



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES



NEWSLETTER MARZEC 2015

U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

NOWE BUDOWY

Początek budowy promu dla kanadyjskiego armatora w stoczni Remontowa Shipbuilding



Delegacja BC Ferries po uroczystości.
Fot.: G. Landowski



Prezes Mike Corrigan przy kadłubie ze szczęśliwą monetą...
Fot.: G. Landowski

W czwartek, 5 marca 2015 roku w stoczni Remontowa Shipbuilding SA należącej do Grupy Kapitałowej Remontowa Holding miało miejsce uroczyste położenie stępki pierwszego z trzech promów pasażersko samochodowych zamówionych przez BC Ferries - kanadyjskiego armatora, największego przewoźnika promowego w Ameryce Północnej i drugiego największego na świecie.

Armatora reprezentowali m.in.: prezes Mike Corrigan i wiceprezes Mark Wilson. Obecne były także zarządy stoczni Remontowa Shipbuilding oraz spółki projektowej Remontowa Marine Design z grupy Remontowa Holding, jak również przedstawiciele towarzystwa klasyfikacyjnego Lloyd's Register. Podczas uroczystości w Gdańsku symboliczną srebrną monetą o nominale 1 dolara kanadyjskiego w sekcji dennej kadłuba przyspawał osobiście wiceprezes zarządu BC Ferries - Mark Wilson.

Przypomnijmy, że cięcie pierwszych blach inaugurujące budowę promów dla Kanady odbyło się 16 stycznia 2015 r. z udziałem bardzo licznej reprezentacji armatora BC Ferries z wiceprezesem i dyrektorem ds. finan-



...którą był jeden srebrny dolar kanadyjski.
Fot.: G. Landowski



Monetę przyspawał wiceprezes Mark Wilson.

sowych Robem Clarkiem na czele. Kontrakt na budowę promów podpisany został pod koniec 2014 roku. Obejmuje on projekt, budowę statków wraz z pełnym wyposażeniem oraz ich dostawę do portu macierzystego. Budowa pierwszej jednostki ma zostać zakończona w III kwartale 2016 roku.

Promy o długości całkowitej ok. 107,40 m i szerokości 23,50 m zabierać będą na pokład po 150 samochodów osobowych oraz 600 pasażerów. Zbudowane zostaną według projektu, należącego do REMONTOWA Holding, biura Remontowa Marine Design & Consulting (kompletny projekt, począwszy od projektu koncepcyjnego, symbol projektu - RMDC 2990 Double Ended Ferry 145 AEQ). Spełniać będą zarówno wymogi klasyfikatora, tj. Lloyd's Register, pod którego nadzorem zostaną zbudowane, jak i agendy rządowej tj. Transport Canada.

W nomenklaturze armatora są to statki należące do „intermediate class”, czyli do klasy średniej wielkości promów we flocie armatora. Będą to promy pasażersko-samochodowe, dwustronne („symetryczne”) z napędem gas/diesel-electric na skroplony gaz ziemny (LNG) lub olej napędowy.

Nowe statki ze stoczni Remontowa Shipbuilding S.A. będą pierwszymi we flocie BC Ferries z napędem na LNG. Alternatywnie będą też mogły być napędzane olejem napędowym. Napęd LNG to nie tylko korzyść dla środowiska (zmniejsza emisję dwutlenku węgla o ok. 25%, tlenków siarki o prawie 100% i tlenków azotu o ok. 85% w porównaniu do napędu konwencjonalnego), ale i rozwiązanie ekonomiczne - w Ameryce Północnej cena rynkowa LNG jest obecnie o połowę niższa od ceny oleju napędowego.

Dwa z nowych statków zastąpią 49-letni prom *Queen of Burnaby*, kursujący między Comox i Powell River oraz 50-letni *Queen of Nanaimo*, pływający na linii Tsawwassen - Southern Gulf Islands. Trzeci statek będzie stanowił sezonowe uzupełnienie na trasie do Southern Gulf Islands, a także będzie promem zapasowym na pozostałych trasach obsługiwanych przez BC Ferries na czas remontów innych promów we flocie.

