

Strefa firmy
Nadzór i standardy bezpieczeństwa



FOT. PRZEMEK SWIDERSKI

Polski Rejestr Statków SA. Klasyfikator zapewniający bezpieczeństwo na lądzie i morzu

*Inwestujemy i chcemy inwestować w najnowsze technologie, systemy informatyczne, komputery, serwery, systemy łączności, rozwój kompetencji pracowników. Dzięki temu nasz inspektor na statku wprowadza dane do systemu, które odbierane i weryfikowane są w Centrali Polskiego Rejestru Statków. Dzięki ciągłym inwestycjom nie mamy się czego wstydzić w konkurencji z Zachodem – mówi **dr hab. inż. kpt. ż.w. Henryk Śniegocki, prof. UMG, prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków SA.***

Rozmowa: Jacek Klein

Strefa firmy Nadzór i standardy bezpieczeństwa

PRS, jedna z niewielu firm z historią przedwojenną. 85 lat to wynik zobowiązujący, ale jednocześnie pokazujący, że można dostosować się do zmian i podążać w kierunku, w którym podąża światowa branża morską, ale nie tylko.

85 lat to może nie okrągły jubileusz, jednak uzmysłowia, że powstaliśmy zaraz po administracji morskiej, morskich uczelniach wyższych i porcie w Gdyni. To pokazuje, jak przemysłane były działania ówczesnych rządów w kwestii budowy potencjału morskiego kraju. Najpierw kształcono kadry i administrację morską, równocześnie budowano port, zapoczątkowano budowę floty handlowej i wojennej. Zrozumiałe było powołanie klasyfikatora. PRS zresztą nie zaczynał swojej działalności od jednostek morskich, ale od śródlądowych i rybackich. Nasza instytucja, a także porty, urzędy morskie i armatorzy tworzyli fundamenty gospodarki morskiej przed II wojną światową.

Jak każda przedwojenna firma po wojnie PRS znalazł się w nowej rzeczywistości.

Nastąpił specyficzny czas gospodarki planowej, równocześnie nastąpił intensywny rozwój floty. Armatorzy: jak PŻM, PLO pozyskiwali liczne statki. PRS jako narodowy klasyfikator odpowiadał za nadzory. Sytuacja firmy była zatem stabilna. Była to swojego rodzaju relacja, która funkcjonowała. Firma była odpowiedzialna za nadzór nad technicznym utrzymaniem floty armatorów i wywiązywała się z tego zadania bardzo dobrze i profesjonalnie, zapewniając bezpieczeństwo eksploatacji statków. Później nastąpił czas transformacji ustrojowej i PRS przekształcony został w spółkę Skarbu Państwa, która musiała sama zacząć troszczyć się o dochody.

Jednocześnie zaczęła kurczyć się aktywność krajowych armatorów, liczba statków zmalała drastycznie. Trzeba było szukać nowych branż i działalności?

Tak, nadzorów i certyfikacji w przemyśle, zarządzaniu, usługach. Z wejściem do UE rolę zaczął odgrywać standard ISO. Ktoś musiał go certyfikować, zatem PRS podjął się tego zadania. Jedną z pierwszych instytucji w branży edukacyjnej, w której certyfikowano system zarządzania jakością, była Wyższa Szkoła Morska w Gdyni, w której pracowałem. Muszę również powiedzieć, że zespół PRS poradził sobie wówczas znakomicie z nietłatą materią jakości w tej wyższej uczelni. Certyfikacja zaczęła odgrywać w firmie dużą rolę. Zmieniono nawet logo PRS. Osobiście przywiązany jestem do tradycji. Nowe logo nawiązuje do historii, tradycji oraz zmian, które zaszły w naszej instytucji na przestrzeni lat, ma na celu promowanie naszej marki i dostosowanie jej do obowiązujących na rynku trendów i poszerzonej oferty PRS. Wracając do meritum. Z biegiem lat staliśmy się poważnym partnerem na rynku certyfikacji w Polsce. Zresztą, w 1992 r., jako jedno z pierwszych przedsiębiorstw w Polsce, PRS wdrożył u siebie ISO 9001 - normę systemu zarządzania jakością. PRS prowadzi także certyfikację wyrobów, np. przemysłowych, zgodnie

z dyrektywami UE oraz także osób. Nasza firma może dokonać oceny personelu spawalniczego. Certyfikujemy systemy zarządzania jakością, po BHP, środowiskowe czy bezpieczeństwa informacji i ciągłości działania. W ostatnim czasie bardzo wielu klientów certyfikuje u nas maseczki ochronne.

Morska odnoga działalności nie została porzucona, nawet się rozwija?

Oczywiście tak. Krajowa flota bardzo się skurczyła, ale działamy na wielu rynkach. Nadzorujemy obecnie około 500 statków w kraju i za granicą. Posiadamy sześć filii: w Chinach, Turcji, Grecji, Egipcie, Zjednoczonych Emiratach Arabskich, Litwie. Potrafimy konkurować z największymi towarzystwami klasyfikacyjnymi jakością i ceną. Pozyskujemy do współpracy coraz więcej armatorów. Moim zdaniem mamy ugruntowaną markę. Nie zawsze tak było w historii firmy. W 2000 r. zostaliśmy wykluczeni z Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych - IACS. Nie chcę mówić o powodach, ale nie miały one podłoża merytorycznego. W każdym razie od roku 2011 jesteśmy ponownie w IACS, co było za usługą nieżyjącego już Jerzego Wyrzykowskiego. Od lipca 2001 r. do 2013 r. pełnił funkcję członka zarządu PRS SA. Po zawieszeniu PRS w prawach członka stowarzyszenia IACS pod koniec lat 90. aktywnie uczestniczył w organizowaniu działań naprawczych firmy. Wróciliśmy do stowarzyszenia wzmocnieni, jako partner, z którym trzeba się liczyć. Nie możemy się porównywać z trzema największymi klasyfikatorami, ale aktywnie bierzemy udział w pracach IACS, konsultacjach przy tworzeniu norm prawnych. Jako klasyfikator nadzorujemy produkcję materiałów do budowy statków, budowę statków, remonty, przeglądy, uznajemy firmy je wykonujące. To tylko niewielka część oferty. Statki zatem od początku istnienia PRS są jego głównym polem działania. Rozwijamy się także w innych obszarach, jak nadzory przemysłowe. Nasi inżynierowie nadzorują budowy, remonty i eksploatację konstrukcji stalowych, wież, masztów, zbiorników, systemów przesyłowych, tłoczni, przepompowni, hal i budynków, autostrad, dróg, mostów, wiaduktów, budowli hydrotechnicznych. Mogą przeprowadzić ocenę niezawodności i ryzyka złożonych obiektów przemysłowych, ocenę stanu technicznego obiektów i urządzeń technicznych, ekspertyzy techniczne. Sprawujemy nadzór inwestorski oraz techniczny

Nasza instytucja, a także porty, urzędy morskie i armatorzy tworzyli fundamenty gospodarki morskiej przed II wojną światową.

w oparciu o przepisy Ustawy prawo budowlane oraz wg standardów międzynarodowych, w tym Międzynarodowej Federacji Inżynierów Konsultantów. Po zakończeniu nadzoru z wynikiem pozytywnym wystawiamy certyfikat zgodności, potwierdzający zgodność zrealizowanego projektu z dokumentacją techniczną, wymaganiami odnośnych norm oraz przepisami obowiązującego prawa oraz certyfikat bezpieczeństwa, który potwierdza, że obiekt może być bezpiecznie eksploatowany zgodnie z obowiązującymi przepisami albo że statek może bezpiecznie pływać.

Wiem, że aktywnie chcecie uczestniczyć w programie budowy energetyki wiatrowej?

Oceniam, że to dla nas ogromna szansa. Aktywnie się do tego przygotowujemy, dostosowując aspekty prawne działalności oraz np. struktury naszej organizacji. Offshore będzie umocowany między pionami naszej organizacji, łącząc kompetencje z różnych dziedzin, jak budownictwo hydrotechniczne, energetyka itp. Poprosiłem o informacje na temat kwalifikacji pracowników, którzy będą działać w tym obszarze. Musimy mieć bowiem personel o najlepszych kompetencjach, dlatego, jeśli będzie trzeba, pracownicy przejdą odpowiednie szkolenia, staże w firmach offshore'owych, u producentów turbin. Czasu nie jest dużo, projekty niedługo zaczną być zatwierdzane i chcemy w tym uczestniczyć. Mamy strategię wejścia w sektor energetyki wiatrowej. Widzimy w tym biznes.

Konkurencja nie będzie mała?

Zdajemy sobie z tego sprawę. Naszym atutem jest fakt, iż jesteśmy przedsiębiorstwem, które działa w oparciu o ustawę o Polskim Rejestrze Statków, którego działalność jest nakierowana na inwestowanie w bezpieczeństwo, a więc zapewnienie jak najwyższych standardów, nie tylko zysk. Oczywiście jesteśmy także spółką prawa handlowego i musimy się sami starać, spełniając cele statutowe, by jako spółka Skarbu Państwa wejść do krajowego łańcucha dostaw dla energetyki offshore. Nie jesteśmy bowiem gorsi od zachodnich klasyfikatorów.

Takie specjalne umocowanie firmy mówiące, że to, co zarobi, ma inwestować w siebie, jest ułatwieniem czy utrudnieniem?

