



## U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

### NOWE BUDOWY I KOOPERACJA STOCZNIOWA

#### Remontowa Shipbuilding: pierwszy prom dla BC Ferries w drodze do Kanady



*Salish Orca* podczas wyjścia w rejs do Kanady.  
Fot. Piotr B. Stareńczak

Cruz na Wyspach Kanaryjskich (gdzie wstępnie jest spodziewany 3 grudnia) oraz w Panama City w Panamie w celu zatankowania paliwa.

Na górnym pokładzie samochodowym ustawiono kontenerowe zbiorniki zwiększające tymczasowo ilość bunkru, jaką może przyjąć statek. Po przejściu przez Kanał Panamski skieruje się on na północ, wzdłuż zachodniego wybrzeża Ameryki Północnej, do prowincji British Columbia. Gdy *Salish Orca*, pierwszy statek z napędem LNG we flocie BC Ferries, dotrze tam, zaczną się szkolenia załogi i jej zaznajamianie ze statkiem. Po dniach otwartych, podczas których prom zostanie udostępniony do zwiedzania w Powell River i w Comox, wejdzie on na linię łączącą te miejscowości na wiosnę 2017 r.

Pierwszy z trzech promów klasy „Salish”, zamówionych w stoczni Remontowa Shipbuilding, należącej do Remontowa Holding, przez kanadyjskiego armatora BC Ferries - największego operatora promowego w Ameryce Północnej, wyruszył we wtorek, 22 listopada 2016 r., w długą podróż do docelowego miejsca eksploatacji w zachodniej Kanadzie.

Prom dwustronny z napędem gazowym (LNG) *Salish Orca*, o wartości kontraktowej ponad 50 mln USD, dotrzeć ma do Kolumbii Brytyjskiej w styczniu, a na wiosnę 2017 rozpocznie tam pracę.

Prom ma do przebycia, z Gdańska do Kolumbii Brytyjskiej w zachodniej Kanadzie, ok. 10 440 mil morskich. Transatlantycka podróż zajmie, według szacunków armatora, 45 do 55 dni, w zależności od warunków pogodowych. Statek zatrzyma się w Santa

Na mocy kontraktu, armator BC Ferries przejmie formalnie statek od stoczni w Kolumbii Brytyjskiej. Stocznia Remontowa Shipbuilding SA, odpowiedzialna za dostarczenie promu do Kanady, wynajęła w tym celu renomowaną firmę wyspecjalizowaną w dostawach i przemieszczeniach statków - Redwise Maritime Services BV, której załoga obsadziła prom. Jednak poza główną załogą z Redwise, na statku znajdować się będzie także kilku członków załogi armatora (BC Ferries), wymienianych na kolejne etapy podróży promu z Bałtyku do zachodniej Kanady, w celu szkolenia i zaznajomienia się z promem.

Część wyposażenia promu dostarczyły polskie firmy z grupy Remontowa Holding. Remontowa Hydraulic Systems (spółka dawniej znana pod nazwą Hydroster i obecny właściciel marki o tej nazwie) wyposażył jednostkę w drzwi wodoszczelne grodziowe. Remontowa Lighting Technologies dostarczyła oprawy w technologii LED, które są zamiennikiem opraw świetlówkowych, natomiast spółka Remontowa Electrical Solutions była dostawcą rozdzielnic i pulpitu. Remontowa LNG Systems (FUO Rumia) wykonała (we współpracy z firmą Wartsila) zbiornik gazu LNG. Natomiast firma Famos dostarczyła wszystkie materiały wyposażeniowe, w tym meble do części pasażersko-załogowej. Wśród dostawców znalazły się także firmy spoza grupy Remontowa Holding - np. okna dostarczył Bohamet.