Relację TV z uroczystości można obejrzeć klikając na:

<http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/stepka-pod-budowe-promow-dla-kanady/>

REMONTY I PRZEBUDOWY

Przebudowana na spalanie metanolu (i nagrodzona) *Stena Germanica* opuściła Gdańską Stocznę Remontowa SA

Po południu 24 marca Gdańską Stocznę Remontowa SA z grupy kapitałowej Remontowa Holding opuścił prom *Stena Germanica* przebudowany do spalania nowoczesnego, ekologicznego paliwa - metanolu. Dwa tygodnie wcześniej *Stena Line* otrzymała nagrodę „Armator roku” wręczoną podczas konferencji Green Ship Technology (GST) w Kopenhadze.

Wyróżnienie „Armator roku” zostało przyznane za „innovacyjną technologię w dziedzinie ochrony morskiego środowiska naturalnego, która została przedstawiona po 1 stycznia 2014 roku” przez Informa Mariti-



Stena Germanica podczas przebudowy.
Fot.: J. Uklejewski



Prom po przebudowie opuszcza stocznię Remontowa SA.
Fot.: J. Uklejewski

me Events z grupy Informa - wydawcy serwisu „Lloyd’s List”. Jury uzasadniło swoją decyzję tym, że jest to trzecia silna alternatywa, która ma szansę rozwoju w zrównoważonym transporcie w strefach SECA (skrót od: Sulphur Emission Control Areas), do których zaliczany jest obszar Morza Bałtyckiego i Morza Północnego.

Stena Germanica, jeden z największych w świecie, 240-metrowy prom typu ro-pax obsługujący linię Göteborg-Kilonia, przebudowany w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA będzie pierwszym w świecie pełnomorskim promem napędzanym metanolem.

- Jesteśmy zachwyceni, że podczas tegorocznej edycji nagród Green Ship Technology jury uznało nasz projekt przebudowy statku *Stena Germanica* za najlepszy w branży. To projekt ważny zarówno dla nas jako firmy, ale też dla całej żeglugi, ponieważ w dłuższej perspektywie potrzebujemy zrównoważonych paliw alternatywnych, aby utrzymać konkurencyjność. Bardzo dziękujemy naszym partnerom Wärtsilä, Methanex, portom w Göteborgu i Kilonii [są to firmy biorące udział w zaprojektowaniu i przygotowaniu przebudowy - red.] - powiedział Carl-Johan Hagman, dyrektor zarządzający koncernu Stena Line.

Metoda adaptacji silników do nowego paliwa została opracowana przez firmy Wärtsilä oraz Stena Teknik (firma z grupy Stena Sphere, do której należy też koncern promowy Stena Line). Silniki statku *Stena Germanica* będą zasilane metanolem jako paliwem głównym oraz MGO (Marine Gas Oil) - wykorzystywanym dodatkowo. Całkowity koszt projektu wynosi około 22 mln euro, a przedsięwzięcie finansowo wspierane jest przez unijny projekt „Autostrady Morskie”.

Czysty metanol jest bezbarwnym biodegradowalnym paliwem, które można wytwarzać z gazu naturalnego, węgla, biomasy albo nawet CO₂. Odgrywa kluczową rolę w sektorze energetycznym będąc paliwem zarówno przyjaznym dla środowiska jak i efektywnym kosztowo. Dzięki jego użyciu można ograniczyć emisję siarki (SO_x) aż o 99%, azotu (NO_x) o 60%, cząstek stałych (PM) o 95% a dwutlenku węgla (CO₂) o 25% w porównaniu z obecnie używanym paliwem statkowym.

