

90 lat PRS – tradycja i kierunki rozwoju



Grzegorz Pettke, prezes PRS

– PRS obchodzi w tym roku swoje 90-lecie. Panie prezesie, pracuje pan w Polskim Rejestrze Statków od wielu lat. Jak z tej perspektywy ocenia pan ewolucję PRS od instytucji stricte klasyfikacyjnej po wszechstronną organizację o zasięgu globalnym?

– **Grzegorz Pettke:** 90-lecie działalności PRS to okazja do przypomnienia historii powstania polskiej, narodowej instytucji klasyfikacyjnej, sprawującej nadzór nad stanem technicznym jednostek pływających, ale też do przedstawienia ewolucji profilu i zasięgu naszego działania.

Wróćmy na moment do roku 1936. Trwa budowa portu w Gdyni, a nowa linia kolejowa łączy go ze Śląskiem. Już od 1933 roku Gdynia wyprzedza port gdański pod względem wielkości przeładunków, a także porty w Kopenhadze, Szczecinie i Sztokholmie. Towary z głębi Polski trafiają barkami do Gdańska, a stamtąd przez Zatokę Gdańską do Gdyni. Około 60% śródlądowej floty towarowej środkowej i dolnej Wisły oraz Noteci i Warty klasyfikuje Germanischer Lloyd, niewielką część Bureau Veritas, a wiele jednostek nie ma klasy. Polskie statki posiadają często jedynie świadectwa



Katarzyna Sobczak-Bergmann, członek zarządu PRS

pomiarowe i patenty statkowe wydawane przez Zarządy Dróg Wodnych. Niemieckie instytucje nie chcą rozszerzać dokumentów polskich barek o morskie przejście przez Zatokę Gdańską. Utrudnia to ubezpieczenie statków i ładunków, działalność armatorów oraz rozwój gospodarki. Rozbudowa floty wymaga też własnych, jednolitych zasad nadzoru nad stanem technicznym statków i łodzi. Dlatego utworzenie polskiego biura klasyfikacji statków rzecznych i morskich uznano za nieodzowne i pilne. Zainteresowane były tym również władze wojskowe i stoczniove. Za początek działalności Polskiego Rejestru Żegluga Śródlądowej i wydania pierwszych własnych przepisów przyjmuje się rok 1936.

Od tego czasu dużo się wydarzyło. Życie na naszej planecie generalnie wyszło z morza. PRS wyszedł z wody. Dziś jednak PRS, tak jak inne instytucje klasyfikacyjne zrzeszone w IACS, oferuje usługi eksperckie, rzeczoznawcze, inżynierskie i audytorskie w obszarze obiektów pływających, przemysłu, infrastruktury drogowej, przesyłowej, wydobywczej i energetycznej, a także

certyfikacji systemów, wyrobów i personelu, szkoleń, prac rozwojowych i badawczych oraz w szeroko rozumianym obszarze merytorycznym. Udział tych aktywności będzie się zmieniał.

Wypłynęliśmy w świat z polskiego wybrzeża, a teraz instytucjonalnie funkcjonujemy również w Chinach, Indonezji, Wietnamie, Indiach, Zjednoczonych Emiratach Arabskich, Egipcie, Turcji, Ukrainie, Litwie, Holandii, Hiszpanii, Wenezueli i Grecji, gdzie świadczymy usługi od 30 lat.

Ta ewolucja będzie postępować wraz z rozwojem technologii i globalnych potrzeb certyfikacyjnych oraz wzrostem zapotrzebowania obecnych i przyszłych klientów na usługi niezależnych inspektorów, audytorów i rzeczoznawców w kraju i za granicą.

– **PRS kojarzy się przede wszystkim ze statkami, ale działa także w obszarze infrastruktury przemysłowej i drogowej, offshore, morskiej energetyki wiatrowej oraz certyfikacji systemów, produktów i osób. Skąd wynika ta różnorodność usług?**

– **G.P:** PRS rozwija swój zakres usług na podstawie upoważnień niemal 50 administracji morskich oraz uznania Komisji Europejskiej. Jako jednostka notyfikowana w Komisji Europejskiej pod numerem 1463 wykonuje ocenę i certyfikację wyrobów, sprawdzając ich zgodność z dyrektywami i rozporządzeniami Unii Europejskiej. Na podstawie Polskiego Centrum Akredytacji (PCA) PRS działa jako jednostka certyfikująca, inspekcyjna, weryfikator oraz laboratorium badawcze.