### Charakterystyka podstawowa promu:

<http://www.portalmorski.pl/stocznie/nowe-budowy/45670-remontowa-shipbuilding-pierwszy-prom-dla-bc-ferries-w-drodze-do-kanady>

### **Minik Arctica już na Grenlandii**



Powitanie *Minik Arctica* w Nuuk na Grenlandii.  
Fot.: Royal Arctic Line

*Minik Arctica*, wielozadaniowy statek towarowy zbudowany przez stocznnię Remontowa Shipbuilding dla grenlandzkiej Royal Arctic Line, dotarł w połowie listopada na Grenlandię.

Po przekazaniu przez stocznnię 1 września, prowadzono na nim, już w Danii, prace przygotowawcze i szkolenie załogi aż do 2 listopada, kiedy to wyruszył w drogę na Północny Atlantyk. Armator zaplanował chrzest jednostki i „dzień otwarty” na 30 listopada w miejscowości Qaqortoq na południu Grenlandii.

*Minik Arctica*, to statek towarowy, ale bardzo specyficzny i skomplikowany, z licznymi elementami nietypowego wyposażenia. Wyzwaniem dla projektantów i budowniczych było przystosowanie jednostki do ciągłej eksploatacji w bardzo niskich temperaturach, a także pomieszczenie w niedużym kadłubie

wszystkich systemów i urządzeń, z których wielu nie spotyka się zazwyczaj na statkach tej wielkości.

Zadaniem tego skrzyżowania lodołamacza, statku zaopatrzeniowego i kontenerowca jest utrzymywanie komunikacji (statek ma kilka miejsc pasażerskich w salonie z fotelami lotniczymi) i zaopatrzenia pomiędzy małymi miejscowościami i osadami wzdłuż wybrzeża największej wyspy świata.

*Ivalo Arctica* - pierwszy ze statków typu B202, reprezentowanego przez także przez *Minik Arctica*, pracuje już na wodach Grenlandii. Został przekazany armatorowi w marcu br., a uroczyste ochrzczone 22 października w Aasiaat, który jest jego portem bazowym (jest to największy port eksportu ryb z Grenlandii). Matką chrzestną została Ann Andreassen - dyrektor domu dziecka z Uummannaq. Mimo mrozu i zimna na uroczystości zgromadziło się ponad 800 mieszkańców Aasiaat. Po uroczystości około 400 osób zwiedziło statek *Ivalo Arctica*.

### Charakterystyka podstawowa statków typu B202:

<http://www.portalmorski.pl/stocznie/nowe-budowy/45475-minik-arctica-w-drodze-na-grenlandie>

### **Holowniki dla Marynarki Wojennej ze stoczni Remontowa Shipbuilding?**

16 listopada 2016 r., Inspektorat Uzbrojenia zakończył postępowanie przetargowe w sprawie wyboru stoczni, która zbudować ma nowe holowniki dla Marynarki Wojennej RP, wydając „Informację o wyborze oferty najkorzystniejszej”.



Wizualizacja holownika ofertowanego przez stocznnię Remontowa Shipbuilding w przetargu dla Marynarki Wojennej; ostateczna wersja projektu przyjętego do realizacji może się różnić od pokazanego na wizualizacji.

Rys.: Remontowa / NED

Plan zakłada, że zwycięzca postępowania przetargowego będzie miał 60 miesięcy na realizację zamówienia od momentu zawarcia kontraktu. Nie wiadomo, kiedy dojdzie do jego podpisania, gdyż wiele zależy od zwyczajowych procedur i dalszych losów postępowania, np. od tego, czy któryś z pozostałych oferentów nie zaskarży wyników przetargu, jednak teoretycznie kontrakt mógłby być podpisany jeszcze w tym roku.

Z wcześniej publikowanych dokumentów przetargowych wiadomo, że według wstępnych wymagań taktyczno-technicznych, dotyczących holowników, miały one charakteryzować się wypornością pełną do 350 ton, autonomicznością do dwóch tygodni, możliwością przewozu dwunastu osób (lub 50 na pokładzie otwartym), nieograniczoną dzielnością morską, prędkością dochodzącą do 12 węzłów, możliwością przewozu ładunku o łącznym ciężarze 25 kN, uciążu 250 kN oraz możliwością holowania z rufy oraz dziobu.