W kategorii „Zielona technologia roku” nagrodę GST przyznano w tym roku firmie MAN Diesel & Turbo za *de-rating* czyli program obniżania mocy nominalnej silników napędu głównego oraz modyfikacji śruby napędowej w ramach optymalizacji napędu przy tzw. *slow steaming*, czyli intencjonalnym zmniejszeniu prędkości eksploatacyjnej statku (poniżej jego pierwotnej lub teoretycznej możliwej do osiągnięcia prędkości serwisowej).

Warto przypomnieć, że firmy należące do Remontowa Holding nie po raz pierwszy mają swój udział w projektach wyróżnionych Green Ship Technology Award. Gdańska Stocznia Remontowa SA odebrała tę nagrodę za rok 2010, w kategorii Green Ship of the Year (Ekologiczny Statek Roku), jako główny kontraktujący promu *Moldefjord* zbudowanego w stoczni Remontowa Shipbuilding - za technologię budowy statków ekologicznych.

SeaMedia

Bomar Victory w remoncie „na raty” w Vistalu po kolizji przy terminalu DCT Gdańsk



Bomar Victory przy nabrzeżu Vistal Gdynia SA.
Fot.: P. Stareńczak

Na początku marca przy terminalu kontenerowym DCT doszło do małej kolizji pomiędzy dwoma pojemnikowcami dowozowymi, w wyniku czego na kilka dni przerwać musiał pracę statek *Bomar Victory* zatrudniony w serwisie L27 SeaGo Line (grupa Maersk).

Do zdarzenia doszło 3 marca, według wstępnych ocen - najprawdopodobniej w wyniku działania siły wyższej. Przy nabrzeżu DCT Gdańsk (bliżej falochronu i wyjścia z Portu Północnego) stał zacumowany pojemnikowiec *Bomar Victory*. Do stanowiska bliżej nasady pirsu DCT (bliżej rampy ro-ro) podchodził inny kontenerowiec dowozowy - *Petkum*. Warunki wiatrowe były przedtem podobno stabilne, ale doszło do niespodziewanego, nagłego silnego porywu wiatru, który najprawdopodobniej był przyczyną zepchnięcia podchodzącego do nabrzeża *Petkum* w stronę mijanego *Bomar Victory*, który, zgodnie z powszechnie stosowaną, normal-

ną praktyką, miał wyłożone za burtę, nad wodę, własne pokładowe żurawie przeładunkowe, tak, by nie przeszkadzały one w za-/wyładunku statku przez nabrzeżowe suwnice kontenerowe. *Petkum* zahaczył o dwa z tych dźwigów (na śródokręciu i dziobowy), z których prawdopodobnie (jak wiemy z nieoficjalnych relacji) bardziej ucierpiał dziobowy, ze swojej zablokowanej pozycji siłą obrócony o ok. 30 stopni. Potem *Petkum* otarł się jeszcze lub uderzył w nabrzeże terminalu kontenerowego.

Po wstępnych pracach remontowych dokonanych w Gdyni (gdzie statek udał się z częścią ładunku), *Bomar Victory* wypłynął 10 marca rano w drogę do St. Petersburga, gdzie spodziewany był 12-13 marca. *Petkum*, po zdarzeniu przy terminalu DCT Gdańsk, udał się w swoją dalszą trasę według planu. Prawdopodobnie uszkodzone zostało także nabrzeże DCT, jednak oficjalne wyniki oględzin, dokonane przez nurków, nie są jeszcze znane.

Remont *Bomar Victory* przeprowadza Vistal Stocznia Remontowa Sp. z o.o. Dotychczas wykonano demontaż dwóch wysięgników i kolumn dźwigowych (podstawy, tzw. piedestały pozostały na statku) oraz pewne prace stalowe. Uszkodzone żurawie przeładunkowe z kontenerowca *Bomar Victory*, oczekują teraz na nabrzeżu Węgierskim w Gdyni na powrót statku, który nastąpi, gdy do stoczni dostarczone zostaną części zamienne dla uszkodzonych dźwigów.

