



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES



NEWSLETTER LUTY 2015

U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

NOWE BUDOWY

Samsø z Remontowej Shipbuilding już na Samsø



Prom *Samsø* wpływa do portu Sælvig.
Fot.: Samsø Rederi



Silnik na LNG.

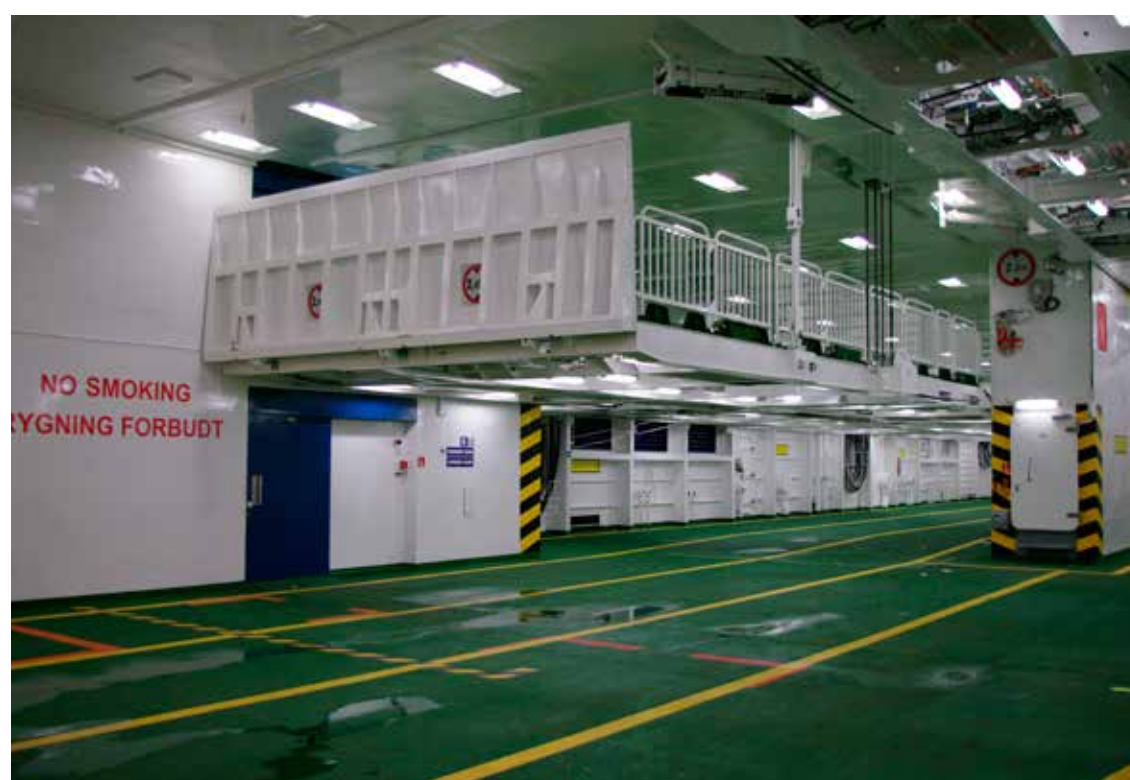
Późnym popołudniem 11 lutego, do portu Sælvig na wyspie Samsø, dotarł nowy, przyjazny środowisku prom *Samsø*, zbudowany w stoczni Remontowa Shipbuilding, należącej do grupy kapitałowej Remontowa Holding.

Po przybyciu prom odbył kilka rejsów pomiędzy portami Sælvig i Hou służących nabyciu praktyki i zaznajomieniu się załogi z eksploatacją statku na tej trasie. Rejsy z pasażerami miały się rozpocząć 24 lutego, jednak w pierwszym tygodniu miały to być rejsy w tymczasowym rozkładzie. Od 1 marca planowano rozpoczęcie pływania *Samsø* zgodnie z regularnym, stałym rozkładem rejsów.

Prom przeznaczony jest do całorocznej obsługi połączeń lokalnych pomiędzy jedną z duńskich wysp i lądem stałym. Jednorazowo zabierać może na pokład 600 pasażerów oraz 160 samochodów. To pierwszy w Unii Europejskiej statek, a zarazem pierwszy prom pasażersko-samochodowy napędzany ekologicznym,



Sterówka.



Ruchome rampy na pokładzie samochodowym.

przyszłościowym paliwem - LNG, zatrudniony w ruchu lokalnym (kursujący pomiędzy portami jednego państwa). Stanowi też ważny kamień milowy dla polskiego przemysłu okrętowego, gdyż jest pierwszą jednostką wyposażoną w polskiego projektu i budowy system paliwowy LNG, łącznie z kriogenicznym zbiornikiem na skroplony gaz ziemny utrzymywany w temperaturze niższej niż 160 st. poniżej zera. Wodowanie promu odbyło się 27 marca ubiegłego roku.