Wśród wymogów znalazło się m.in. prowadzenie ewakuacji technicznej, możliwość neutralizacji skutków zanieczyszczeń ropopochodnych, możliwość udzielania uszkodzonym jednostkom oraz wsparcie akcji ratowniczych, w tym samodzielne lub we współdziałaniu z innymi jednostkami prowadzenie akcji poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu.

## Stocznia Wisła przekaze częściowo wyposażony kadłub sejnera dla Larsnes



Sylwetka sejnera Gunnar K.

Rys.: Naval Consult

Lofotów, z przewidywanym terminem przekazania do eksploatacji w III kwartale 2017 roku oraz *Nordhavet*, o numerze budowy 59, dla armatora Arvesen AS z Ibestad w rejonie Troms, z terminem przekazania przez stocznnię w II kwartale roku 2018 (niektóre źródła mówią o maju).

Oba statki mają być zbudowane według niemal identycznego projektu (NC 126) i mają się charakteryzować tonażem pojemnościowym brutto tuż poniżej 500 jednostek. Każdy ze statków ma być wyposażony w zbiorniki do przewozu żywych ryb o pojemności 420 m<sup>3</sup>.

Jak wynika z jednej z renomowanych baz danych statków i zamówień stoczninowych - częściowo wyposażony kadłub statku rybackiego *Nordhavet*, dla stoczni Larsnes, zbudować ma Stocznia Wisła z Gdańska.

Na mocy rozstrzygnięcia przetargu zwycięstwo przyznano stocznni Remontowa Shipbuilding SA, której oferta - jak wynika ze wspomnianego wyżej dokumentu - jako jedyna nie została odrzucona, otrzymując przy tym 100 punktów (najbardziej ważąca była cena, pozostałymi kluczowymi kryteriami były długość okresu gwarancji oraz serwis posprzedażny i pomoc techniczna).

Poza stocznnię Remontowa Shipbuilding SA o zamówienie na holowniki ubiegały się dwa konsorcja: Damen Shipyards Gdynia ze Stocznnią Marynarki Wojennej w upadłości likwidacyjnej oraz Stocznia Remontowa Nauta wraz z Morską Stocznnią Remontową Gryfia SA.

Inspektorat Uzbrojenia poszukiwał możliwości pozyskania sześciu jednostek, które mają zastąpić w linii obecnie eksploatowane holowniki stacjonujące w bazach morskich w Gdyni i w Świnoujściu. Postępowanie przetargowe rozpoczęto w grudniu 2014 roku.



Nordhavet - renderyzacja komputerowa.  
Rys.: Naval Consult

głością całkowitą 38,65 m i szerokością 9,25 m i wyposażony jest w sześć zbiorników RSW (na chłodzoną wodę morską), z których pięć przeznaczonych do przewozu żywych ryb. Łączna pojemność tych ładowni na ryby wynosi ok. 420 m<sup>3</sup>. Pomieszczenia załogi zaplanowano dla 10 osób w czterech pojedynczych i trzech dwuosobowych kabinach.

Statek ma być przekazany armatorowi w IV kwartale przyszłego roku (według niektórych źródeł - w grudniu).

**Charakterystyki podstawowe: Nordhavet (Larsnes 59) oraz Gunnar K (Larsnes 60):**

<http://www.portalmorski.pl/stocznie/nowe-budowy/45558-kadluby-sejnerow-ze-stoczni-safe-i-wisla-dla-larsnes>

Nie wiadomo, czy kadłub *Sander Andre* jest lub będzie budowany w Polsce.