Oba statki zatrudnione są w serwisach SeaGo Line - *Bomar Victory* w serwisie L27 (Baltics Link 1) z rotacją Gdańsk - St. Petersburg - Ust Ługa - Ryga / Kłajpeda - Gdańsk, a *Petkum* - bardziej nieregularnie, czarterowany okresowo dla doraźnych potrzeb.

OFFSHORE WIND

Nowa super-zwijarka w Stoczni Gdańsk pozwoli podwoić produkcję wież elektrowni wiatrowych

3 marca br. w hali K1 Stoczni Gdańsk SA odbyła się uroczystość uruchomienia nowoczesnego urządzenia do zwijania blachy grubej. Maszyna o wartości ponad 1 mln EUR, jedna z największych tego typu w Polsce umożliwi produkcję ogromnych sekcji do wież wiatrowych.

Zwijarka MCB 3090WT jest pierwszym elementem nowego ciągu technologicznego, który pozwoli zwiększyć dwukrotnie obecną wydajność produkcji wież do elektrowni wiatrowych. To również pierwsza duża inwestycja na terenie Stoczni Gdańsk od 2010 roku.

Już dziś spółka GSG Towers należąca do Grupy Stoczni Gdańsk może ich wyprodukować 14 w ciągu miesiąca. Po uruchomieniu całej linii produkcyjnej będzie to 28 wież miesięcznie. Obecnie Gdańsk jest polskim centrum produkcji tego rodzaju. W końcu roku fabryka wież pracująca na terenie stoczni będzie jedną z największych w Europie.

Zadaniem nowej zwijarki jest przygotowanie podstawowych elementów do budowy wież wiatrowych, tzw. zwijek, z których montowane są większe sekcje. Sekcje takie mogą mieć do 50 metrów długości i 6,5 me-



Uroczystość uruchomienia nowej zwijarki w Stoczni Gdańsk 3 marca 2015 r.
Fot.: G. Landowski

trów średnicy, w drugiej połowie roku 2015 możliwa będzie już produkcja ogromnych sekcji o średnicy do 8 metrów. Maksymalna grubość blachy, jaką zwijarka może wygiąć to 120 mm (!).

Parametry zwijarki MCB 3090WT:

- możliwości zwijania blach o szerokości do 3000 mm i średnicy od 990 mm do 8,500 mm, grubości od 20 mm do 120 mm przy pełnej szerokości;
- maszyna dostosowana jest do zwijania zarówno cylindrycznych elementów jak i stożków występujących tak w wieżach wiatrowych jak i w innych konstrukcjach;
- konstrukcja czterowalcowa pozwala na zwijanie blach z podginaniem;
- cyfrowy układ sterowania z wbudowaną pamięcią pozwalającą zapamiętywać i wykonywać powtarzalnie operacje gięcia, pulpit sterowniczy z ekranem dotykowym z możliwością zdalnego łączenia się z serwisem producenta celem wprowadzania korekt do ustawień maszyny i bieżącego serwisu ustawień;

- waga maszyny 156 t.

Montaż zwijarki ukończono 29 stycznia 2015. Jest to drugie tego typu urządzenie na terenie stoczni. Pierwsze jest urządzeniem mniejszym typu MCB 3070WT, które pozwala na zwijanie blachy o grubości od 12 mm do 78 mm oraz średnicy do 6,500 mm.

Relację TV z uroczystości można obejrzeć klikając na:

<http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/super-zwijarka-w-stoczni-gdansk/>

INNE

Rozstrzygnięty konkurs RINA-Korab 2015



Agnieszka Piekło - laureatka, "The 2015 RINA-Korab Student Naval Architect Award" oraz przedstawiciele RINA i TOP Korab: Trevor Blakeley i Jerzy Czuczman.

