



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW  
**FORUM OKRĘTOWE**  
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES



NEWSLETTER LISTOPAD 2014

## U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

### NOWE BUDOWY

#### Zwodowano zaopatrzeniowiec arktyczny z Remontowej Shipbuilding dla Grenlandii



Wodowanie arktycznego zaopatrzeniowca 25 listopada br.  
Fot.: Remontowa Shipbuilding

projektu opracowanego przez biuro projektowe Remontowa Marine Design & Consulting. Po wodowaniu kadłuba jego wyposażenie zostanie dokończony przez stocznnię Remontowa Shipbuilding, która przeprowadzi rozruchy urządzeń, próby, w tym morskie i przekaże statek armatorowi z Grenlandii. Statki zbudowane zostaną zgodnie z wymaganiami dla uzyskania klasy DNV GL (Det Norske Veritas).

Zwodowana jednostka jest jednym z dwóch siostrzanych pojemniowców arktycznych o ładowności po 108 TEU (według innych źródeł - 118 TEU), które zastąpią operujący we flocie RAL statek towarowy *Pajuttaat* i będą przeznaczone do obsługi rejonów północnej Grenlandii.

Statki te to arktyczne zaopatrzeniowce, łączące cechy udźwigowionych kontenerowców i lodołamaczy, przystosowane do ekstremalnie trudnych warunków żeglugi arktycznej w rejonach pokrytych grubą krą lodową przy temperaturach sięgających nawet do minus 40 stopni Celsjusza.

Stocznia Remontowa Shipbuilding, należąca do grupy Remontowa Holding w Gdańsku, zwodowała pojemniowiec arktyczny dla odbiorcy z Grenlandii. Było to już szóste wodowanie w tej stoczni w roku 2014.

Techniczne (bez publiczności) wodowanie z pochylni zrzutowej odbyło się we wtorek, 25 listopada o godz. 9:00. Wodowany, długi na ok. 74 m, kadłub należy do pierwszego z dwóch bliźniaczych arktycznych statków zaopatrzeniowych przystosowanych do przewozu kontenerów, o ładowności 118 TEU, projektu RMDC 2879 ACV (stocznioy nr budowy B 203/1) budowanych przez gdańską stocznnię Remontowa Shipbuilding w ramach obejmującego 5 statków kontraktu pozyskanego od grenlandzkiego armatora Royal Arctic Line. Statki budowane są według projektu



## Pojemnikowiec przystosowany do żeglugi w lodach projektu RMDC 2879 ACV (B 203)

### - charakterystyka podstawowa

stocznia (kontraktujący, całkowite wyposażenie/budowa pod klucz) projekt	Remontowa Shipbuilding SA 2879 ACV 118 TEU, RMDC (Remontowa Marine Design and Consulting)
armator	Royal Arctic Line, Nuuk, Grenlandia
długość całkowita	74,20 m
długość między pionami	70,01 m
szerokość konstrukcyjna	15,20 m
wysokość do pokładu głównego	8,40 m
zanurzenie konstrukcyjne	4,00m
zanurzenie maksymalne	6,00 m
nośność przy zanurzeniu konstrukcyjnym	800 t
nośność przy zanurzeniu maksymalnym	2890 t (wg innych źródeł 2700 t)
ładowność kontenerów	118 TEU (według innych źródeł 108)

