

Armatorzy z polską klasą



Z Andrzejem Madejskim, prezesem Polskiego Rejestru Statków SA, rozmawia Piotr Frankowski.

– W trakcie ostatnich targów Baltexpo, które odbyły się na początku września br. w Gdańsku, wiele miejsca poświęcono rządowemu programowi „Batory”, który ma na celu m.in. aktywizację polskiego przemysłu stoczniowego. Mówiąc w skrócie: polskie stocznie mają budować statki dla polskich armatorów. Jaką rolę w tym programie widzi dla siebie Polski Rejestr Statków?

– W programie tym widzimy przede wszystkim możliwość zacieśnienia współpracy z polskimi stoczniami i polskimi armatorami, w zakresie klasyfikacji nowo budowanych statków, certyfikacji produkujących je stocznii oraz audytów wewnętrznych na zgodność

z wymaganiami i przepisami IACS. Generalnie jednak projekt „Batory” powinien być postrzegany jako iskra, która zainicjuje rozwój przemysłu stoczniowego w Polsce. Nasze stocznie, zgodnie z założeniami tego programu, będą w stanie odzyskać swój potencjał, budując statki dla polskich armatorów, co pozwoli im odbudować infrastrukturę produkcyjną, a co za tym idzie, pokazać się też na innych rynkach niż polski. Realizując zamówienia dla naszych armatorów stocznie będą w stanie uzupełnić portfolio o nowe przedsięwzięcia, pokazać, że mają możliwości produkcyjne, a w efekcie wyjść na światowe rynki. Moim zdaniem nie może to zakończyć się tylko na polskich projektach.

– Rozumiem, że w przypadku budowy statków w polskich stoczniach, dla polskich armatorów PRS będzie chciał być ich klasyfikatorem.

– Oczywiście że tak, ale pamiętajmy, że rynek towarzystw klasyfikacyjnych jest bardzo konkurencyjny i otwarty, starają się na nim działać wszystkie firmy tego sektora, a co za tym idzie, pozyskiwać nowych klientów.

– W pierwszej kolejności, w ramach programu „Batory” powstanie ma prom ro-pax dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Czy będzie miał on klasę PRS?

– Tak, prom będzie budowany pod nadzorem PRS-u. W przypadku pozostałych jednostek, które będą powstawały w ramach programu „Batory”, będziemy starali się uczestniczyć w tych przedsięwzięciach jako klasyfikator. Dodatkowo, jako że jesteśmy zaangażowani w budowę promów ro-pax, zajęliśmy się kwestiami bezpieczeństwa eksploatacji jednostek ro-ro. Służą temu specjalne seminaria, które zorganizowaliśmy w Gdańsku i w Szczecinie.

– Czy dużo jest klientów, którzy byliby zainteresowani przeniesieniem swojej floty pod nadzór PRS?

– W tej kwestii również można nawiązać do projektu „Batory”, gdyż dzięki temu przedsięwzięciu mamy do czynienia ze znacznie szerszą współpracą między polskimi armatorami. Mam na myśli niemal wszystkie firmy żeglugowe działające w Polsce, w tym PŻM, PŻB czy Lotos Petrobaltic. Zaowocowało to podpisaniem kilku umów dotyczących przejścia do klasy PRS ich statków. Rozmawiamy też na ten temat z innymi armatorami i liczymy na pozytywne efekty naszych starań. Generalnie chcemy pozyskać do współpracy wszystkich armatorów, którzy w taki czy inny sposób działają w Polsce. I na razie czynimy to ze sporym sukcesem.

– Jak wygląda to w przypadku poszczególnych polskich armatorów?

– Jeśli chodzi o PŻM, to nastąpiła zmiana portfela klasyfikacyjnego. Wcześniej był on po-

REKLAMA

UNIFEEDER

Unifeeder's Shortsea Services provide European customers with fully multimodal door to door solutions in 45'HC pallet-wide containers, combining seaborne transportation with road and/or rail.

**complexity
made easy**

For more information please contact our local office
Unifeeder A/S, Branch in Poland
E-mail: maw@unifeeder.com
Phone: +48 914 346 955 www.unifeeder.com

dzielony na wiele towarzystw, ale od jakiegoś czasu mamy 2 wiodące firmy – PRS i DNV GL.