Fot.: P. Stareńczak

Na Politechnice Gdańskiej, w Audytorium Profesora Sipowicza Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa, 19 marca 2015 odbyła się publiczna prezentacja prac dyplomowych nominowanych do Nagrody Korab-RINA 2015, za najlepsze prace dyplomowe obronione w roku akademickim 2013/2014. Była to dziesiąta edycja konkursu i nagrody RINA-Korab.

Komisja złożona z przedstawicieli TOP Korab i RINA przyznała „The 2015 RINA-Korab Student Naval Architect Award”, za pracę pt. „Evaluation of the accuracy of ship resistance prediction methods including Computational Fluid Dynamics - case study” („Ocena dokładności metod prognozowania oporu statku z wykorzystaniem numerycznej mechaniki płynów na podstawie wybranego przypadku”), którą opracowała i przedstawiła mgr inż. Agnieszka Piekło.

Nominowani do finału konkursu byli również:

- mgr inż. Blanka Golecka za pracę pt. „Application of Strain Measurements in the Experimental Modal Analysis” („Zastosowanie pomiarów odkształceń w eksperymentalnej analizie modalnej”),
- mgr inż. Anna Wierzbicka za pracę pt. „Wpływ przewymiarowania spoiny pachwinowej na wartość kątowych odkształceń spawalniczych”,

- mgr inż. Wojciech Fiłonowicz za pracę pt. „Analiza odpowiedzi strukturalnej modułu *lower riser package* podczas ładowania modułu na podwodnej głowicy produkcyjnej”.

Warto odnotować, że po raz pierwszy w historii konkurs zwyciężcą została kobieta. Także po raz pierwszy w historii konkursu, prezentacja jednej z prac była prowadzona przez osobę będącą poza granicami kraju, za pośrednictwem łączu telekomunikacyjnych.

rel (TOP Korab)

Transport Week 2015 ze stoczniovym akcentem



Uczestnicy Transport Week 2015 w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA.
Fot.: G. Landowski

Za nami 5 edycja konferencji Transport Week. Po raz kolejny przedstawiciele firm logistycznych, portów morskich, armatorów oraz instytucji z otoczenia biznesu rozmawiali na tematy związane z transportem. W tym roku najważniejszymi kwestiami poruszonymi podczas 3 dni prelekcji i paneli dyskusyjnych były przewozy kontenerowe, proekologiczne zarządzanie portami oraz żegluga, kwestie techniczne związane z ochroną środowiska na morzu i w portach, głównie w zakresie ograniczania emisji szkodliwych ze statków i urządzeń portowych, obsługa klienta portowego oraz dalszy rozwój sektora transportowego na Pomorzu.

Niezwykle ciekawymi spostrzeżeniami nt. rozwoju terminali kontenerowych podzielił się z uczestnikami konferencji Bjarne Mathiesen, przedstawiciel światowej grupy doradczo-inżynieryjno-projektowej Ramboll, były prezes portu w Aarhus. Mathiesen podkreślał, że zawsze o rozwoju terminali decyduje rynek, a robi to rękami armatorów/linii żeglugowych. Bazując na aktualnym zapotrzebowaniu swoich klientów oraz prognozując dalszy rozwój rynku, to giganci tacy jak Maersk, MSC, CMA CGM czy MOL decydują o tym, czy dany port czy terminal będzie się rozwijał. I ważnym jest aby pamiętać, że w każdym momencie armator może się z danego portu wycofać i wybrać inny. Naturalnie, jest to ryzyko w pewien sposób wpisane w proces biznesowy każdego terminala, jednak ważnym jest aby w miarę możliwości zapewniać jak największą dywersyfikację klientów terminali. Uwagi te wydają się być niezwykle istotne w kontekście naszego największego terminala kontenerowego, czyli DCT Gdańsk, związanego z Maersk (obecnie z aliansem Maersk-MSK).