*SeaMedia / PortalMorski.pl, rel (Remontowa Shipbuilding, RAL)*

## Pierwszy taki blok kadłuba od podwykonawcy dla stoczni Remontowa Shipbuilding



1000-tonowy ładunek w drodze do stoczni.  
Fot.: Media4Sea



Już przy stoczniovym nabrzeżu.  
Fot.: Media4Sea

W dniu 27 listopada 2014 r. dotarł do Gdańska, płynący ze Szczecina, zespół holownika *Amon* i pontonu heavy-lift *Partner 1* z ładunkiem pokładowym ok. 1000 ton w dwóch konstrukcjach. Był to duży blok oraz sekcja przestrzenna (skrajna - z dziobnicą i gruszką) części dziobowej statku. W nocy z 27 na 28 listopada odbyło się przesunięcie ciężkiego bloku i sekcji z barko-pontonu na ląd, na płytę montażową stoczni Remontowa Shipbuilding. Nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego, bo stocznia ta przyjmowała już duże sekcje lub bloki od podwykonawców (np. bloki nadbudówek jednostek typu AHTS i PSV ze Stoczni Wisła), a także przesuwała już z lądu na dok pływający całe kadłuby statków do wodowania o znacznie większej masie, gdyby nie fakt, że tym razem mieliśmy do czynienia z rekordowej wielkości i łącznej masy konstrukcjami przesuwanymi w odwrotnym, niż w przypadku wodowań, kierunku - z barko-pontonu na płytę montażową stoczni Remontowa Shipbuilding. Była to także największa, w jednej partii, część statku dostarczona do Remontowej Shipbuilding przez podwykonawcę.

Przesunięcia ciężkiego, wielkogabarytowego ładunku z pontonu na ląd dokonali pracownicy stoczni oraz specjalizującej się w tego rodzaju operacjach - firmy Sling.

Dostarczone pod koniec listopada do gdańskiej stoczni konstrukcje, stanowiące część dziobową statku, przeznaczone są na budowę drugiego z serii czterech zaopatrzeniowców górnictwa morskiego (statków typu PSV) z napędem LNG, o długości 89,20 m i nośności 5500 t, budowanych na zamówienie norweskiego armatora Siem Offshore. Konstrukcje części dziobowej kadłuba zbudowała firma Finomar ze Szczecina. W chwili dostarczenia części dziobowej, na płycie montażowej Remontowej Shipbuilding czekała już część rufowa jednostki zbudowana na miejscu.

*SeaMedia*

**Zobacz relację video z tego wydarzenia:**

<http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/1000-ton-przyplynelo-ze-szczecina-do-gdanska/>



## Nowy kontrakt stoczni Remontowa Shipbuilding SA na budowę promów dla Portu Tallin



Wizualizacja promu dla Portu Tallin.  
Rys.: LMG Marin

Stocznia Remontowa Shipbuilding SA z Gdańska podpisała nowy kontrakt na budowę dwóch nowoczesnych promów dwustronnych. Jednostki powstaną na zamówienie estońskiego armatora TS Laevad OÜ (firmy - córki Portu Tallin).

Jest to już drugie duże zamówienie podpisane w tym roku, które zrealizuje największa polska stocznia produkcyjna, należąca do grupy kapitałowej Remontowa Holding. Zakontraktowane promy to najnowocześniejsze jednostki z napędem konwencjonalnym w basenie Morza Bałtyckiego. W razie konieczności projekt statku zakłada możliwość ewentualnej zmiany napędu na paliwo LNG, budowane są bowiem z siłownią LNG-ready.

Nowy kontrakt jest konsekwencją przetargu na obsługę lokalnych połączeń promowych w Estonii, którego wyniki ogłoszono 14 października br. Port Tallin wygrał w tym przetargu 10-letnie (począwszy od 1 października 2016 roku) utrzymanie linii promowych z lądu stałego na estońskie wyspy Saaremaa and Hiiumaa. Operatorzy promowi biorący udział w przetargu, zachowując wymagane parametry obsługi (np. dot. zdolności przewozowej używanych promów, liczby promów i częstotliwości połączeń) konkurowali między sobą pod względem wysokości dotacji rządowej koniecznej do utrzymania przez nich połączeń promowych. Państwowy Port Tallin zaproponował przyjęcie dotacji w wysokości 200 mln euro w okresie 10 lat, czyli o 60 mln euro mniej niż w ofercie obecnego prywatnego operatora połączeń promowych na wyspy - Saaremaa Laevakompanii (z grupy Tuule Grupp).

Atutem promów będą niewątpliwie niskie koszty eksploatacji. Zoptymalizowany kształt kadłuba, przystosowany do pracy w ciężkich warunkach lodowych, przyczyni się do zmniejszenia zużycia paliwa oraz mniejszej emisji toksycznych substancji do atmosfery. Wysoki poziom automatyki pozwoli na eksploatację przy zmniejszonym do minimum stanie załogi. Promy o długości 114 metrów jednorazowo będą mogły zabrać na pokład 150 samochodów osobowych oraz 600 pasażerów. Statki przekazane zostaną armatorowi w 2016 roku.