Także Chipolbrok przeszedł ze wszystkimi swoimi statkami zarządzanymi przez stronę polską do PRS. Do tej pory obsługiwaliśmy tylko jeden statek tego armatora.

Jeśli chodzi o PŻB to do tej pory promy nie pływały pod naszą klasą. Jesteśmy po wstępnych rozmowach i być może będą tego efekty. Rozmawiamy też na ten temat z innymi armatorami. I myślę, że to właśnie jeden z efektów programu „Batory” – zacieśnianie współpracy między polskimi firmami.

– Z tego, co pan mówi, wylania się obraz, w którym mamy sytuację, że polscy armatorzy, niezależnie pod jaką flagą płyną, będą operowali z klasą PRS.

– Jesteśmy pełnoprawnym członkiem IACS i nasze certyfikaty są uznawane na całym świecie. Posiadamy wszystkie niezbędne uprawnienia do certyfikacji i wydawania świadectw klasyfikacyjnych i konwencyjnych dla wszystkich statków pełnomorskich.

– Wspomina pan, że to efekt wprowadzanego programu „Batory”. W przypadku nowych budów sprawa wydaje się jasna. Ale co takiego jest w tym projekcie, że polscy armatorzy przechodzą ze swoją flotą do polskiego klasyfikatora?

– Ewidentnie widać oczekiwanie właściciela, Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, który spodziewa się współpracy polskich podmiotów. Oczywiście z zachowaniem rynkowych warunków takiej współpracy. Jeśli mamy w kraju instytucje i firmy, które mogą świadczyć sobie nawzajem różne niezbędne usługi lub dostarczać dany produkt, to korzystamy z własnego, polskiego potencjału. Takie zasady obowiązują w wielu krajach na całym świecie.

– Od kilku lat PRS jest też zaangażowany we współpracę z MON w zakresie budowy nowych jednostek dla Marynarki Wojennej. Dotyczy to np. niszczycieli *Kormoran*. W planach jest też budowa holowników.

– To prawda. Staramy się mocno wspierać Marynarkę Wojenną. Stworzyliśmy przepisy dla okrętów wojennych i wprowadzamy je w życie przy budowie tego rodzaju jednostek. Jeśli chodzi o pierwszy okręt typu *Kormoran*, który powstał w stoczni Remontowa Shipbuilding, to jest on w trakcie badań kwalifikacyjnych. Ich pozytywne zakończenie powinno skutkować decyzją o budowie 2 kolejnych niszczycieli z tej serii. Pamiętajmy, że jest to cały czas projekt naukowo-badawczy. Obecnie nasza współpraca z MW została również rozszerzona poprzez podpisanie umowy na nadzór klasyfikacyjny nad 6 holownikami, które powstaną w Remontowa Shipbuilding.

– Towarzystwa klasyfikacyjne coraz częściej sięgają też po nowe rozwiązania technologiczne, aby usprawnić prowadzenie inspekcji, np. drony. Jak kwestia ta wygląda w przypadku PRS?

– W trakcie odnowienia klasy tankowca *Icarus III*, pływającego w barwach Lotos Petrobaltic, wykonaliśmy przegląd ładowni właśnie przy użyciu dronów. Zakończyły się sukcesem i pełną aprobatą armatora. Zwłaszcza że znacznie obniżyło to koszt przeglądu. Zaczęliśmy od inspekcji ładowni, gdzie dostęp jest stosunkowo łatwy, ale chcemy korzystać też z dronów podczas sprawdzania zbiorników balastowych, co jest bardziej skomplikowanym przedsięwzięciem. Dlatego w sierpniu br. podpisaliśmy porozumienie o współpracy z firmami UpLogic i Sup4Nav, które są partnerami projektu AVAL, mającego na celu opracowanie technologii autonomicznego statku morskiego współpracującego z autonomicznym dronem. Zakłada ono prowadzenie usług technicznych: testowania dronów, wprowadzenia automatyzacji i rejestracji ich lotu oraz opiniowania niezawodności dronów przeznaczonych do wykonywania inspekcji. Współpraca obejmować ma także opracowanie stosownych procedur i zaleceń, jak również certyfikację autonomicznych jednostek nawodnych, dronów oraz ich operatorów. Mamy więc w tym zakresie trochę inny system niż niektóre towarzystwa klasyfikacyjne, bo wspieramy się firmami zewnętrznymi dysponującymi dronami, a my zajmujemy się tylko tworzeniem przepisów i wymagań dotyczących ich obsługi. Efekt prowadzonych inspekcji jest zaś taki sam.