Różnorodność branżową rozwijają kolejne pioniry PRS: obok Pionu Okrętowego są to Pion Certyfikacji, Pion Nadzorów Przemysłowych oraz Pion Naukowo-Badawczy. Wynika ona z ograniczonego, podzielonego i bardzo konkurencyjnego rynku morskiego, a także z rosnącego zapotrzebowania na usługi nadzorcze, certyfikacyjne i eksperckie, związane z nowymi technologiami, globalizacją rynku produkcji i usług oraz rosnącą świadomością klientów, konsumentów, regulatorów i inwestorów. Znaczącego wzrostu sprzedaży nie osiągniemy wyłącznie w branży morskiej. Zakres działalności

poszerzają również inne towarzystwa klasyfikacyjne IACS.

– Pani prezes, jak doświadczenie z rady nadzorczej wpływa na pani wizję zarządzania PRS?

– Katarzyna Sobczak-Bergmann: Do zarządu PRS weszłam nie tylko jako członek Rady Nadzorczej, ale także jako prawnik i pierwsza kobieta w 90-letniej historii firmy. Z uwagi na szeroką wiedzę o działalności spółki, zdobytą podczas pełnienia funkcji nadzorczych, miałam konkretne spojrzenie na kluczowe wyzwania, które przed nią stały. Jesteśmy podmiotem ze 100-procentowym udziałem Skarbu Państwa, działającym na rynku regulowanym na podstawie ustawy o Polskim Rejestrze Statków oraz innych aktów prawnych, zgodnie z zasadami ładu korporacyjnego i wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury. Cele zarządcze co roku określa rada nadzorcza. Nasza wizja musi być spójna z wizją właściciela, która oprócz stałego rozwoju w sektorze gospodarki morskiej i wzrostu przychodów zakłada nadzór nad funkcjonowaniem PRS jako grupy kapitałowej, w skład której wchodzi spółki zależne i oddziały zagraniczne. Grupa kieruje się określoną polityką finansową opartą na ocenie ryzyka i mierzy się z problemami cen transferowych, podatku u źródła oraz innymi wyzwaniami rynku. Ujednolicamy standardy kształtowania wynagrodzeń w grupie i wprowadzamy mechanizmy nadzorcze. W tych działaniach bardzo przydaje się moja wiedza prawnicza oraz doświadczenie kontrolne.

– Jak PRS wykorzystuje obecną koniunkturę w branży morskiej i czym przekonywa armatorów, stocznie oraz inwestorów do wyboru swojego, uznanego na świecie certyfikatu?

– G.P: Branża morska jest w okresie stabilnego wzrostu. Dotyczy to przewozów towarów i ludzi oraz globalnej koniunktury w przemyśle stoczniowym. Po latach głębokiej dekonunktury przemysł okrętowy wszedł w fazę silnego, cyklicznego odbicia, wynikającego z przemian technologicznych i sytuacji geopolitycznej.

Decyzje polityczne związane z dekarbonizacją wymusiły ograniczanie emisji gazów cieplarnianych w transporcie morskim. Wpływa to na konieczność odnawiania floty, ekologicznej modernizacji obecnych jednostek oraz wdrażania rozwiązań zwiększających efektywność energetyczną. PRS zabiega o udział w nadzorze nad nowymi budowlami, choć nie jest to łatwe, bo rynkiem rządzą wielcy armatorzy i duże stocznie. Zabiegamy również o udział w wymianie floty mniejszych armatorów, których statki obecnie

nadzorujemy. Budujemy relacje i zapewniamy wsparcie rzeczoznawcze w utrzymaniu akceptowalnego, zgodnego z wymaganiami międzynarodowymi poziomu bezpieczeństwa statków mających ponad 15 lat. Jednostki te sprawiają więcej problemów technicznych, wymagają bardziej wnikliwych przeglądów i decyzji o naprawach. Duże towarzystwa klasyfikacyjne nierzadko wypychają starsze, ale wciąż sprawne i bezpieczne statki ze swojego obszaru działania. Przewagą PRS jest też krótki proces decyzyjny, który przebiega bezpośrednio między inspektorem w dowolnym miejscu na świecie a centralą PRS w Gdańsku. Największą wartością są usługi zakończone wydaniem certyfikatów PRS jako członka IACS. Mamy też konkurencyjne ceny, uwzględniające godziwy zysk i spodziewane korzyści z wieloletnich relacji z armatorami oraz kolejnych statków powierzonych pod nadzór klasyfikacyjny i konwencyjny.

Od wielu lat stosujemy zasadę wsparcia, sugestii i doradztwa dla armatorów oraz biur projektowych, by pomóc im spełnić wymagania, zamiast jedynie wskazywać błędy i odrzucać rozwiązania, projekty lub stan rzeczy. Zasadę tę zaczynają wprowadzać największe towarzystwa klasyfikacyjne, które dostrzegły ryzyko utraty klientów szukających pomocy w rozwiązaniu problemów.