Bardzo ciekawą prezentację przedstawiła również Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk, Dorota Raben. Głównym tematem wystąpienia była szeroka współpraca pomiędzy zarządem portu, terminalami, spedytorami, armatorami, izbami kontroli, instytucjami otoczenia biznesu. Podkreślała, że jedynie w oparciu o ścisłą kooperację jest możliwe rozwijanie aktywności gospodarczej na obszarach portowych. Przy okazji powiedziała o planach rozbudowy Portu Północnego (będziemy pisać o tym szerzej na łamach Invest in Pomerania).

Podczas konferencji sporo mówiło się o proekologicznych aspektach transportu morskiego, zwłaszcza o dyrektywie siarkowej. Innym ważnym tematem było LNG i jego wykorzystanie w transporcie morskim.

Uczestnicy Transport Week w drugim dniu piątej edycji wydarzenia mieli okazję wziąć udział w wizycie technicznej współgrającej z tematyką wielu wystąpień tegorocznej konferencji. Zorganizowano *study tour* do Gdańskiej Stoczni Remontowa SA oraz stoczni Remontowa Shipbuilding SA. Pierwsza należy do pionierów i ma wielki udział w rynku instalacji systemów odsiarczania spalin (tzw. *scrubberów*), druga jest jednym ze światowych liderów rynkowych w zakresie budowy statków z napędem LNG.

W trakcie wizyty spotkali się z przedstawicielami *managementu* Remontowa Holding. Dyrektor zarządzający Arkadiusz Aszyk przedstawił prezentację nt. działalności tej największej w Polsce stoczniowej grupy kapitałowej. Członek zarządu Gdańskiej Stoczni Remontowa Zbigniew Andruszkiewicz omówił najciekawsze projekty realizowane w tej stoczni, dotyczące przede wszystkim instalacji systemów odsiarczania spalin na statkach. Z kolei członek zarządu stoczni Remontowa Shipbuilding Jan Paszkowski zaprezentował budowane w tej stoczni statki koncentrując się na problematyce wykorzystania LNG w napędach okrętowych.

Relację TV z wydarzenia można obejrzeć klikając na:

<http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/transport-week-2015/>

Norwegian-Polish Maritime Dinner - rozmowy o współpracy w przemyśle morskim



Ambasador Karsten Klepsvik (z lewej) i radca handlowy Piotr Dudziński z Ambasady Norwegii w Polsce. Goście z uwagą wysłuchali prezentacji o współpracy norwesko-polskiej.

We wtorek, 24 marca br. na zaproszenie Ambasadora Królestwa Norwegii w Polsce Karstena Klepsvika, w hotelu Hilton w Gdańsku spotkali się polscy i norwescy przedstawiciele sektora przemysłu morskiego - stoczni, przedsiębiorstw, organizacji oraz instytucji rządowych i samorządowych. Podczas Norwegian - Polish Maritime Dinner rozmawiano o możliwościach rozwoju współpracy pomiędzy obydwojoma krajami w dziedzinie gospodarki morskiej.

Podczas spotkania o dotychczasowej współpracy, perspektywach jej zacieśnienia oraz szansach dla polskich przedsiębiorstw na rynku norweskim mówił ambasador Norwegii Karsten Klepsvik. W imieniu strony polskiej przemawiał Marian Siemakowicz, radca-minister w Ambasadzie Rzeczypospolitej Polskiej w Królestwie Norwegii.