Później stocznia Larsnes Mek. verksted AS poinformowała o podpisaniu kontraktu na budowę statku rybackiego *Gunnar K* dla armatora Kristoffersen Fiskebåt AS, którego kadłub ma być zbudowany w Gdańsku, nie podając jednak - w której stoczni. Według innych źródeł norweskich - częściowo wyposażony kadłub jednostki *Gunnar K* ma być zbudowany przez stocznnię Safe Sp. z o.o. z zakładem produkcyjnym na terenie byłej Stoczni Gdańskiej.

W tym przypadku projekt statku również pochodzi z Naval Consult AS i ma być, zasadniczo, taki sam, jak dla statków *Sander Andre* i *Nordhavet*.

Sejner o stoczniowym numerze budowy 60, który ma otrzymać imię *Gunnar K*, charakteryzuje się dłu-

## REMONTY I PRZEBUDOWY

### Gdańska Stocznia Remontowa zmodernizuje promy brytyjskiego operatora



Prom pasażersko-samochodowy *Pride of Bruges*.  
Fot.: P&O Ferries

Brytyjski operator P&O Ferries, należący do czołowych graczy w zakresie przewozów promowych na trasie: Europa kontynentalna - Wielka Brytania, planuje modernizację dwóch jednostek. Chodzi o zbudowane w 1987 roku promy *Pride of York* i *Pride of Bruges*, kursujące na trasie Hull-Zeebrugge. Siostrzane jednostki, o długości niemal 180 m i tonażu pojemnościowym brutto po 32 000 jednostek, mogą przewozić do 1050 pasażerów i 850 samochodów osobowych.

Modernizacja zostanie przeprowadzona w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA i ma obejmować infrastrukturę hotelowo-gastronomiczną. Koszt inwestycji to - jak podaje portal World Maritime News - 8,5 mln GBP (44 mln zł).

Jak poinformował Janusz Woźniak, rzecznik prasowy stoczni Remontowa SA, w najbliższych miesiącach, od grudnia do marca, wyremontuje ona łącznie dziewiętnaście promów pasażersko-samochodowych. Głównie będą to remonty polegające na odnowieniu klasy.

## Podsypkowiec *Tideway Rollingstone* w Remontowej SA



Fall pipe vessel lub podsypkowiec *Tideway Rollingstone* w stoczni Remontowa SA.

Fot.: Piotr B. Stareńczak

Oprócz typowych statków towarowych, czy pasażerskich, w stoczni Remontowa SA remontowane są także specjalistyczne statki różnych typów, wykorzystywane w inżynierii morskiej. Jednak podsypkowce bywają w Gdańsku rzadziej, głównie dlatego, że światowa flota tych jednostek nie jest liczna.

*Tideway Rollingstone* to jeden z takich specjalistycznych statków należących do floty belgijskiej firmy DEME (Dredging, Environmental & Marine Engineering) specjalizującej się w pracach pogłębiarskich i hydrotechnicznych.

Zbudowany jako Super Servant 1 w 1979 roku w japońskiej stoczni Oshima Shipbuilding Co., Ltd. statek charakteryzuje się obecnie nośnością 14 310 ton, długością całkowitą 140 m, szerokością 32 m, zanurzeniem 4,8 do 6,8 m i prędkością do

ok. 12 węzłów. W 2012 roku jednostka ta została przebudowana na podsypkowiec. Obecnie pływa pod flagą Holandii (port macierzysty - Flushing) i klasyfikowana jest przez American Bureau Of Shipping. Ostatnio statek pracował w rosyjskich portach Bałtysk i Kaliningrad.

W nomenklaturze fachowej ten typ statku określany jest jako *pipe burying vessel* lub też *fall pipe vessel* albo *rock dumping vessel*, który pracuje m.in. przy budowie fundamentów pod morskie elektrownie wiatrowe czy też przygotowuje podłoże pod budowę podwodnych rurociągów. Do jego zadań należy np. zasypywanie ułożonych na dnie morza kabli i rurociągów poprzez precyzyjne zrzucanie tłuczni czyli kruszywa naturalnego ze skały, w określone miejsca na dnie morza.