Port w Tallinie, który zamówił jednostki, jest obecnie największym ośrodkiem obsługującym ruch towarowo-pasażerski w Estonii. W celu usprawnienia połączeń lokalnych pomiędzy wyspami leżącymi wzdłuż zachodniego wybrzeża Estonii konieczne stało się zwiększenie posiadanej dotychczas floty.

Do przetargu na budowę nowych promów stanęło wiele znanych w branży firm. O wyborze polskiej stoczni zadecydowało niekwestionowane doświadczenie w budowie statków pasażerskich oraz uznanie, jakim cieszy się ona wśród europejskich i amerykańskich armatorów. Dotychczas stocznia Remontowa Shipbuilding SA zbudowała około 50 promów pasażersko-samochodowych różniących się rodzajem napędu oraz zasięgiem obsługiwanych linii.

Jak podała Polska Agencja Prasowa: Kontrakt na dwa tego samego typu promy dla portu w Tallinie zdobyła też stocznia z Turcji (chodzi o stocznnię Sefine - dop. red.). Wojtkiewicz przyznał, że Remontowa Shipbuilding ze względu na wypełniony program produkcyjny do 2016 roku „musiała odpuścić sobie te dwa promy”. Jak wyjaśnił, stocznia zaproponowała firmie Port Tallin dostawę dwóch promów w późniejszym terminie, ale zamawiającemu zależało na jednoczesnej dostawie czterech promów. Wojtkiewicz poinformował, że zakład ma pełen portfel zamówień do końca 2016 roku. Obecnie stocznia kontraktuje budowę jednostek na 2017 rok.

– Realizacja projektu dla portu w Tallinie otwiera dla nas nowy rynek zbytu w północnej części Morza Bałtyckiego - mówi Andrzej Wojtkiewicz. – Spodziewamy się, że w przyszłości zaowocuje to kolejnymi zamówieniami na budowę nowoczesnych statków pasażerskich dla armatorów z Estonii i Finlandii.

Zamówienie to, wraz z pozostałymi kontraktami, wypełnia portfel produkcyjny tej stoczni do końca 2016 roku. Realizacja wszystkich zamówień, złożonych obecnie w tej największej w Polsce stoczni produkcyjnej, zapewnia zatrudnienie dla blisko 2 tys. pracowników tej stoczni oraz firm z nią kooperujących.



## Promy dla portu Tallin - charakterystyka podstawowa

długość całkowita:	114,00 m
długość między pionami:	103,50 m
szerokość konstrukcyjna:	19,20 m
wysokość boczna:	6,00 m
zanurzenie maksymalne:	4,00 m
miejsca dla pasażerów:	600
ładowność samochodów:	150 osobowych lub 10 ciężarowych
tonaż pojemnościowy netto:	ok. 1204
tonaż pojemnościowy brutto:	ok. 4012
prędkość maksymalna:	powyżej 15 w.
prędkość eksploatacyjna:	12 w. (według niektórych źródeł - 13 w.)
klasa lodowa:	DNV Ice 1A lub ekwiwalentna

Grzegorz Landowski, SeaMedia, rel (Remontowa Shipbuilding, Port of Tallin)

## Kolejny kadłub ze Stal-Rem SA odholowany do Hvide Sande



Wodowanie statku rybackiego.  
Fot.: Vestværfftet

Spółka Stal-Rem, należąca do grupy Remontowa Holding, 10 września br. zwodowała, z wykorzystaniem dźwigów pływających *Maja* i *Rem-220*, kadłub statku rybackiego dla odbiorcy z Danii (nr budowy NB 303).

W wysokim stopniu wyposażony kadłub (w Polsce otrzymał m.in. silnik główny i inne elementy wyposażenia siłowni, śrubę napędową, stery strumieniowe) przeznaczony jest dla stoczni Vestværfftet z Hvide Sande w Danii, dokąd został odholowany w około dwa tygodnie po wodowaniu. Ostatecznym odbiorcą będzie armator Rederi Ballstadøy A/S z Ballstad w Norwegii.

Statek z kadłubem ze Stal-Rem SA, to sejner / statek typu flyshooter o długości 34,85 meter i szerokości 9,5 m, wyposażony m.in. w system podciśnieniowy i

sześć zbiorników do przewozu żywej ryby w wodzie morskiej (system RSW).

