

BUDOWA NOWYCH OKRĘTÓW SZANSĄ NA DŁUGOFALOWY ROZWÓJ PRZEMYSŁU [WYWIAD]

Jesteśmy zdolni do realizacji w całości lub w znacznej części wszystkich projektów dotyczących okrętów nawodnych, zaplanowanych przez Marynarkę Wojenną. (...) Widzimy też na przykładzie Kormorana, że kompetencje pozyskiwane w największych programach wojskowych są wykorzystywane również w innych obszarach - mówi w rozmowie z Defence24.pl Piotr Dowżenko, Prezes Zarządu Remontowa Shipbuilding S.A.

Jędrzej Graf: Stocznia Remontowa Shipbuilding bierze udział w procesie modernizacji Marynarki Wojennej. Dziś jej głównym zadaniem jest budowa niszczycieli min Kormoran, jest to największy obecnie realizowany program okrętowy. Panie Prezesie, na jakim etapie jest ten projekt?

Piotr Dowżenko, Prezes Zarządu Remontowa Shipbuilding S.A.: Prowadzimy prace nad okrętami nr 2 i nr 3. Przypomnę, że prototypowy Kormoran wszedł w ubiegłym roku do służby. Jeżeli chodzi o kolejne jednostki, pierwszy etap prac jest rozliczany z Inspektoratem Uzbrojenia. Zamówiono już materiał podstawowy do konstrukcji, jest w trakcie wytopu i walcowania w hucie. Zakontraktowano również dostawy specjalistycznych elementów wyposażenia, zawarto też umowy z podwykonawcami.

Końcem lata będziemy rozpoczynać widoczne prace produkcyjne, obecnie jeszcze kompletujemy potrzebne materiały i urządzenia. Realizacja kontraktu odbywa się zgodnie z ustalonym harmonogramem.

Czytaj też: [ORP „Kormoran” odsłania tajemnice \[FOTO\]](#)

Doszło do zmian składu konsorcjum, w stosunku do budowy pierwszego okrętu?

Podstawowa różnica polega na tym, że PGZ Stocznia Wojenna, będąca sukcesorem Stoczni Marynarki Wojennej przejmuje udział pierwotnie zaplanowany dla SMW. Trwają jeszcze szczegółowe ustalenia. Ta stocznia nie uczestniczyła w budowie pierwszej jednostki, dlatego doprecyzowujemy zakres prac, określamy standardy wykonawcze. W te ustalenia zaangażowany jest zespół wykonawczy. Rozszerzyliśmy jego skład, po to żeby można było wprowadzić w projekt również Stocznnię Wojenną.

W ubiegłym roku Remontowa zawarła też kontrakt na budowę holowników dla MW RP. Jak Pan ocenia jego realizację?

Prototyp jednostki nabrał już bardzo realnych kształtów. Uzgodnienia się jeszcze toczą, ale kluczowe decyzje już zapadły. Projekt jest zatwierdzony, a dokumentacja robocza została sporządzona w odpowiednim czasie. Dzięki temu mogliśmy przejść do prac produkcyjnych. Na dzień dzisiejszy można

już właściwie oglądać finalny kształt tej jednostki. Wybraliśmy dostawców, zakupiono urządzenia, część z nich zamontowano.

Trwa też konstrukcja drugiego holownika, można powiedzieć, iż ruszają również prace nad trzecim. Nie widzę zagrożeń dla tego programu, choć nie ukrywam, że w jego trakcie musieliśmy zmierzyć się z kilkoma wyzwaniami. Pewne kwestie dotyczące nowych funkcjonalności wyjaśniliśmy we współpracy z Zamawiającym.



Cięcie blach drugiego holownika. Fot. Remontowa Shipbuilding.

MON podpisało kontrakty na jednostki pomocnicze: holowniki, okręt ratowniczy, wprowadza niszczyciele min. Decyzji w sprawie okrętów bojowych, zarówno nawodnych jak i podwodnych, nadal nie ma. W jakim stopniu Remontowa może brać udział w programach budowy jednostek bojowych, jak Miecznik i Czapla?