Zasypywanie podmorskich kabli i rurociągów odbywa się w rejonach przybrzeżnych i w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów takich jak np. platformy wydobywcze. Wynika to z potrzeby zabezpieczenia podmorskich łączy np. przed sieciami rybackimi i dużym ruchem jednostek mogących uszkodzić takie łącza. Na pełnym morzu, z uwagi na duże głębokości, operacje takie nie są prowadzone.

W środkowej części kadłuba podsypkowca znajduje się *moonpool* („studnia”), przez który odbywa się operacja przykrywania rurociągów gazowych i magistrali kabli, łączących platformy z innymi obiektami lub stałym lądem. Kruszywo lub kamienie zrzucane są przez wysuwany poprzez *moonpool* specjalny rękaw (*fall pipe*) ze zdalnie kierowaną końcówką, dzięki której możliwe jest precyzyjne kierowanie „lawiny” kamieni w pożądane miejsce.

To nie pierwszy statek tego typu obsługiwany w Remontowej SA. W 2004 oraz 2013 roku stocznia remontowała także podsypkowiec *Seahorse*. Również *Tideway Rollingstone* był już w gdańskiej stoczni wcześniej - w listopadzie 2011 roku Remontowa SA prowadziła na nim prace dokowe.

Tym razem głównym zadaniem Remontowej SA na tym statku był montaż zagęszczarki. Jednak wraz z postępowaniem prac, klient zlecał stoczni dodatkowe czynności, takie jak m.in. przebudowa zsypów, remont zrębnic ładowni, czy montaż dodatkowych kabli.

Zagęszczarka, to urządzenie, które ma ubijać np. tłuczeń, wrzucany następnie w określone miejsce pod wodą poprzez *moonpool* i *fall pipe*. Urządzenie to składa się z wielu elementów i waży sumie ponad 35 ton. Zadaniem Remontowej SA było zmontowanie zagęszczarki, a następnie jej instalacja na wysokości *moonpool-u*, a także instalacja całego systemu napędu zagęszczarki, w tym okablowania, hydrauliki i 20-stopowego kontenera.

**Konsorcjum Producentów Wyposażenia Morskiego wspiera program „Batory”**

Logotypy firm - uczestników Konsorcjum Producentów Wyposażenia Morskiego.

10 listopada 2016 r. firmy: Remontowa Hydraulics Systems Sp. z o.o., Fabryka Sprzętu Okrętowego „Mebblomor” SA, Toruńskie Zakłady Urządzeń Okrętowych „Towimor” SA, AMEK Offshore Sp. z o.o. oraz Hydromega Sp. z o.o. utworzyły konsorcjum polskich producentów wyposażenia pokładowego wspierających inwestycję Projektu „Batory”.

Liderem konsorcjum jest Remontowa Hydraulics Systems Sp. z o.o. Przedsięwzięcie to wyraz konsolidacji polskich firm w ramach odbudowy polskiego przemysłu stoczniowego.

Jak informują firmy uczestniczące w konsorcjum, których przedstawiciele podpisali w tej sprawie list intencyjny, najważniejszym celem funkcjonowania konsorcjum jest przedstawienie kompleksowej oferty na dostawę wyposażenia na prom ro-pax „Batory” jak również inne promy pasażerskie.

Firmy partnerskie biorące udział w konsorcjum dostarczą najwyższej klasy sprzęt, przygotowany w oparciu o wieloletnie doświadczenie branżowe.

Cele jakie sobie stawiają to m.in.:

- konsolidacja polskich firm w ramach odbudowy polskiego przemysłu stoczniowego,
- dostawy najwyższej klasy, popartej doświadczeniem i pozycją na rynku,
- rozwój krajowych i najlepszych w branży firm, zgodny z polityką budowania Narodowych Czempionów,
- kompleksowa oferta wyposażenia, pochodząca od uznanych na rynku dostawców,
- wsparcie dla firm projektowych.