O wymianie handlowej pomiędzy Polską i Norwegią, z przykładami najciekawszych produktów i wspólnych projektów, przedstawił Piotr Dudziński, radca handlowy Ambasady Królestwa Norwegii w Polsce. Obroty polskiego sektora morskiego w Polsce osiągają corocznie wielkość 60 mld NOK (koron norweskich), a branży stoczniowej 20 mld NOK - mówił Piotr Dudziński. W polskich stocznjach produkcyjnych i remontowych oraz biurach projektowych i innych podmiotach z nimi współpracujących pracuje około 31 tys. osób. Norwegia jest najważniejszym partnerem w polskim biznesie stoczniowym. Wartość polskich produktów i usług stoczniowych wytwarzanych dla odbiorców w Norwegii osiągnęła 1,2 mld USD, a jej udział stanowi 43% wartości polskiego eksportu do tego kraju. Polska branża stoczniowa jest też liderem w imporcie wyrobów i usług z Norwegii. Ich wartość w 2013 r. osiągnęła 730 mln USD, co stanowi około 38% wartości importu z tego kraju.

O współpracy z partnerami z Norwegii mówili Andrzej Wojtkiewicz, prezes stoczni Remontowa Shipbuilding oraz Krzysztof Kulczycki, z Rady Nadzorczej Crist SA.

Polskie firmy produkują dla norweskich odbiorców - zarówno armatorów jak i tamtejszych stoczni (w tym drugim przypadku jako podwykonawcy, budowniczowie częściowo wyposażonych kadłubów i sekcji oraz bloków okrętowych) - bardzo nowoczesne jednostki pływające. Zdarzają się też konstrukcje stalowe (np. moduły platform, wiertnie) dla norweskich stoczni lub na jednostki pływające (np. statki wiertnicze) budowane na całym świecie, a przeznaczone m.in. dla armatorów norweskich lub do eksploatacji na norweskich gazowych i naftowych polach *offshore*.

Liderem w produkcji kompletnie wyposażonych statków, w znacznej mierze na rynek norweski, jest Remontowa Shipbuilding z grupy kapitałowej Remontowa Holding, która zbudowała m.in. 24 promy pasażersko samochodowe dla różnych tamtejszych operatorów. Także Crist od lat intensywnie współpracuje z Norwegami, budując zarówno sekcje i kadłuby (w ostatnim czasie w coraz większym stopniu wyposażone) dla tamtejszych stoczni, a także moduły na platformy. Liczne polskie firmy zarówno z Trójmiasta jak i Pomorza Zachodniego produkują także sekcje, bloki, nadbudówki, kadłuby statków oraz specjalistyczne wielkogabarytowe konstrukcje stalowe (Vistal Gdynia, EPG) i komponenty dla norweskiego sektora *offshore*.

Większość budowanych w naszym kraju najnowocześniejszych i spełniających najwyższe światowe stan-

dardy m.in. w zakresie ochrony środowiska statków - nie tylko zresztą dla Norwegii - jest zaprojektowanych w całości przez polskie firmy projektowe lub we współpracy z ich norweskimi odpowiednikami, a także przez polskie oddziały norweskich biur projektowo-konsultingowych. O wysokiej jakości tych produktów i o pracy polskich inżynierów, także w zakresie nadzoru klasyfikacyjnego mówił Andrass Joensen, prezes DNV GL Poland.

Tematykę zbliżających się targów BALTEXPO 2015, które odbędą się w Gdańsku od 7 do 9 przybliżył Marek Witecki project manager z Zarządu Targów Warszawskich S.A., organizatora BALTEXPO. Oprócz licznego udziału firm norweskich, innym godnym odnotowania faktem będą Duńsko-Polskie Forum Gospodarki Morskiej oraz Silk Road Maritime Route Business Seminar, organizowane przy współudziale Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych (PAIiZ).

Relację TV z wydarzenia można obejrzeć klikając na:

<http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/norwegian-polish-maritime-dinner-2015/>

Newsletter Związku Pracodawców FORUM OKRĘTOWE ukazuje się raz w miesiącu

Uphagena 23, 80-237 Gdańsk
telefon: (+48) 58 345 82 89
www.forumokretowe.org.pl
e-mail: forum@forumokretowe.org.pl

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

Wydawca:

PortalMorski.pl 

Redakcja: TEMAT Sp. z o.o., Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk