

WYPŁYWAMY NA PROSTĄ

Z Konradem Konefałem

o testach końcowych patrolowca ORP „Ślązak” oraz o tym, jak budowa nowego okrętu, który będzie w służbie wojsk NATO, pomoże stoczni w pozyskiwaniu kontraktów nie tylko w Polsce, lecz także za granicą, rozmawia Łukasz Zalesiński.

ADAM WARZAWA / PAP

Z pewnością 14 listopada strzeliły u was korki od szampanów?

Okazja była wyjątkowa. Pierwsze wyjście w morze patrolowca ORP „Ślązak” to niewątpliwie sukces, choć na razie mały. Przed nami sporo pracy.

Wielu zdążyło zapewne zwątpić, że doczekamy tej chwili...

Trudno zaprzeczyć. Budowa okrętu na skutek wielu zawirowań trwa już przecież 17 lat. Ale Polska Grupa Zbrojeniowa przejęła stocznię m.in. właśnie po to, by tę inwestycję sfinalizować. Postawiliśmy to sobie za punkt honoru. I jak dotąd, z obietnicy się wywiązujemy.

Pozostaje pytanie o wartość bojową okrętu. Przez 17 lat świat poszedł przecież mocno do przodu.

Ale nie jeśli chodzi o kwestie konstrukcyjne. Tutaj śmiało można powiedzieć, że „Ślązak” spełnia aktualne standardy. Został wyposażony w dwa silniki, turbinę, napęd może pracować w blisko 30 trybach. Okręt ma bardzo rozbudowany IPMS [Intelligent Patch Management System], czyli zintegrowany system zarządzania platformą. Pozwala on na pełną kontrolę siłowni i systemów okrętowych. Bardzo funkcjonalne są też wnętrza jednostki.

A uzbrojenie?

Jak na tak dużą platformę, jest ono rzeczywiście dość skromne. „Ślązak” wielkością odpowiada korwecie, a nie został wyposażony ani w torpedy, ani w broń raketową. Takie decyzje, wynikające w dużej mierze z ograniczeń budżetowych, zapadły w przeszłości. Luki te w każdej chwili jednak



można uzupełnić. Bojowe centrum informacyjne czy wyposażenie software'owe zostały przystosowane do obsługi tego typu uzbrojenia. Ale to już wykracza daleko poza nasze kompetencje. Takie decyzje może podjąć tylko resort obrony. Stocznia jest odpowiedzialna jedynie za budowę okrętu jako platformy. Uzbrojeniem zajmuje się Thales, zaś radarami, nawigacją i łącznością wewnętrzną na okręcie spółka Enamor.

Wróćmy jednak do prób morskich, które rozpoczęły się 14 listopada. Na jakim etapie jesteście?

Jeśli chodzi o samą platformę, to przetestowaliśmy właściwie wszystko: od różnych trybów pracy układu napędowego, przez działanie systemów przeciwpożarowego i walki ze skażeniami chemicznymi, aż po tak proste sprawy jak wentylacja i działanie toalet.

I jakie wnioski?

Okręt jest szybki. Potrafi rozwinąć zapisaną w kontrakcie prędkość 31 węzłów, co uczyni go najszybszą jednostką polskiej marynarki wojennej. Do tego dochodzą dobra stateczność, zachowanie podczas manewrów i naprawdę niskie drgania wywołane przez pracę układu napędowego. Komfort pływania jest zatem duży.

Podczas prób morskich zanotowaliśmy usterkę związaną z łożyskiem przekładni. Ale, paradoksalnie, była to dla nas korzystna okoliczność, bo mogliśmy w realnej sytuacji sprawdzić działanie systemu IPMS. Zadziałał prawidłowo: odstawił, czyli wyłączył całą linię wału i okręt przeszedł w tryb pracy na jednym silniku. Sama usterka okazała się wadą fabryczną. Producent wymienił łożysko. Więcej problemów nie mieliśmy.



A testy uzbrojenia, łączności?

Staraliśmy się tak rozpiścić harmonogram wyjść okrętów w morze, by mogły się one odbywać mniej więcej w tym samym czasie. Wkrótce zostaną przeprowadzone próbne strzelania artyleryjskie, nawiązanie łączności z samolotem F-16 czy test systemu identyfikacji „swój-obcy”. Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, kolejnym etapem są próby zdawczo-odbiorcze przed komisją powołaną przez wojsko.

Kiedy zatem okręt ostatecznie zostanie przekazany marynarce? Niedawno była mowa o końcówce marca...

Do końca marca mamy zakończyć próby zdawcze platformy okrętu i robimy wszystko, by tak się stało. Trzeba jednak pamiętać, że procedury wojskowe są skomplikowane, a zakończenie odbiorów nie oznacza jeszcze automatycznego wejścia okrętu do służby. Pewne czynności można na przykład wykonać tylko wówczas, gdy stan morza nie przekracza trzech [stopni w dziesięciostopniowej skali Douglasa]. Jeśli pogoda okaże się nieodpowiednia, trzeba będzie czekać. Nie można też wykluczyć pewnych usterek. Ich prawdopodobieństwo wydaje się małe, ale pamiętajmy, że „Ślązak” to okręt jedyny w swoim rodzaju, prototyp...

Pewnie wszyscy już odliczacie dni, by ten projekt zakończyć i otworzyć nowy rozdział.

Tak, bo to projekt niezwykle ważny z różnych względów. Wizerunkowych, czysto praktycznych, marynarka przecież pilnie potrzebuje nowych jednostek, ale też biznesowych. Przy ubieganiu się o kolejne zlecenia, czy to w Polsce, czy poza jej granicami, posiadanie w portfolio okrętu, który właśnie wszedł do służby w wojskach NATO, może okazać się kwestią kluczową. A my musimy iść do przodu.

Polska Grupa Zbrojeniowa przejęła stocznę rok temu. W jakiej sytuacji było wówczas przedsiębiorstwo?

Sama procedura przejmowania Stoczni Marynarki Wojennej rozpoczęła się jeszcze w 2016 roku – od gromadzenia funduszy niezbędnych do przeprowadzenia tej operacji. W lutym 2017 roku pani syndyk ogłosiła przetarg, który został rozstrzygnięty po myśli Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Był to zresztą jedyny podmiot zainteresowany przejęciem przedsiębiorstwa. Kolejne miesiące upłynęły pod znakiem dopełniania skomplikowanych formalności. Faktycznie więc właścicielem stoczni stała się PGZ w początkach ubiegłego roku. A co zastaliśmy w przedsiębiorstwie? Na pewno plusem okazała



**PRZETESTOWALIŚMY
WŁAŚCIWIE WSZYSTKO:
OD RÓŻNYCH TRYBÓW
PRACY UKŁADU NAPEŃ-
DOWEGO, PRZEZ SYSTE-
MY PRZECIWPÓŻAROWY
I WALKI ZE SKAŻENIAMI
CHEMICZNYMI, AŻ PO
TAK PROSTE SPRAWY
JAK WENTYLACJA I DZIA-
ŁANIE TOALET**

się doświadczona kadra. Pomimo że stocznia funkcjonowała w upadłości, wynagrodzenia nie były wysokie, a pracownicy przez długi czas nie otrzymywali podwyżek, bo zabrania tego prawo upadłościowe, na stanowiskach pozostało sporo fachowców, którzy czuli sentyment do tego miejsca, do okrętów wojennych. Ci ludzie mają naprawdę wysokie kwalifikacje. Oczywiście kiedyś takich specjalistów było jeszcze więcej. Pani

syndyk dwa razy przeprowadzała zwolnienia grupowe, część ludzi odeszła sama, bo jednak konkurencja na rynku jest spora. Aby jej sprostać, musieliśmy szybko podnieść płace na produkcji, pozyskać kilkudziesięciu pracowników, przede wszystkim do biura projektowo-konstrukcyjnego, i znacząco zmienić strukturę zatrudnienia.

Zwalnialiście pracowników?

Niestety tak. W pierwszym kwartale 2018 roku zredukowaliśmy zatrudnienie o jedną piątą. Odeszło około stu pracowników. To był bolesny moment również dla stoczni, ale musieliśmy zdecydować się na ten krok. Mieliśmy zbyt wiele osób w administracji, a zbyt mało na produkcji i we wspomnianym biurze projektowo-konstrukcyjnym. Tam nadal zresztą prowadzimy nabór.

A co z infrastrukturą, wyposażeniem, maszynami?

To właśnie największa bolączka stoczni. Dużą część infrastruktury jest leciwa i zdekapitalizowana. Na dzień dobry musieliśmy przeprowadzić kilka absolutnie podstawowych inwestycji. Oświetlenie w halach produkcyjnych zostało wymienione na ledowe, zainwestowaliśmy w uszczelnianie sieci przesyłowej, wyłączyliśmy część budynków z eksploatacji, remontowaliśmy dachy. Wszystko po to, by opłaty za media były jak najmniejsze, ale też aby na szybko poprawić komfort pracy.

Ale to, jak sądzę, zaledwie wierzchołek góry lodowej?

Dokładnie tak. Opracowaliśmy kompleksowy program, który ma poprawić moce produkcyjne stoczni. Jego realizację rozpoczniemy w tym roku. Chcemy sukcesywnie rozbudowywać park maszynowy, ale też wybudować hale produkcyjną i magazynową. Zaplanowaliśmy wydatki na około 90 mln zł, z czego prace za około 10 mln są już zaawansowane. Planujemy ograniczyć też teren, na którym funkcjonuje przedsiębiorstwo. Kiedyś pracowało tutaj 4 tys. osób, dziś jest ich 500. A nawet jeśli nasze plany się powiodą, ich liczba wzrośnie do 700. Dlatego część budynków i terenów do nas należących zamierzamy sprzedać, a pozyskane w ten sposób pieniądze przeznaczyć na kolejne inwestycje.

Czy oprócz budowy „Ślązaka” otrzymaliście w spadku jeszcze jakiś projekt?

Prowadzimy modernizację okrętu ratowniczego ORP „Piaś”. To przedsięwzięcie może nie tak medialne jak budowa „Ślązaka”, ale wartość obu kontraktów jest podobna. Chodzi o modernizację napędu, silników, montaż nowych urządzeń ratowniczych, w tym dzwonu nurkowego. Wymieniliśmy część elementów kadłuba, prace objęły też wnętrza nadbudówki, łącznie z mostkiem. Właściwie to nawet nie modernizacja, ale odbudowa okrętu, po której ma on służyć w marynarce jeszcze przez co najmniej kilka lat, jeśli nie dłużej. Prace planujemy zakończyć w połowie marca, ale przedsięwzięcie jest niezwykle skomplikowane. Może nawet trudniejsze niż budowa „Ślązaka”.

Z tego, co wiem, udało wam się również pozyskać nowe kontrakty.

Zgadza się. Udało nam się pozyskać dwa zlecenia od kontrahentów zagranicznych. Wspólnie ze Stoczną Remontową Nauta w Gdyni budujemy okręt rozpoznania dla szwedzkiej marynarki wojennej, przy czym głównym wykonawcą są nasi partnerzy. Sami pracujemy nad jednostką dla armatora z Norwegii. Jest duża szansa, że wkrótce zamówi on u nas kolejny tego typu statek. Mamy akceptację oferty, przygotowujemy kontrakt. Jesteśmy świadomi, że stocznia nie jest w stanie utrzymać się wyłącznie z zamówień dla polskiej marynarki. Choć oczywiście to one stanowią dla nas priorytet.

Macie swój udział w programie „Ratownik”, który – jak sama nazwa wskazuje – zakłada budowę nowoczesnej jednostki ratowniczej z myślą o naszych siłach morskich. Na jakim etapie jesteście?

Tutaj pełnimy funkcję głównego wykonawcy i lidera technicznego. Jesteśmy w fazie projektowania okrętu. Dokumentacja techniczna powinna być gotowa do końca marca. Potem rozpocznie się proces jej zatwierdzania przez zamawiającego i towarzystwo klasyfikacyjne [państwowa instytucja zajmująca się nadzorem nad budowanymi jednostkami, a potem ich okresowymi przeglądami]. Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, na przełomie trzeciego i czwartego kwartału powinniśmy rozpocząć budowę.

A inne programy modernizacyjne?

Interesuje nas przede wszystkim udział w projekcie „Miecznik”. Zakłada on budowę dla naszej marynarki serii nowoczesnych okrętów obrony Wybrzeża. Mam nadzieję, że zdobędziemy ten kontrakt. Gdyby udało się podpisać umowę, budowa pierwszej jednostki ruszyłaby prawdopodobnie pod koniec 2020 roku.

Czy można zatem stwierdzić, że powoli wychodzicie na prostą?

Jak mówiłem, mamy trochę zleceń. Udaje nam się dotrzymywać terminów ich realizacji. Wkrótce czekają nas dwa kolejne wyzwania – duże remonty okrętu dowodzenia ORP „Kontradmirał Xawery Czernicki” oraz hydrograficznego ORP „Arctowski”. PGZ przegrupowuje siły w segmencie stoczni. Nauta powoli będzie odchodzić od budowy jednostek pływających, a koncentrować się na ich remontach. My skupimy się na budowaniu. Prowadzimy rozmowy handlowe w krajach azjatyckich i w Skandynawii. Rezultaty są obiecujące. Warto, aby polskie stocznie na dobre zrekonstruowały swój potencjał, tak by mogły samodzielnie realizować swoje programy, a nie występować w roli podwykonawców firm skandynawskich. Tak, myślę, że powoli wychodzimy na prostą, choć zważywszy na to, jak trudny jest rynek, przed nami jeszcze bardzo długa droga. ■

KONRAD KONEFAŁ jest prezesem PGZ Stoczni Wojennej w Gdyni.