Z prezentacji pt.: „Plan na rzecz odpowiedzialnego rozwoju” zamieszczonej na stronie Ministerstwa Rozwoju wynika, że program „Batory” to część planu wicepremiera Mateusza Morawieckiego. Zakłada on m.in. budowę w polskich stoczniach promów pasażerskich. Jednostki mają zamówić Polska Żegluga Morska i Polska Żegluga Bałtycka. Inwestycję ma finansować Polski Fundusz Rozwojowy. W ten sposób Ministerstwo Rozwoju zamierza wspomóc polskie firmy, by te w większym stopniu zaangażowały się w rozwój przemysłu stoczniowego.

Zakładany efekt programu „Batory” to przesunięcie polskiego sektora stoczniowego w kierunku produkcji większych, wyspecjalizowanych jednostek o wyższej wartości dodanej. Przesłanki rynkowe dla ww. programu to prognozowane zamówienia polskich podmiotów oraz dynamiczny wzrost rynku statków o napędzie LNG uwarunkowany wymogami ochrony środowiska naturalnego.

Treść listu intencyjnego dostępna jest pod adresem:

[http://forumokretowe.org.pl/files/news\\_pl\\_101.pdf?m=1479051414](http://forumokretowe.org.pl/files/news_pl_101.pdf?m=1479051414)

**INNE****Polski Rejestr Statków SA i Enamor rozszerzają działalność na rynku greckim**

22 listopada b.r. w Hotelu Savoy w Pireusie odbyło się spotkanie z firmami greckimi, zorganizowane przez współpracującą od wielu lat z Polskim Rejestrem Statków SA firmę Enamor oraz grecką firmę Navicom. Spotkanie to dotyczyło nawiązania współpracy i wykorzystania potencjału firm na rynku greckim: Enamor otworzył dwa lata temu swoje przedstawicielstwo w Grecji, zaś Polski Rejestr Statków posiada od wielu lat swoją placówkę w Pireusie. W ramach zacieśniania współpracy z klientami tego rynku, przedstawiciele Enamoru zaprezentowali na spotkaniu szereg swoich produktów.



Spotkanie w Pireusie.  
Fot.: [www.prs.pl](http://www.prs.pl)

Wśród nich znalazły się między innymi: urządzenie diagnostyczne do pomiaru momentu obrotowego wału śrubowego E-Torque Meter, wchodzące w skład Systemu Wspomagania Kontroli Napędu Propulsion Control Assistance System ETNP-10, a także dwa inne systemy: System Optymalizacji Efektywności Energetycznej Ship Efficiency Optimisation System ESOS 2.0 i System Monitorowania Zużycia Paliwa Monitoring of Fuel Consumption System EFCM. Systemy te wychodzą naprzeciw najnowszym wymaganiom Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w zakresie rozszerzenia i realizacji Planu zarządzania efektywnością energetyczną przez statki (SEEMP), oraz wymaganiom zarówno Unii Europejskiej, jak i IMO, w zakresie monitorowania emisji CO<sub>2</sub> z żeglugi morskiej i zmniejszania globalnego ocieplenia. Firma Enamor wystąpiła do PRS o rozpoczęcie procedury uznania typu dla swoich nowych produktów.

Polski Rejestr Statków na spotkaniu reprezentował kierownik Inspektoratu Maszynowo-Wyposażeniowego PRS - p. Krzysztof Kołwzan, który przedstawił prezentację dotyczącą wymagań regulacji Unii Europejskiej w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji CO<sub>2</sub> ze statków (MRV) oraz nowych wymagań IMO wchodzących w życie w marcu 2018 roku.

IMO planuje bowiem wdrożyć System gromadzenia danych o zużyciu paliwa przez statki (IMO DCS) oraz rozszerzyć zakres wymaganego już przepisami Załącznika VI do Konwencji MARPOL Planu zarządzania efektywnością energetyczną przez statki (SEEMP) o nową część, związaną z implementacją mechanizmu IMO DCS przez statki o pojemności brutto 5000 i większej.