SeaMedia

## REMONTY I PRZEBUDOWY

### Pierwsze w Europie statki malowane w systemie Blue Seal

W Gdańskiej Stoczni Remontowa SA z grupy Remontowa Holding zakończono remont dwóch kanadyjskich zbiornikowców, na których przeprowadzono po raz pierwszy w europejskich stocznich malowanie w technologii stosowanej głównie przez US Navy.

W 2007 roku stocznia Brodosplit Shipyard Ltd. (Split) z Chorwacji zbudowała dwa duże produktowce, które obecnie pływają pod nazwami *Laurentia Desgagnes* i *Espada Desgagnes*. Armator tych jednostek, Groupe Desgagnes Inc. z Kanady, zlecił stoczni Remontowa SA w Gdańsku prace remontowe, wśród których znalazły się m.in. instalacja dziobowych sterów strumieniowych oraz modyfikacje płetw sterowych.

Zarówno *Laurentia Desgagnes* (ex. *Neste Polaris* i *Palva*) jak i *Espada Desgagnes* (ex. *Stena Poseidon*) to siostrzane zbiornikowce panamax o nośności 74 940 ton, długości całkowitej 228,6 m, szerokości 32,27 m i zanurzeniu 10,3 m) pływające pod banderą Barbadosu (port Bridgetown).

Zakres prac remontowych na obu jednostkach był bardzo szeroki i znacznie odbiegał od typowych remontów klasowych. Na każdej przerobiono ok. 60 ton stali. Stocznia nie ujawnia szczegółów, ale jedną z kluczowych operacji była instalacja dwóch dziobowych sterów strumieniowych napędzanych hydraulicznie. W pod-





*Laurentia Desgagnes* po remoncie opuszcza stocznię.  
Fot.: Piotr B. Stareńczak

wodnej części dziobowej kadłuba wypalone zostały otwory i tutaj zamontowano stery, silniki hydrauliczne, wentylatory z kanałami, rurociągi, anody, kraty. Dołożono sporo hydrauliki; rurociągi hydrauliczne sterów strumieniowych, nowe systemy, okablowanie sterowania. Oprócz tego powiększono płetwy steru, co wiązało się z modyfikacją maszyny sterowej. Najważniejszą jednak i zarazem nowatorską, w naszym rejonie, operacją było malowanie części podwodnej kadłubów o łącznej powierzchni 11 500 m kw. oraz płetw sterowych obu tankowców w zupełnie nowej technologii, niespotykanej dotąd w stoczniach europejskich, przy pomocy specjalnej maszyny wprowadzonej z USA. Chodzi tu o tzw. system Blue Seal. Pierwszym statkiem na świecie, na którym go zastosowano była *Rosaire Desgagnes*. Natomiast *Lauren-*

*tia Desgagnes* jest pierwszym takim statkiem w Europie.

Blue Seal to - w dużym skrócie - specjalna powłoka malarska (na bazie epoksy-winylo-esteru z płatkami szklanymi) która dzięki swojemu składowi i unikatowym właściwościom chemicznym wykazuje podwyższoną odporność na korozję, elektrolizę i kawitację, doskonale zabezpieczając kadłub statku, a także - przyczyniając się do niższych kosztów eksploatacyjnych i mniejszego zużycia paliwa. Jest nakładana przy pomocy specjalnych aparatów, tworząc na malowanej powierzchni dwie warstwy, każda o grubości 400 mikronów.

Przed aplikacją powierzchnia obu zbiornikowców została wyczyszczona do najwyższej możliwej klasy czystości SA2.5 (klasa SA3 jest możliwa do uzyskania tylko na nowym materiale). Prace malarskie w tym zaawansowanym systemie wykonała spółka Remontowa Coating & Equipment z grupy Remontowa Holding. Głównym odbiorcą produktu Blue Seal jest Marynarka Wojenna USA. Stosuje się go także w przemyśle jachtowym i petrochemicznym. W systemie tym malowane są na statku pokłady, rury, wirniki, dysze korta, tunele powietrzne i tunele wody morskiej.

Oba statki opuściły już stocznię - *Laurentia Desgagnes* 23 października, a *Espada Desgagnes* w połowie listopada br.

*Jerzy Uklejewski / Grzegorz Landowski*

## **Co słyhać w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni?**

Syndyk masy upadłości Stoczni Marynarki Wojennej SA poinformował, że zgromadził środki umożliwiające częściową spłatę wierzytelności zaliczanych do I kategorii zaspakajania. Środki te będą podzielone proporcjonalnie pomiędzy wszystkich uprawnionych, zgodnie z przepisami prawa upadłościowego i naprawczego. Wypłata poszczególnym uprawnionym realizowana jest od 28.10.2014 r.

Stocznia Marynarki Wojennej S.A. pozostaje w stanie upadłości od blisko 5 lat, zachowując prawo do prowadzenia działalności gospodarczej. W wyniku przeprowadzonych działań restrukturyzacyjnych w obszarze majątku, organizacji i zatrudnienia, a także realizowanym kontraktem, głównie na rzecz Ministerstwa Obrony Narodowej, znaczącej poprawie uległa sytuacja finansowo-ekonomiczna firmy. Stocznia zachowuje płynność finansową, terminowo reguluje zobowiązania bieżące a od 3 lat wykazuje dodatni wynik na działalności.

14 listopada 2014 r. w Gdyni zostało zawarte porozumienie o współpracy pomiędzy Thales Nederland BV a Stocznia Marynarki Wojennej SA.

Przedmiotem porozumienia jest współpraca stron w zakresie wspólnej realizacji programów morskich dla Polskiej Marynarki Wojennej w szczególności w odniesieniu do nowobudowanych i remontowanych okrętów nawodnych.

W dniu 16 Października 2014 r. Stocznia Marynarki Wojennej SA przyjęła do remontu klasowego masowiec *Eilsum* niemieckiego armatora. Zakres prac na jednostce objął konserwację kadłuba, inspekcję zaworów zaburtowych jak również prace mechaniczne na wale śrubowym. Ponadto zaplanowano przeprowadzenie konserwacji ładowni, mycie łańcucha kotwicznego oraz czyszczenie i pomiary prądnic. Oprócz tego przewidziano również prace naprawcze na pokrywach. Działając jako uczestnik konsorcjum powołanego dla realizacji przedmiotowego zamówienia, w dniu 18.09.2014 r. stocznia zawarła umowę z Komendą Portu



Wojennego Świnoujście na naprawę średnią i dokową *ORP Kraków*. Okręt został przyjęty do remontu 30 września 2014 r.

Zakres prac na jednostce obejmuje przeprowadzenie remontu generalnego układu napędowego, uzbrojenia, nawigacji, systemu łączności, wymianę zespołów prądowców, wielu urządzeń i mechanizmów pomocniczych oraz elementów systemów okrętowych. Ponadto zaplanowano przeprowadzenie gruntownego remontu pomieszczeń okrętowych i załogi.