– Wspominał pan o rozwoju sieci biur PRS na świecie. Był to jeden z głównych pomysłów na międzynarodowy rozwój firmy. Jak wygląda sytuacja w tym zakresie?

– Jesteśmy tuż przed otwarciem naszego biura w Stambule. Uzyskaliśmy już wszystkie zgody korporacyjne i jesteśmy w fazie rejestracji spółki w Turcji. Uważam, że jest to dobry kierunek, gdyż będziemy starali się uzyskać autoryzację flagi tureckiej, co umożliwi nam wejście na rynek armatorów operujących pod flagą turecka. Jest on bardzo perspektywiczny, ze względu na fakt, że działa tam bardzo dużo firm żeglugowych. Choć konkurencja jest tam dosyć liczna. Myślę jednak, że znajdziemy swoją niszę.

Podpisaliśmy również porozumienie w sprawie prowadzenia naszego biura w Iranie. Nasz przedstawiciel nawiązał już współpracę z irańską administracją i z dużymi armatorami. Myślę, że mamy tam duże szanse na rozwój, bo reakcja na naszą ofertę jest pozytywna. Zresztą już kilka statków irańskich operatorów udało nam się pozyskać i operują one z klasą PRS. Równolegle rozwijamy także rynek grecki,

gdzie pozyskaliśmy wiele statków i wielu armatorów.

– Co takiego PRS oferuje rozmawiając o zmianie towarzystwa klasyfikacyjnego? Czym chcecie przyciągać potencjalnych klientów?

– PRS oferuje profesjonalny serwis, szybki i bezpośredni kontakt z armatorem przy rozsądnych kosztach.

Szczególnie kiedy sytuacja na rynku żeglugowym jest bardzo trudna i armatorzy liczą każdego dolara. W związku z tym towarzystwa klasyfikacyjne konkurują ze sobą również cenami usług i uważam, że w tym zakresie mamy bardzo dobrą ofertę. Ale najważniejsze jest to, że będąc kompaktowym towarzystwem możemy zaoferować szybkość reagowania oraz dostęp do wykwalifikowanej i doświadczonej kadry. Ponadto ściśle współpracujemy z uczelniami wyższymi, takimi jak Politechnika Gdańska i Akademia Morska w Gdyni, co zapewnia nam bardzo dobre zaplecze naukowo-badawcze. I to wszystko jest naszą przewagą konkurencyjną.

– W jakim kierunku będzie rozwijał się więc PRS w przyszłości?

– Przez rok udało nam się pozyskać do współpracy większość polskich armatorów. Kiedy wykorzystamy możliwości drzemące w Polsce, będziemy starali się mocniej zaistnieć na arenie międzynarodowej.

Przy okazji warto też wspomnieć o naszej działalności ładowej. Bardzo mocno rozwija się nasz pion certyfikacji i pozyskujemy kolejne akredytacje na przeprowadzanie audytów. Niedawno zostaliśmy również pierwszym w Polsce akredytowanym weryfikatorem środowiskowym EMAS w obszarze gospodarki odpadami. Tym samym otrzymaliśmy potwierdzenie spełnienia kryteriów Polskiego Centrum Akredytacji i posiadania odpowiednich kompetencji, zasobów i możliwości do prowadzenia audytów recyklera, używając własnych, dedykowanych do tego narzędzi. Uzyskana akredytacja pozwoli nam kontynuować pracę dla przedsiębiorców podlegających wymogowi audytu zewnętrznego, a tym samym nadal wspierać prawidłowe funkcjonowanie rynku odpadów opakowaniowych. Ma to tym większe znaczenie, iż zgodnie ze złożonym w Sejmie projektem zmiany ustawy opakowaniowej, począwszy od 1 stycznia 2018 r., posiadanie akredytacji w obszarze gospodarki odpadami będzie niezbędne dla prawidłowego wykonania audytu recyklera.

– Dziękuję za rozmowę.