu Północnym, który miał klasę DP3, co odpowiada potrójnej redundancji systemu DP i oznacza, że m.in. jednostka może być częściowo wyłączona z zasilania (np. na skutek zalania, awarii), ale dalej może utrzymywać pozycję na morzu i może dalej pracować z nurkami pod wodą albo też odpłynąć na bezpieczną pozycję.

W Remontowej SA na *Seven Osprey* duży zakres prac dotyczył sześciu pędników, z demontażem i transportem na warsztat, obejmował także pełny przegląd dwóch silników elektrycznych, trzech prądnic, duży zakres prac na dwóch dźwigach (150- i 40-tonowy), przegląd systemu opuszczania i konserwację dwóch dzwonów nurkowych, konserwację kadłuba, pełny przegląd systemów bezpieczeństwa (nawigacyjnego, ppoż.), modyfikację systemów elektrycznych dla nurków, inspekcję systemu chłodziarek, naprawę dyszy Cortha, wymianę stali w zbiornikach, wymianę rur ściekowych z kuchni, czyszczenie rurociągów sanitarnych i inne drobniejsze prace.

## Vistal rozpoczął produkcję dla projektu Johan Sverdrup



Wizualizacja platformy wiertniczej kompleksu Johan Sverdrup, na którą części pokładów ma dostarczyć Vistal.

Rys.: Statoil

Prace przygotowawcze rozpoczęto już w roku 2015, a zakończenie realizacji kontraktu planowane jest na koniec 2016 roku. W ramach kontraktu mają być dostarczone konstrukcje o łącznej masie ponad 5000 ton.

W połowie lutego odbyło się symboliczne pierwsze cięcie blach na konstrukcje budowane w ramach kontraktu zawartego pomiędzy Vistalem, a firmą Aibel. W wydarzeniu wzięli udział m.in. przedstawiciele kierownictwa projektu Johan Sverdrup z norweskich koncernów Aibel i Statoil (operatora platformy wiertniczej) oraz przedstawiciele Grupy Vistal.

Przy tej okazji odbyło się spotkanie, podczas którego omówiono z partnerami norweskimi zakres prac wykonanych od dnia podpisania umowy. Projekt realizowany jest w dwóch lokalizacjach: na terenie hali produkcyjnej przy ul. Hutniczej oraz w nowej wytwórni na Nabrzeżu Indyjskim Portu Gdynia, oddanej do użytku w lutym 2015 roku. Dzięki bezpośredniemu dostępowi hali na Nabrzeżu Indyjskim do basenów portowych, konstrukcje te będą mogły zostać przetransportowane drogą morską. Konstrukcje z Vistalu będą ekspediovane w kilku częściach, a największa z nich może ważyć nawet 400 do 450 ton.

- Przystąpienie do tej fazy realizacji kontraktu jest dla nas bardzo ważnym wydarzeniem, które było możliwe dzięki konsekwentnej realizacji przyjętej strategii rozwoju. Dokonane w ciągu ostatnich kilku lat inwestycje o wartości ponad 100 mln złotych pozwalają nam na realizację tak znaczących i prestiżowych projektów jak kontrakt podpisany z firmą Aibel, jednym z największych globalnych graczy w branży *offshore*. Fakt, że właścicielem platformy wiertniczej, w której konstruowaniu Vistal będzie miał znaczący wkład, jest koncern Statoil, jest dodatkowym potwierdzeniem naszych przewag konkurencyjnych i najwyższej jakości usług. Dodam, iż budowa tej platformy to jeden z największych realizowanych obecnie na świecie projektów w obszarze *oil & gas*. Dla nas i naszych norweskich partnerów to z kolei przedsięwzięcie prestiżowe, o najwyższym priorytecie. Cieszymy się, że mimo niesprzyjającej w ostatnim czasie sytuacji na rynku *offshore oil & gas*, realizujemy tak zawansowany technologicznie duży kontrakt. Jest to możliwe m.in. dzięki posiadaniu przez Vistal Gdynia unikalnej w basenie Morza Bałtyckiego hali produkcyjnej na Nabrzeżu Indyjskim Portu Gdynia. Segment *marine & offshore* jest jednym z kluczowych obszarów naszej strategii. Pozyskujemy w tym segmencie kolejne, ciekawe umowy - powiedział Ryszard Matyka, prezes Zarządu Vistal Gdynia SA. Prace wykonywane przez Grupę Vistal w ramach umowy obejmą m.in. budowę części modułu wiertniczego, który jest drugim pod względem wielkości, z trzech modułów składających się na platformę wiertniczą.

W pierwszej fazie zagospodarowania pola Johan Sverdrup zbudowane zostaną i zainstalowane cztery stałe (posadowione) platformy o płaszczowo-kratownicowej konstrukcji podstaw (jacket). Będą to platformy: mieszkalna, wiertnicza, procesowa (przeróbcza) i przyłączeniowa (riser platform).

Platformy będą połączone pomostami. Dystans spaceru z jednego na drugi koniec kompleksu czterech platform wyniesie ok. 1,5 km.

W zakładzie produkcyjnym Vistal Gdynia SA przy ulicy Hutniczej w Gdyni miało miejsce 15 lutego 2016 r. oficjalne rozpoczęcie prac produkcyjnych przy budowie platformy Statoil na polu Johan Sverdrup, jednego z największych na świecie obecnie prowadzonych projektów w obszarze *offshore oil & gas*.

Przypomnijmy, że Grupa Vistal, jeden z wiodących producentów wielkogabarytowych, specjalistycznych konstrukcji stalowych w Polsce, poinformowała w połowie czerwca ubiegłego roku o pozyskaniu znaczącego kontraktu w segmencie *offshore* (wydobycia ropy i gazu spod dna morskiego), na realizację elementów platformy wiertniczej na polu Johan Sverdrup na norweskim szelfie Morza Północnego. Umowa o wartości 75,5 mln zł została podpisana z norweską firmą Aibel - wiodącym dostawcą w obszarze *oil & gas* i energii odnawialnej (dawniej - stocznia Haugesund Mekaniske Verksted). Prace przygo-

Partnerami w zagospodarowaniu pola Johan Sverdrup są Statoil, Lundin Norway, Petoro, Det norske oljeselskap oraz Maersk Oil. Operatorem został Statoil.

## WYPOSAŻENIE OKRĘTOWE

### Nowa ocynkownia w rejonie Trójmiasta rozpocznie pracę w 2017 roku



Projekt nowej ocynkowni powstającej w rejonie Trójmiasta.  
Rys.: Gillmet

się, że oferta będzie atrakcyjna dla wszystkich firm z regionu trójmiejskiego ponieważ do tej pory nie było w okolicy zakładu o tak dużych wymiarach pieca cynkowniczego.

Firma Gillmet rozpoczęła proces budowy nowego zakładu powłok antykorozyjnych - Ocynkownia Północ. Lokalizacja zakładu na obrzeżach aglomeracji trójmiejskiej jeszcze bardziej ułatwi dostęp do usług cynkowania ogniowego konstrukcji na Pomorzu. Planowane otwarcie zakładu to III kwartał 2017 roku.

Wymiary nowego pieca cynkowniczego pozwolą na ocynkownię ogniową konstrukcji o wymiarach 12 000 × 3000 mm, o masie jednostkowej do 7 ton. Wraz z nową ocynkownią powstanie wytwórnia konstrukcji stalowych, z której 100 % konstrukcji będzie cynkowanych ogniowo. Zarząd Gillmetu spodziewa

## PROJEKTOWANIE

### Deltamarin projektuje pierwsze w świecie masowce typu handysize z napędem LNG



Wizualizacja projektu B.Delta26LNG.  
Rys.: Deltamarin

Po realizacji zamówienia, statki te będą pierwszymi napędzanymi jednostkami typu *handysize* wyposażonymi w napędy *dual fuel*, co oznacza, że będą mogły funkcjonować, wykorzystując konwencjonalne paliwo, ale także ekologiczne i ekonomiczne LNG, a jego bunkrowanie odbywać się będzie w różnych terminalach LNG w całym regionie Morza Bałtyckiego.

Napęd LNG, a także zoptymalizowany kształt kadłuba opracowany przez Deltamarin uczynią statki jeszcze bardziej przyjaznymi środowisku. Emisja szkodliwych związków zostanie zmniejszona o ponad 50 % w porównaniu do statków obecnie funkcjonujących.

Jednostki będą posiadały zbiorniki paliwowe na LNG o pojemności około 400 m sześć.

- Właściciel ściśle uczestniczył w procesie projektowania, aby w pełni dostosować statki do swoich wymagań handlowych - przyznał dyrektor handlowy Deltamarin.

Biuro konstrukcyjne Deltamarin z siedzibą w Finlandii i oddziałem m.in. w Polsce podpisało kontrakt na projekt pierwszych na świecie masowców typu *handysize* (nośność 10-30 tys. ton), które utrudniają drogę do bardziej ekologicznego transportu towarów drogą morską. Dwie jednostki projektu B.Delta26LNG zostaną zbudowane dla fińskiego armatora ESL Shipping Ltd przez Qingshan Shipyard z grupy Sinotrans & CSC SBICO.

Umowa obejmuje szczegółowy projekt, obsługę zamówienia i wsparcie podczas realizacji.

- Przed podpisaniem umowy eksperci pracowali razem przez dwa lata nad koncepcją projektu, który będzie znaczącym krokiem ku nowej erze ekologicznego transportu - powiedział dyrektor zarządzający ESL Shipping, Mikki Koskinen.

Projekt B.Delta26LNG wykazywać ma również bardzo skuteczne działanie w warunkach o wysokim załadowaniu (klasa lodowa 1A). Obszerne badania modelowe przeprowadzono w renomowanych instytucjach badawczych, jak SSPA w Szwecji czy Aker Arctic Technology w Finlandii. Statek będzie klasyfikowany zgodnie z nowymi zasadami DNV GL.

B.Delta26LNG jest dowodem sukcesu Deltamarin w budowie statków serii B.Delta, sprawdzonych, bardzo energooszczędnych jednostek. Obecny portfel zamówień dla B.Delta obejmuje ponad 120 statków (w tym także budowanych dla Polskiej Żeglugi Morskiej), głównie z rodzajów B.Delta37 i B.Delta43.

B.Delta26LNG o maksymalnym zanurzeniu 10 m będzie miał długość całkowitą od 160 m, szerokość 26 m i maksymalnie 25 600 ton nośności.

Całkowita wartość umowy z Deltamarin wynosi około 2 mln euro. Prace będą prowadzone w biurach Deltamarin w Finlandii przez okres szacowany na 12 miesięcy. Statki planowo mają wejść na rynek na początku 2018 roku.

## INNE

### **Elektroniczny system zatwierdzania dokumentacji technicznej w PRS**

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom klientów, Polski Rejestr Statków SA poinformował, że z dniem 1 lutego 2016 r. udostępnił możliwość przekazywania dokumentacji technicznej przeznaczonej do zatwierdzenia drogą elektroniczną.

Na witrynie WWW PRS dostępne są: instrukcja przekazywania dokumentacji technicznej drogą elektroniczną oraz formularz kontaktowy.

Przesyłanie dokumentacji w formie elektronicznej zwiększy przejrzystość i szybkość obiegu informacji, usprawni i przyspieszy proces zatwierdzania dokumentacji i jednocześnie zmniejszy koszty związane z drukowaniem i wysyłaniem dokumentacji pocztą tradycyjną.

Jednocześnie PRS informuje, że w dalszym ciągu istnieje możliwość przekazywania dokumentacji w wersji papierowej.

### **Naval Technology Conference w czerwcu**

Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna „Technologie morskie dla obronności i bezpieczeństwa” NATCON jest efektem współpracy Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Centrum Techniki Morskiej SA, Akademii Marynarki Wojennej oraz Międzynarodowych Targów Gdańskich S.A. Wywodzi się ona z organizowanego od 1987 roku przez OBR Centrum Techniki Morskiej Sympozjum Techniki Morskiej, którego kontynuacją była Konferencja NATCON organizowana przez OBR Centrum Techniki Morskiej oraz Instytut Broni Morskich Akademii Marynarki Wojennej. Dzięki współpracy OBR Centrum Techniki Morskiej S.A., Akademii Marynarki Wojennej oraz Międzynarodowych Targów Gdańskich S.A. VII międzynarodowa Konferencja NATCON została zorganizowana jako projekt towarzyszący Bałtyckim Targom Militarnym Balt Military Expo.

Najbliższa VII edycja Konferencji odbędzie się w dniach 20-22 czerwca 2016 r. w Centrum Wystawienniczo-Kongresowym Międzynarodowych Targów Gdańskich - AmberExpo, Gdańsk-Letnica, ul. Żaglowa 11. Priorytetową tematyką Konferencji będą rozwiązania z obszaru wojskowej techniki morskiej oraz bezpieczeństwa na morzu i wybrzeżu w portach i obiektach infrastruktury krytycznej, a także w zakresie ratownictwa morskiego. Tematyka ta wpisuje się w Strategię Ministerstwa Obrony Narodowej w zakresie priorytetowych kierunków badań w Resorcie Obrony Narodowej na lata 2013-2022.

Celem Konferencji jest budowa międzynarodowej, regionalnej platformy wymiany wiedzy między przyszłymi użytkownikami, przemysłem i instytucjami naukowo-badawczymi krajów nadbałtyckich.

Odpowiedzialność za warstwę naukową platformy biorą na siebie organizatorzy konferencji NATCON - OBR CTM SA, wchodzący od 2014 w skład Polskiej Grupy Zbrojeniowej SA oraz AMW.

## Kalendarium wydarzeń

Obszerne zestawienie tegorocznych wydarzeń związanych z techniką i gospodarką morską (targów, konferencji, etc.) dostępne jest pod adresem: [http://bit.ly/\\_pm\\_cal](http://bit.ly/_pm_cal) (lub [www.portalmorski.pl/info/google-calendar-maritime-events](http://www.portalmorski.pl/info/google-calendar-maritime-events))

Osoby korzystające z aplikacji Google Calendar mogą w łatwy sposób kopiować wybrane wydarzenia z tego kalendarium do własnych terminarzy na komputerach i urządzeniach mobilnych.

## Nowy rozdział współpracy PG i Stoczni Gdańsk



W imieniu uczelni umowę sygnował rektor PG - prof. Henryk Krawczyk. Partnera - Stocznia Gdańsk SA i GSG Towers - reprezentowali członkowie zarządu: Jarosław Łasiński oraz Adam Kowalski.  
Fot.: PG

Politechnika Gdańska podpisała umowę ramową o współpracy z dużym podmiotem gospodarczym z regionu. Jest nim Stocznia Gdańsk SA wraz z działającą na jej terenie spółką GSG Towers. Odtąd instytucje te będą uczestniczyć we wzajemnej wymianie doświadczeń, wiedzy i potencjału w zakresie interesujących je dziedzin i dyscyplin naukowych.

Zawarciu porozumienia przyświecała idea stworzenia platformy kooperacji uczelni i stoczni, umożliwiającej realizację wspólnych celów naukowych i gospodarczych. Było to możliwe dzięki zaangażowaniu pracowników Centrum Transferu Wiedzy i Technologii PG, specjalizujących się w realizacji projektów wdrożeniowych na linii nauka - biznes.

Strony zobowiązały się do wykorzystania potencjału PG w celu świadczenia innowacyjnych usług na rzecz stoczni. Będą dążyć do realizacji prac badawczo-rozwojowych, mających na celu opracowanie nowych produktów i technologii oraz wdrożenie ich w ramach transferu technologii.

Współpraca obejmie także doradztwo naukowo-badawcze, konsultacje oraz ekspertyzy techniczne. Możliwe będzie także wspólne ubieganie się o dofinansowanie projektów badawczo-rozwojowych ze źródeł zewnętrznych. Porozumienie stanowi również zobowiązanie do inwestowania w kapitał ludzki. Poprzez wspólne ustalanie tematów prac magisterskich i doktorskich oraz organizowanie praktyk w stoczni Politechnika Gdańska wyedukuje przyszłych jej pracowników. Bieżąca współpraca będzie kontynuowana w grupach i zespołach roboczych.

W imieniu uczelni umowę sygnował rektor PG - prof. Henryk Krawczyk. Partnera - Stocznia Gdańsk SA i GSG Towers - reprezentowali członkowie zarządu: Jarosław Łasiński oraz Adam Kowalski.

- Współpraca na linii uczelnia - biznes jest wielobarwna. Nie ma na nią jednej dobrej metody - stwierdził rektor PG, prof. Henryk Krawczyk. - Wieloletnie doświadczenie politechniki we współpracy z biznesem jest cenione w kraju i za granicą. Współpraca z rodzimym biznesem jest istotna nie tylko dla rozwoju naszej uczelni, ale także dla rozwoju całego regionu. Wierzę, że podpisana dziś nowa umowa spowoduje, że znajdziemy wiele obszarów współpracy ze stoczną i że przyniesie ona konkretne rozwiązania.

Przedstawiciele stoczni zaprezentowali obszary swej działalności oraz stojące przed nią wyzwania. Jej prezes, Jarosław Łasiński, podkreślił, że kieruje firmą stabilną, rentowną, która może pochwalić się wieloma osiągnięciami. Stocznia chciałaby przekształcić się z firmy będącej podwykonawcą w dostawcy całego produktu. Dlatego ważna jest dla niej współpraca z naukowcami oraz nawiązywanie kontaktów międzynarodowych.

- Najważniejsze jest, by był dialog pomiędzy nauką a biznesem. My, jako Grupa Stoczni Gdańsk, jesteśmy gotowi go prowadzić - powiedział Jarosław Łasiński, prezes zarządu Stoczni Gdańsk SA i GSG Towers sp. z o.o. - Mam nadzieję, że współpraca z Politechniką Gdańską przyniesie stoczni rozwiązania przybliżające nas do osiągnięcia naszego celu.

Pozostałą część spotkania stanowiły prezentacje wydziałów PG oraz badań realizowanych przez poszczególne katedry, których wyniki mogłyby mieć zastosowanie w działalności gospodarczej Stoczni Gdańsk. Były to: Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa, Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska (Katedra Hydrotechniki, Katedra Geotechniki, Geologii i Budownictwa Morskiego, Katedra Konstrukcji Metalowych i Zarządzania w Budownictwie, Katedra Transportu Szynowego i Mostów, Katedra Wytrzymałości Materiałów,

Katedra Mechaniki Budowli wraz z Katedrą Budownictwa i Inżynierii Materiałowej), Wydział Chemiczny (Katedra Elektrochemii, Korozji i Inżynierii Materiałowej), Wydział Elektrotechniki i Automatyki (Katedra Elektroenergetyki), Wydział Mechaniczny (Katedra Inżynierii Materiałowej i Spajania oraz Katedra Konstrukcji Maszyn i Pojazdów), Wydział Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki (Katedra Systemów Decyzyjnych i Robotyki).

## Diament Forbes'a także dla MPL Techma

Po raz dziewiąty firma D&B (Bisnode Polska) wraz z miesięcznikiem „Forbes” opracowała zestawienie najbardziej dynamicznie rozwijających się przedsiębiorstw w naszym kraju - Diamentów „Forbes'a” 2016. Wywiadowia D&B zebrała dane o podmiotach gospodarczych, które w terminie złożyły raporty do KRS w 2014 roku. Raporty posłużyły do stworzenia bazy blisko 3 tys. firm, którym w tym roku przyznano pozytywny *rating* wiarygodności, a więc takich, które są rentowne (na podstawie wskaźników EBIT i ROA), mają wysoką płynność bieżącą i nie zalegają z płatnościami. Firmy spełniające wszystkie warunki musiały również wykazać się dodatnim wynikiem finansowym oraz wartością kapitałów własnych. Analitycy i eksperci D&B wyceniali firmy metodą szwajcarską, która łączy metodę wyceny majątkową i dochodową. Tym sposobem została wyliczona wartość przedsiębiorstwa a konkretnie wzrost wartości firmy w latach 2012-2014. W kategorii firmy małe (5-50 mln zł) MPL Techma zajęła 8 miejsce w regionie pomorskim i 123 miejsce w Polsce.

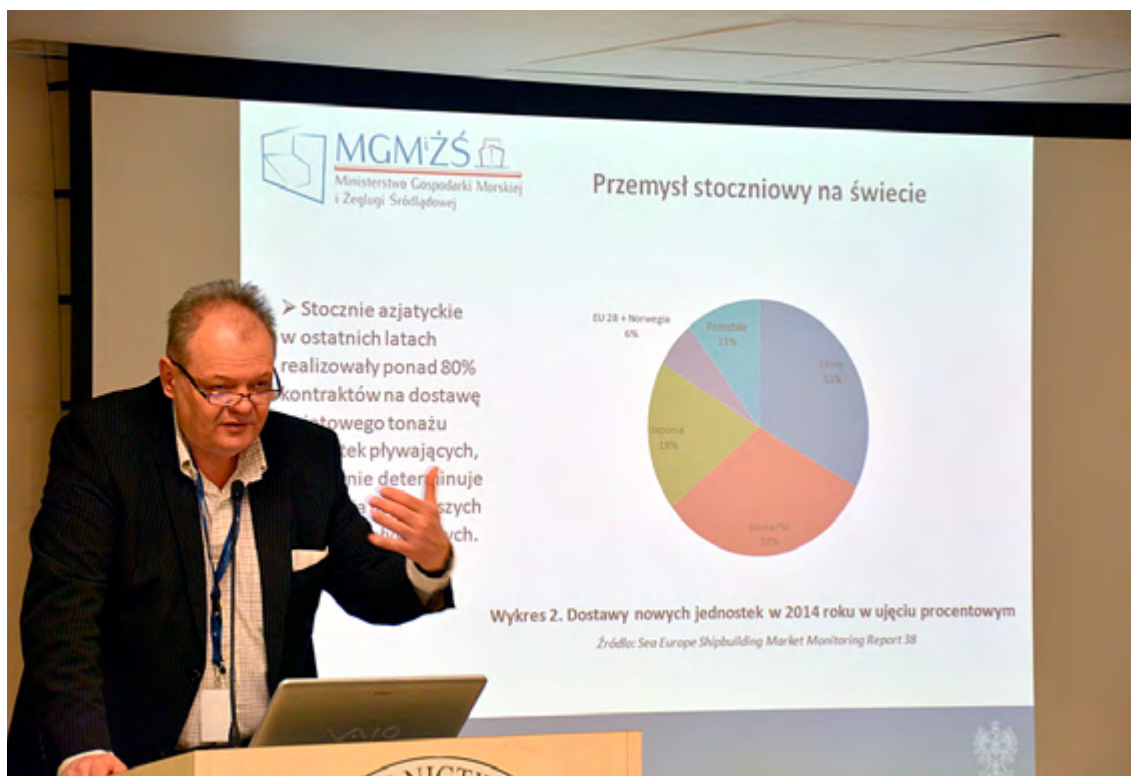
Przypomnijmy, że (jak informowaliśmy w poprzednim wydaniu biuletynu) do grona tegorocznych Diamentów „Forbes'a” zaliczono także Remontową Shipbuilding, która zwyciężyła w Woj. Pomorskim w kategorii dużych przedsiębiorstw oraz RMDC, która zajęła pierwsze miejsce w regionalnym rankingu przedsiębiorstw średniej wielkości.

## Sejmowa Komisja GMiŻS z wizytą w Stoczni Marynarki Wojennej SA

W dniu 22 lutego 2016 r. odbyło się wyjazdowe posiedzenie sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, w którym udział wzięli m.in. Minister GMiŻS Marek Gróbarczyk, wiceszef resortu Paweł Brzezicki oraz posłanka Dorota Arciszewska-Mielewczyk, przewodnicząca Komisji.

Jednym z punktów programu wyjazdowej sesji Komisji były odwiedziny w Stoczni Marynarki Wojennej SA, gdzie goście mieli okazję zwiedzić znajdujący się w fazie wyposażania okręt patrolowy ORP *Ślązak*, zapoznać się z aktualnym stanem zaawansowania prac na okręcie, jak również porozmawiać o bieżącej sytuacji i perspektywach rozwoju SMW SA.

## Resort i przedsiębiorcy: o aktywizacji przemysłu stoczniowego



Spotkanie w Warszawie 23 lutego 2016 r.  
Fot.: Grzegorz Landowski

Przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 23 lutego br. spotkali się z przedsiębiorcami szeroko rozumianej branży stoczniowej.

Jerzy Czuczman, dyrektor Związku Pracodawców Forum Okrętowego skupiającego ponad 60 firm przedstawił sytuację w sektorze prywatnym. Podkreślał znaczenie naszych firm, biur projektowych, poziom inżynieryjny, specjalizacje w produkcji stoczniowej i obszarze offshorowym. Zwrócił uwagę, iż co drugi statek budowany na świecie jest wyposażany w Europie.

Z kolei kpt. Wojciech Kot przybliżył uczestnikom spotkania sytuację w przemyśle jachtowym, z którego większość jednostek eksportujemy. Zazaczył pozycję naszego kraju jako lidera w produkcji jednostek o długości od 6 do 9 metrów.

Paweł Brzezicki, podsekretarz stanu w MGMiŻŚ nakreślił sytuację w branży stoczniowej, w obszarze publicznym. Omówił także sytuację na światowym rynku, przywołując różne formy wsparcia stosowane przez kraje specjalizujące się w branży stoczniowej.

Wiceminister przybliżył główne elementy przygotowywanego projektu ustawy stoczniowej. Wspomniał o podatku VAT, z którego stocznie zajmujące się komplementarną budową statków, mają być zwolnione już na początku procesu budowy (teraz rozliczają się z dostawcami komponentów do budowy statku płacąc VAT, który dopiero po przekazaniu gotowej jednostki armatorowi mogą odebrać z budżetu). Taki zabieg ma uwolnić stoczniom kapitał obrotowy wielkości jednej piątej kosztów budowy kompletnego statku. Wariantem wyboru dla stoczni ma być opcja podatku zryczałtowanego wysokości 1 proc. sprzedanej produkcji zamiast obowiązującego CIT. Warunkiem jest zobowiązania się do 3-letniego okresu stosowania tej opcji.

Wiceminister podkreślał, że rozwiązania proponowane w projekcie mają umocowanie w dyrektywach Komisji Europejskiej. Przedstawił także propozycje dokonania zmian w obowiązującej ustawie o VAT, które umożliwią w zakresie określonym przez dyrektywy KE, stosowanie preferencyjnej stawki podatku VAT m.in. przy dostawach pełnomorskich jednostek pływających oraz wyposażenia do nich.

## Rozmowy o przemyśle stoczniowym w Polsce w gdańskim Domu Technika NOT



Dyskusja o przemyśle stoczniowym w Polsce w Domu Technika NOT w Gdańsku.

W Domu Technika NOT w Gdańsku, 25 lutego 2016 r. odbyła się konferencja „Rozmowy o przemyśle stoczniowym w Polsce”. Podczas spotkania, które witając uczestników rozpoczął prezes PR FSNT NOT Jan Bogusławski, dyskutowano o aktualnej sytuacji przemysłu stoczniowego w Polsce na tle świata. Jadwiga Sztelwander-Zięba, prezes Deltamarin Sp. z o.o., działającej w Polsce fińskiej firmy projektowej przedstawiła „Polska zagłębieniem projektowym europejskich przemysłów morskich/Przegląd projektów biur projektowych”, ze szczególnym uwzględnieniem najnowszych propozycji Deltamarin. Dyrektor Forum Okrętowego Jerzy Czuczman omówił przemiany w polskim przemyśle okrętowym w latach 1990 - 2014 w prezentacji „Produkujemy w Polsce pływające mercedesy”. Pokazano także film przygotowany przez PortalMorski.pl: „Innowacyjny przemysł okrętowy w Polsce 10.2014 - 09.2015”. Po prezentacjach odbyła się dyskusja z udziałem Jadwigi Sztelwander-Zięba, Jerzego Czuczmana oraz Grzegorza Landowskiego, wydawcy Portalu Morskiego, w trakcie której rozmawiano m.in. o zapowiadany rządowym programie rewitalizacji przemysłu okrętowego w Polsce.

**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**