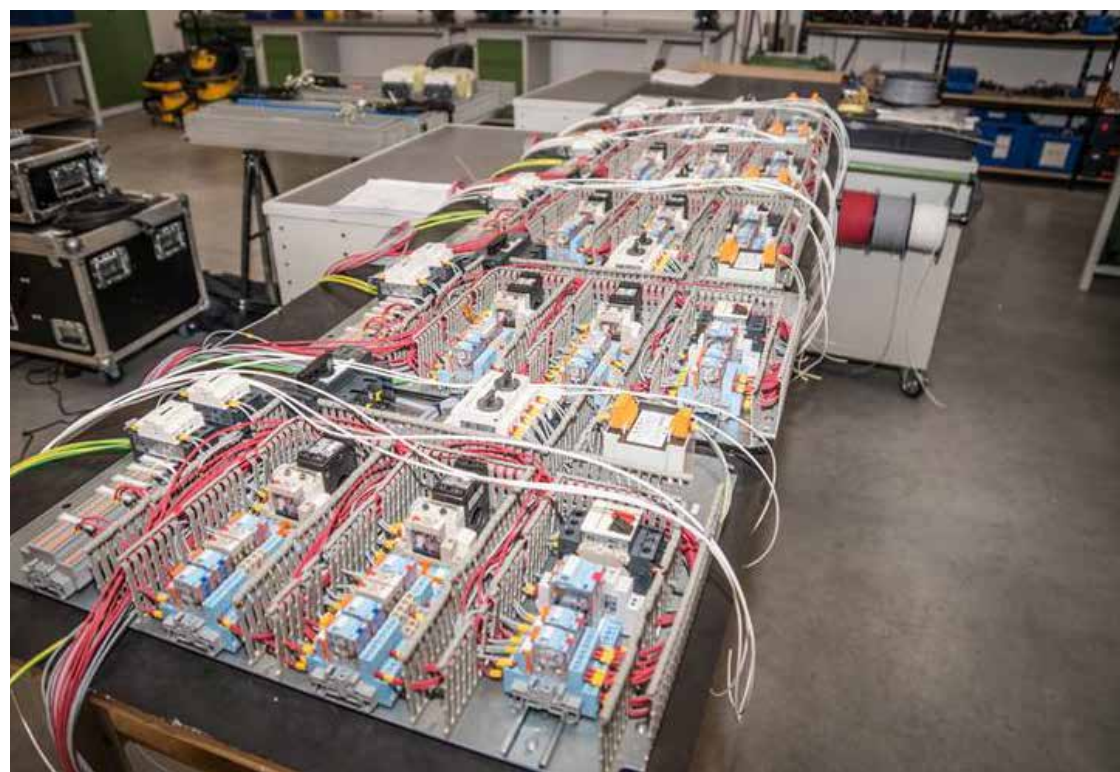
*rel (SMW)*

## WYPOSAŻENIE OKRĘTOWE

### Nowa hala produkcyjna i siedziba polskiego biura głównego HG Solutions w Gdyni



Uroczyste otwarcie hali w Gdyni.  
Fot.: HG Solutions



Firma koncentruje się na produkcji kompletnych zespołów rozdzielnic elektrycznych.  
Fot.: HG Solutions

Nową siedzibę HG Solutions Sp. z o.o. otwarto 19 listopada br. na terenie byłej Stoczni Gdynia. W uroczystości wzięli udział m.in. prezydent Miasta Gdynia Wojciech Szczurek, przedstawiciel Ambasady Norwegii w Polsce (radca handlowy) Kjell Arne Nielsen oraz Prezes Zarządu Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (PSSE) Sp. z o.o. Teresa Kamińska.

HG Solutions należy do norweskiego koncernu Hareid Group skupiającego podmioty specjalizujące się w kompleksowej dostawie usług elektrycznych i automatyki przemysłowej dla rynku morskiego i offshore. Działalność zrzeszonych podmiotów obejmuje kraje europejskie tj. Norwegię, Danię, Polskę oraz rynek brazylijski i Grenlandię.

W 2012 roku Grupa zdecydowała o budowie zaplecza produkcyjnego na terenie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Ukoronowaniem inwestycji rozpoczętej na początku 2013 roku jest budynek hali produkcyjnej o powierzchni 1200 m<sup>2</sup> wraz z zapleczem biurowo-socjalnym.

Przeniesienie całej produkcji rozdzielnic oraz biura głównego firmy do nowej siedziby w Gdyni przy ul. Czechosłowackiej 3 na terenie byłej Stoczni Gdynia, obecnie Bałtyckiego Parku Nowych Technologii, nastąpiło już w lipcu 2014 roku. Nowe zaplecze, inwestycja o wartości ok. 5 mln zł, pozwoli firmie w pełni realizować zlecenia oraz wspomóc pozyskanie nowych klientów i projektów.

Obecnie HG Solutions koncentruje się na produkcji kompletnych zespołów rozdzielnic elektrycznych dla rynku morskiego i offshore. Obejmuje to m.in. rozdzielnice główne MSB, startery, MCC, HPU, ROV i inne towarzyszące.

Poczynione inwestycje pozwalają firmie na testy pod obciążeniem rozdzielnic. W efekcie końcowym klienci otrzymują zamówione produkty wraz z uznaniem klasyfikatora. W zakładzie HG Solutions w Gdyni zatrudnionych jest obecnie 35 pracowników.

Najważniejszymi działaniami w kolejnych miesiącach będą: podnoszenie kwalifikacji zawodowych pracowników oraz rozwój biura projektowego. HG Solutions ma ambicje dostarczać kompleksowe usługi i produkty w zakresie działalności firmy, tzn. od koncepcji i projektu wykonawczego, poprzez doradztwo i nadzór, wykonanie instalacji elektrycznej oraz automatyki wraz z dostawą rozdzielnic i wyposażenia elek-



trycznego, na uruchomieniach i testach kończąc. Docelowo ma nastąpić implementacja modelu współpracy ze stoczniami i armatorami jednostek pływających, który dziś funkcjonuje w oddziale norweskim Grupy.