Jesteśmy zainteresowani budową bojowych okrętów nawodnych dla Marynarki Wojennej. Prezentowaliśmy już wcześniej rozszerzoną ofertę stronie wojskowej i Inspektoratowi Uzbrojenia w programach Czapla i Miecznik. Podkreślam, że nasza stocznia ma wieloletnie tradycje budowy jednostek dla polskich sił morskich.

Jesteśmy zdolni do realizacji w całości lub w znacznej części wszystkich projektów dotyczących okrętów nawodnych, zaplanowanych przez Marynarkę Wojenną. Przygotowywaliśmy się przez kilka lat do programów Miecznik i Czapla, odbyliśmy rozmowy z różnymi biurami konstrukcyjnymi w kraju. Podkreślam, że polscy inżynierowie mają odpowiedni potencjał i mogą przygotować zaawansowane, dobre projekty.

Czytaj też: [Szybkie decyzje modernizacyjne kołem ratunkowym dla marynarki i przemysłu. Debata](#)

W jakim stopniu Remontowa będzie mogła w tych programach wykorzystać doświadczenia z budowy innych jednostek, przede wszystkim Kormorana?

Nie ukrywam, że trwająca wiele lat przerwa w zakupach nowych okrętów dla Marynarki Wojennej, negatywnie wpłynęła na zachowanie ciągłości kompetencji niezbędnych do prowadzenia takiej produkcji zarówno po stronie przemysłu, jak i wojska. Dzięki realizacji programu Kormoran zarówno my jako wykonawcy, jak i Siły Zbrojne RP odtworzyły odpowiedni potencjał. To widać w trakcie rozmów i przygotowania kolejnych postępowań. Z naszej strony wzmocniliśmy dział projektów dla produkcji specjalnej, dzięki temu jesteśmy znacznie lepiej przygotowani do budowy następnych okrętów.

Widzimy też na przykładzie Kormorana, że kompetencje pozyskiwane w największych programach wojskowych są wykorzystywane również w innych obszarach. Technologie spawalnicze i infrastruktura, jakie wdrożyliśmy dla nowego niszczyciela min, mogą służyć również w przedsięwzięciach komercyjnych. Równie istotne są wypracowane doświadczenia i procedury, na przykład dotyczące kontroli jakości. Mogę powiedzieć, że korzystamy z nich pełnymi garściami.



ORP Kormoran w czasie prób morskich. Fot. Remontowa Shipbuilding.

Budowa okrętów Miecznik i Czapla może stać się największym w ostatnich dwóch dekadach przedsięwzięciem modernizacyjnym, jeżeli chodzi o jednostki nawodne. Co może stocznia dać realizacja tak dużego projektu jeżeli chodzi o know-how, ale też możliwość konkurowania na rynkach międzynarodowych?

Budowa Miecznika i Czapli może być kolejnym krokiem, pozwalającym nam odtworzyć i rozwinąć

dotatkowe zdolności. Nasza stocznia jest częścią organizacji Remontowa Holding, dlatego jesteśmy gotowi, by zapewnić kompleksowe podejście do programów modernizacji Marynarki Wojennej. Możemy nie tylko zaprojektować i zbudować nowoczesne okręty, ale też opracować i wdrożyć plany ich modernizacji i rozwoju w cyklu życia, wraz z serwisowaniem i obsługą posprzedażową. Myślę, że mamy duże pole do popisu.

Czytaj też: [Jakie wsparcie logistyczne dla Kormoranów?](#)

Widzi Pan zainteresowanie ze strony Marynarki Wojennej długofalową współpracą w utrzymaniu okrętów w służbie?

Przyznam, że w Polsce brakuje współpracy pomiędzy przemysłem a Marynarką Wojenną, na bazie wieloletnich programów. Podejmowane są decyzje o zakupach poszczególnych jednostek, ale nie zapewnia się choć częściowego finansowania ich dalszego rozwoju.