Zarówno zaprezentowane podczas spotkania produkty firmy Enamor, jak i tematyka przepisowa przedstawiona w prezentacji PRS, wzbudziły duże zainteresowanie wśród obecnych gości. Nowe wymagania w światowej i europejskiej żegludze w zakresie monitorowania emisji CO<sub>2</sub> wymuszają instalowanie nowych systemów, które będą wspomagać załogi statków w spełnianiu nowych norm. Stąd na seminarium pojawiły się liczne zapytania przedstawicieli armatorów na temat kosztów zakupu i instalacji takich systemów, zakresu obowiązywania wymagań EU i IMO, możliwych odstępstw od wymagań dla statków, a także porównania dwóch systemów monitorowania emisji CO<sub>2</sub>, które obowiązują w EU już od końca 2015 roku, a które będą obowiązywać również w żegludze światowej od 2018 r.

## **Inauguracja roku akademickiego i 25-lecie Wydziału Techniki Morskiej i Transportu ZUT w Szczecinie**

8 listopada 2016 r. w Audytorium im. prof. Eugeniusza Skrzymowskiego, odbyła się uroczystość z okazji 25-lecia Wydziału Techniki Morskiej i Transportu, połączona z rozpoczęciem roku akademickiego. Z tej okazji dziekan WTMiT, dr hab. inż. Maciej Taczała, prof. nadzw. ZUT, przedstawił krótko historię wydziału, przypomniał najważniejsze daty i nazwiska. Opowiedział także m.in. o wieloletniej współpracy ze Stoczną Szczecińską i problemach powstałych po jej upadłości oraz o nowych perspektywach i nadziejach dla Wydziału i środowiska morskiego: o innowacyjnych technologiach morskich w zakresie specjalistycznych jednostek pływających, konstrukcji morskich i przybrzeżnych oraz logistyki opartej o transport morski i śródlądowy. Stanowią one jedną z tzw. Krajowych Inteligentnych Specjalizacji i wpisują się w zakres specjalizacji badawczych wydziału.

Obecny na uroczystości JM Rektor ZUT w Szczecinie, dr hab. inż. Jacek Wróbel, prof. nadzw. ZUT, wręczył Dziekanowi WTMiT pamiątkową statuetkę i przekazał gratulacje jubileuszu oraz wiele ciepłych słów, podkreślił znaczenie WTMiT jako unikatowego wśród wydziałów kształcących na kierunkach ważnych dla gospodarki morskiej.

W czasie uroczystości dziekan WTMiT, w imieniu kapituły, wręczył dr inż. Markowi Tałasiewiczowi, pierwszy w historii wydziału tytuł Honorowego Ambasadora Wydziału Techniki Morskiej i Transportu. Były wojewoda zachodniopomorski przez wiele lat był pracownikiem wydziału i wieloletnim wykładowcą Politechniki Szczecińskiej i prodziekanem Wydziału Budowy Maszyn i Okrętów. JM Rektor Jacek Wróbel w imieniu Senatu ZUT wręczył Ambasadorowi Markowi Tałasiewiczowi medal ZUT. W krótkim wystąpieniu podziękował on za wyróżnienie i podkreślił znaczenie gospodarki morskiej dla Szczecina i regionu.

W ostatniej części uroczystości JM Rektor i Dziekan wręczyli listy gratulacyjne najlepszym studentom WTMiT, a studenci pierwszego roku złożyli ślubowanie. W imieniu braci studenckiej przywitała ich Ewelina Fabisiak, przedstawicielka samorządu studenckiego. Zgodnie z wieloletnią tradycją, odbył się także wykład inauguracyjny, który tym razem wygłosił kpt. j. dr inż. Zbigniew Zbroja na temat Szlak wodny Berlin-Szczecin-Bałtyk jako szansa dla regionu transgranicznego.

**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**