*rel (m.in. Bałtycki Port Nowych Technologii), SeaMedia*

## INNE

### „Bardzo zimna technologia” na kolejnym spotkaniu w ramach Akademii Przemysłów Morskich



Ireneusz Karaśkiewicz podczas prezentacji.  
Fot.: Piotr B. Stareńczak



W spotkaniu uczestniczyło wielu przyszłych adeptów okrętownictwa.  
Fot.: Piotr B. Stareńczak

Akademia Przemysłów Morskich to comiesięczne unikalne spotkania praktyków biznesu ze studentami wyższych lat studiów oraz pracownikami zainteresowanymi działalnością na rzecz gospodarki morskiej. Wykłady odbywają się na Politechnice Gdańskiej od października 2013.

Projekt realizują Związek Pracodawców Forum Okrętowego oraz Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej. Wykłady są prowadzone przez przedstawicieli biznesu reprezentujących top management firm z kręgu przemysłu morskiego.

Październikowa edycja Akademii stała się okazją do poznania firmy Remontowa LNG Systems Sp. z o.o. z Rumii i jej innowacyjnych produktów z obszaru technologii kriogenicznych.

Prezes zarządu Remontowa LNG Systems Sp. z o.o. Ireneusz Karaśkiewicz przedstawił studentom drogę swej kariery zawodowej od ukończenia studiów okrętowych na specjalności kadłubowej, która zawierała m.in. pracę w znanej, innowacyjnej stoczni australijskiej. Wskazał przy tym na potrzebę elastyczności i szerszego podejścia do branży, a nie zamykania się w wąskiej specjalizacji wybranej na studiach, gdyż takie otwarte podejście może znacznie polepszyć perspektywy i możliwości zatrudnienia u najatrakcyjniejszych pracodawców. Podkreślił również, że warto nie bać podejmować się nowych wyzwań, a także, że specjalności i miejsca pracy należy wybierać zgodnie z własnymi upodobaniami, by lubić to, co się robi, bo to również pomaga w osiągnięciu satysfakcji z pracy zawodowej.

Ireneusz Karaśkiewicz przedstawił nie tylko nową grupę produktów Remontowa LNG Systems Sp. z o.o. (dawniej FUO Rumia), którą stanowią, własnego projektu (opracowanego z pomocą naukowców z Politechniki Wrocławskiej) kompletne systemy zasilania paliwem LNG przeznaczone na statki (a więc m.in. kriogeniczne zbiorniki, cold-box'y, czyli zespoły regazyfikacyjne, specjalne rurociągi i układy sterowania). Z prelekcji można było się dowiedzieć, że Remontowa LNG Systems Sp. z o.o. nie tylko o takich systemach dostarczanych na statki budowane w grupie REMONTOWA Holding, ale również o tym, że oferowane są na rynku zewnętrznym i wzbudziły np. duże zainteresowanie na ostatnich targach SMM w Hamburgu. Firma z Rumii oferować będzie także systemy paliwowe LNG również na ewentualne przebudowy siłowni konwencjonalnych na istniejących statkach. Poza produktami Remontowa LNG Systems Sp. z o.o., Ireneusz Karaśkiewicz przedstawił także rynkowe i legislacyjne uwarunkowania wprowadzania technologii napędów LNG w żegludze.

Pytania z sali, od studentów, ale także od pracowników dydaktycznych i naukowych Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa PG (w tym od kolegów ze studiów Ireneusza Karaśkiewicza), dotyczyły nie tylko

ścieżki zawodowej inżyniera okrętowca czy perspektyw na rynku pracy dla absolwentów wydziału, ale również szczegółowych kwestii technicznych dotyczących zasilania napędów głównych statków paliwem LNG. Tak więc Akademia Przemysłów Morskich służy uczestnikom i słuchaczom nie tylko w zakresie preorientacji zawodowej i zdobywaniu cennych kontaktów z managerami firm przemysłu okrętowego, ale również uzupełnieniu wiedzy czysto technicznej, okrętowej, zdobywanej na studiach.

*SeaMedia*

**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](http://www.forumokretowe.org.pl)  
e-mail: [forum@forumokretowe.org.pl](mailto: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**