Wyprodukowaliśmy nowoczesny niszczyciel min i będziemy dostarczać następne. Te okręty będą nowoczesne jeszcze przez długi czas. Uważam jednak, że konstruktorzy i wojsko już dziś powinni rozpocząć prace nad ich modernizacją, aby móc ją planowo wdrażać w ciągu następnych 15 czy nawet 20 lat. Takie rozwiązanie byłoby korzystne dla Marynarki Wojennej. Polska flota mogłaby eksploatować okręty w oparciu o krajową bazę przemysłowo-technologiczną, położoną w pobliżu stałych baz i niezależną od zmian, jakie mogą mieć miejsce na świecie.

Podkreślam, że cała kluczowa wiedza wypracowana w ramach naszych programów zostaje tutaj, w Polsce. Przypomnę, że nasz zakład jest przeznaczony do wsparcia działań obronnych w ramach Planu Mobilizacji Gospodarki, i spełniamy wszelkie związane z tym kryteria bezpieczeństwa i ochrony.

W dyskusji o modernizacji Marynarki Wojennej mówi się też o zakupie używanych okrętów, na przykład w ramach umów międzyrządowych. Czy Remontowa widzi możliwości zaangażowania w utrzymanie lub modernizację takich jednostek?

W ramach Remontowa Holding takimi zadaniami zajmuje się Gdańska Stocznia Remontowa, specjalizująca się w utrzymaniu, przebudowach i modernizacji okrętów. Prowadzimy obecnie tego typu prace na okrętach, zbudowanych wcześniej w naszej stoczni. Możemy również realizować je na innych jednostkach, aczkolwiek zawsze najłatwiej jest, jeżeli posiadamy pełen obraz projektu od momentu jego powstania.

Remontowa Holding działa na szeroką skalę również na rynku cywilnym. Polski sektor stoczniowy przechodzi restrukturyzację, zaangażowało się w nią Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Jak Pan ocenia perspektywy stoczni na rynku komercyjnym?

W mojej ocenie perspektywy zakładów są bardzo dobre. Rośnie wolumen zamówień, przewidujemy że w przyszłym roku będziemy wykorzystywać moce produkcyjne niemal w stu procentach. Kontrakty, jakie udało się nam pozyskać zapewniają pracę dla stoczni przez przynajmniej dwa lata. Angażujemy się też w różne nowe przedsięwzięcia.

Czytaj też: [Ruszyła budowa drugiego „Holownika” dla Marynarki Wojennej](#)

Również Gdańska Stocznia Remontowa ma bardzo bogaty portfel zamówień. Realizujemy szereg

ambitnych i często skomplikowanych zleceń, na przykład na przebudowy jednostek pływających. Podobnie rzecz się ma z naszymi spółkami zależnymi, wdrażającymi nowe technologie w zakresie systemów elektrycznych, gazowych. Również w tych sektorach obserwujemy pozytywną dynamikę.

A jak na tym tle wyglądają perspektywy szeroko rozumianej branży w Polsce?

Śledzimy z uwagą rozwój sytuacji na krajowym rynku stoczniowym. Nie ukrywam, że da się zauważyć pewne perturbacje. Sektor jest jednak obecny w Polsce od wielu lat i z pewnością będzie się rozwijał dalej. Z naszego doświadczenia wynika, że kluczową rolę odgrywa zaangażowanie właściciela.

Stocznie Skarbu Państwa posiadają z jednej strony zróżnicowane zdolności i kompetencje, z drugiej – widać, że rząd ma do zrealizowania ambitny program inwestycji w sektorze morskim.

Niewątpliwie państwowe zakłady mają spory potencjał, choć na przykład realizacja projektu promu w Szczecinie wygląda niepokojąco. Jedno mogę powiedzieć z całą pewnością: nie da się odbudować przemysłu stoczniowego opierając się tylko na krajowych zamówieniach. Jeżeli dany podmiot nie będzie w stanie konkurować na rynku globalnym, nie będzie w stanie na dłuższą metę prowadzić rentownej działalności.

Dziękuję za rozmowę.

Zobacz też: [Raport specjalny Defence24.pl z targów Balt Military Expo 2018](#)