Nietławe pytanie. Nie mamy jednak dylematu, czy zysk przeznaczyć na dywidendę, czy na inwestycje. Zysk przeznaczamy na kapitał służący rozwojowi firmy. Stąd inwestujemy w najnowsze technologie, systemy informatyczne, komputery, serwery, systemy łączności, rozwój kompetencji pracowników. Dzięki temu nasz inspektor na statku wprowadza dane do systemu, które odbierane są w centrali i tu weryfikowane. PRS posiada zdolność do ochrony informacji niejawnych oznaczonych klauzulą „poufne”, informacji niejawnych Unii Europejskiej oznaczonych klauzulą „EU Confidential”, informacji niejawnych Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego oznaczonych klauzulą „NATO Confidential”. Obieg informacji ►►►

Strefa firmy Nadzór i standardy bezpieczeństwa

»»» jest zatem odpowiednio zabezpieczony. Dzięki ciągłemu inwestowaniu nie mamy się czego wstydić w konkurencji z Zachodem.

Firma jest także aktywna na polu badawczym.

Tak, prowadzimy wiele badań i programów rozwojowych. Jednym z naszych rozwiązań jest stosowany na wielu statkach program obliczeniowy stateczności jednostki. To szyte na miarę, dedykowane konkretnym jednostkom programy statecznościowo-wytrzymałościowe przygotowywane są dla różnego typu statków, między innymi dla masowców, drobnicowców, zbiornikowców, statków typu ro-pax. Oferujemy różnego rodzaju programy obliczeniowe i kalkulatory nie tylko za zakresu okrętownictwa, ale także inżynierii, energetyki. Mamy swoje laboratoria, które zamierzamy rozwijać. W działalności naukowej korzystamy oczywiście z możliwości firm zewnętrznych. Współpracujemy na tym obszarze także z innymi klasyfikatorami. Jest to współpraca dwustronna. Mamy bardzo duży potencjał intelektualny w postaci naszych doświadczonych inżynierów. Przywiązuję do tego bardzo dużą wagę, ponieważ do spółki przyszedłem z uczelni, Uniwersytetu Morskiego. Chcemy rozwijać ofertę szkoleniową. Wkrótce uruchomimy program szkoleniowy dla klientów z Dalekiego Wschodu w zakresie stateczności statków. Chcielibyśmy wejść z tą specjalistyczną ofertą na inne rynki, m.in. afrykański. Swego czasu, kiedy pracowałem na Akademii Morskiej, opracowałem i zrealizowałem program szkoleń

Prowadzimy już rozmowy z rektorami uczelni morskich i technicznych o programie praktyk dla studentów.

na zbudowany dla Algierii w Remontowej Shipbuilding żaglowiec El-Mellah. Te kontakty zostały, nie tylko w Algierii. Mamy je w Senegalu, Angoli, Nigerii. Chcemy to wykorzystać.

Inspektorem klasyfikacyjnym nie zostaje się od razu?

To lata zdobywania doświadczeń. Najpierw nauka w szkołach wyższych, potem staże, praktyki, doświadczenie na statku czy w stoczni i w końcu specjalistyczne szkolenie. Młody człowiek, zaraz po szkole, inspektorem nie zostaje. Mamy w zespole jednak coraz więcej młodych ludzi odpowiadających za kwestie informatyczne. Rozwój technologii, sztucznej inteligencji, uczenia maszynowego, łączności postępuje tak szybko, że trudno byłoby to opanować osobie starszej. Dlatego łączymy doświadczenie i wiedzę starszych i młodszych pokoleń.

PRS to wbrew pozorom firma zaliczana do dużych pod względem zatrudnienia?

Stałych pracowników mamy ponad 260, do tego współpracujemy z licznym gronem ekspertów zewnętrznych, angażowanych do konkretnych kontraktów, zleceń.

W naszej skali duża firma, a w porównaniu ze światowymi potentatami?

DNV, czyli połączone Det Norske Veritas i Germanischer Lloyd zatrudnia ponad 30 tys. pracowników, Registre Italiano Navale - ok. 3 tys. pracowników. Wychodzimy jednak na rynek globalny i stajemy przed szansą dynamicznego rozwoju. Szykują się wielkie inwestycje portowe, inwestycje gazowe, w budowę dróg i szlaków kolejowych. Zapowiadane są inwestycje w polską flotę. Prowadzimy działania, nawiązujemy kontakty, aby w tych zadaniach uczestniczyć jako klasyfikator. Także na zasadach współpracy z innymi towarzystwami klasyfikacyjnymi. Mamy program rozwoju, cele. Za kilka lat będziemy inną firmą. Musimy bardziej zachęcić młodzież do przyścia do branży klasyfikacyjnej, pokazać jej, że to atrakcyjna praca. Nie będzie to łatwe zadanie, ponieważ inżynier po uczelni technicznej ma wiele możliwości zatrudnienia, w kraju czy za granicą. Prowadzimy już rozmowy z rektorami uczelni morskich i technicznych o programie praktyk dla studentów. Będą mogli poznać firmę, jej specyfikę, międzynarodowy wymiar pracy.

Jacek Klein

jacek.klein@polskapress.pl

Budowa w stoczni Chengxi Shipyard Co., statku m/v Herbert jest nadzorowana przez dwa towarzystwa klasyfikacyjne w systemie dual class – PRS i DNV.