Aspekt polskości towarzystwa klasyfikacyjnego, należącego do dwunastu najlepszych jakościowo towarzystw na świecie, tzw. G12, chciałbym maksymalnie wykorzystać jako argument za wyborem PRS przez polskich armatorów, w tym Marynarkę Wojenną RP. Oznacza to budowanie krajowego potencjału merytorycznego w trudnych geopolitycznie czasach, wymagających ograniczenia zależności od zagranicznych usług, oczywiście przy zachowaniu jakości. Taki wybór leży także w interesie bezpieczeństwa państwa polskiego.

– Z którymi obszarami działalności PRS wiąże pan największe nadzieje?

G.P: Nadzieje na przyszłość PRS wiąże z poszerzaniem terytorialnego zasięgu naszych inspektorów morskich na świecie, a także z rozwojem usług w obszarze nadzorów przemysłowych, morskiej energetyki wiatrowej i offshore. Duże nadzieje pokładam również w zacieśnianiu współpracy z kluczowymi spółkami Skarbu Państwa z sektora paliwowego, energetycznego i portowego. Głównie na Pomorzu trwają i przez najbliższe 30 lat będą prowadzone wielkie inwestycje związane z budową i modernizacją infrastruktury. Wymagają one nadzoru kompetentnej i wiarygodnej firmy, zapewniającej ciągłość działania. PRS może realizować te zadania samodzielnie lub w ramach sprawnych, krajowych konsorcjów.

– Jak pani doświadczenie i perspektywa wpływają na wizję rozwoju PRS, łączącego 90-letnią tradycję z nowymi wyzwaniami?

– K. S-B: Mam pełną świadomość i jestem dumna z faktu, że wraz z prezesem zarządzam firmą, którą przez 90 lat budowały całe pokolenia niezwykłych ludzi. Grzegorz Pettke jest dużą częścią tej historii, ja zaledwie małą jej częścią. Oboje wiemy jednak, że oprócz szacunku do tradycji, wartości, doświadczenia i pięknych wspomnień spółka potrzebuje dziś odwagi do przyjęcia tego, co nowe – interdyscyplinarnej transformacji opartej na cyfryzacji i rozwoju nowych obszarów działalności. Oprócz nadzoru nad Pionem Finansowo-Księgowym, Pionem Prawnym, Kadrami i Administracją odpowiadam w organizacji za Pion Nadzorów Przemysłowych, Służbę Okrętów Wojennych oraz Inspektorat Nadzoru Jachtów i Łodzi. Nasza trzyletnia strategia na lata 2026–2028 zakłada otwarcie na usługi w zakresie nowych technologii, certyfikację morskich farm wiatrowych i udział w procesie budowy pierwszej elektrowni jądrowej w Choczewie. W tym zakresie pozostajemy spójni ze strategią rozwoju województwa pomorskiego do 2035 roku, zaprezentowaną dwa tygodnie temu. Bardzo ważna stała się polityka local content, która stawia na krajowy komponent w łańcuchu dostaw największych inwestycji. W kwestii bezpieczeństwa państwa istotnym aspektem pracy naszych specjalistów pozostaje nadzór nad budową okrętów wojennych oraz wsparcie w zakresie technicznego bezpieczeństwa i niezawodnego działania infrastruktury krytycznej o znaczeniu strategicznym.

– Czego z okazji 90-lecia należy życzyć Polskiemu Rejestrowi Statków, jego pracownikom i klientom na kolejne dekady działalności?

G.P: Całej załodze PRS, niezależnie od stanowiska, życzymy satysfakcji z pracy, refleksji nad naszą 90-letnią historią oraz poczucia odpowiedzialności za prestiż, osiągnięcia i pozycję PRS w świecie. Bądźcie dumni, że pracujecie w Polskim Rejestrze Statków.

Klientom życzymy sukcesów w prowadzeniu firm i realizacji przedsięwzięć, bo dzięki nim możemy świadczyć nasze usługi. Bez klientów nie moglibyśmy istnieć. Zgodnie z misją PRS życzę również, aby działali ze świadomością znaczenia bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego.

K. S-B: Niezależnie od sprawowanej funkcji i zajmowanego stanowiska, z okazji 90-lecia PRS życzę nam wszystkim zdrowia i pokoju, abyśmy wspólnie pracowali nad rozwojem naszego regionu i kraju, zapewniając bezpieczeństwo na lądzie, morzach i oceanach. ■