Statek o długości 100 m i szerokości 19 m jest jednym z największych promów gazowych budowanych dotąd w stoczni Remontowa Shipbuilding. Odpowiada on ogólnie przyjętej proekologicznej polityce duńskich władz. Zastosowanie napędu gazowego pozwoli na znaczne ograniczenie emisji dwutlenku węgla oraz azotu do atmosfery. Gmina Samsø, która zamówiła statek, jest pierwszą duńską wyspą korzystającą tak szeroko ze źródeł energii odnawialnej. Zdecydowały o tym 17 lat temu władze Danii. Cel ten osiągnięto w ciągu kilkunastu lat. Obecnie wyspa jest w 100 proc. zasilana energią pochodzącą z elektrowni wiatrowych i - co ciekawe - eksportuje także energię pozyskiwaną w sposób ekologiczny. Zatrudnienie promu z napędem LNG dla skomunikowania wyspy z głównym lądem Danii, dopełnia realizację „ekologicznych” ambicji gminy Samsø.

Projekt statku opracowany został przez biuro projektowe Remontowa Marine Design. Spółka Remontowa LNG Systems (dawniej FUO Rumia) wykonała i dostarczyła kompletny system zasilania LNG, Remontowa Hydraulic Systems (dawniej Hydroster) - system ładunkowy ro-ro wraz z furtami dziobową i rufową oraz pokładami ruchomymi, a spółka Famos - kompletne wyposażenie wnętrza statku, tj. salony pasażerskie, kabiny załogowe oraz przestrzenie handlowe na pokładach pasażerskich etc. Wszystkie ww. firmy należą do grupy kapitałowej Remontowa Holding. Statek zaprojektowano i zbudowano pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego DNV GL.

Warto zwrócić uwagę na fakt, iż Remontowa LNG Systems jest jedną z nielicznych firm na świecie produkujących paliwowe systemy LNG przeznaczone do instalacji na statkach. Jest to rozwojowa i nowa technologia w napędach okrętowych. Aby móc podjąć się takiej produkcji, w spółce tej opracowano i wdrożono m.in. specjalną technologię spawania. Zbiornik zaprojektowany i zbudowany we współpracy ze specjalistami z Politechniki Wrocławskiej jest pierwszym, który znalazł zastosowanie na morzu. Dotychczas na statkach napędzanych LNG budowanych w Polsce zbiorniki takie sprowadzano np. z Chin, Norwegii lub innych krajów.

Fot.: Dariusz Krawczyk

Aby zobaczyć klip filmowy kliknij na poniższy link:

<http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/pierwszy-dunski-prom-na-lng/>

Remontowa Shipbuilding zwodowała kolejny zaopatrzeniowiec arktyczny dla Grenlandii

W stoczni Remontowa Shipbuilding, należącej do grupy kapitałowej Remontowa Holding, 20 lutego br. odbyło się wodowanie jednego z pięciu arktycznych statków zaopatrzeniowych budowanych w ramach realizacji kontraktu z duńskim (grenlandzkim) armatorem Royal Arctic Line (RAL) - jednego z dwóch najmniejszych statków z tego kontraktu. Było to pierwsze wodowanie w bieżącym roku i 993 w historii stoczni, świętującej 70-lecie działalności.



Wodowanie kadłuba statku 36 TEU w stoczni Remontowa Shipbuilding.
Fot.: P. Stareńczak/SeaMedia



Wizualizacja statku zwodowanego 20 lutego br.
Ilustr.: RMDC

Statek przeznaczony będzie do obsługi portów wokół Grenlandii. Wzmocniona konstrukcja kadłuba umożliwi pracę w ekstremalnie trudnych warunkach żeglugi arktycznej w rejonach pokrytych grubą krą lodową przy temperaturach sięgających do minus 35 stopni Celsjusza. Statek budowany jest według projektu biura konstrukcyjnego Remontowa Marine Design.

Realizowany obecnie kontrakt podpisany z RAL dotyczy budowy pięciu kontenerowców o różnych pojemnościach.

Pierwszy, to siostrzana jednostka kontenerowca arktycznego *Mary Arctica* przekazanego przez grupę Remontowa Holding do eksploatacji w barwach armatora RAL w 2005 roku. Statek ten o ładowności 606 TEU (kontenerów dwudziestostopowych), docelowo ma zastąpić aktualnie eksploatowany przez RAL statek *Arina Arctica*. Będzie pływać zarówno przez Atlantyk jak i w charakterze kontenerowca dowozowego na Grenlandii. Będzie także używany do zadań specjalnych w rejonie Arktyki, dowożąc zaopatrzenie m.in. do amerykańskiej lotniczej bazy Thule na Grenlandii.

Kolejne dwa statki z serii będą miały ładowność po 108 TEU. Zastąpią operujący we flocie RAL statek towarowy *Pajuttaat* i będą przeznaczone do obsługi rejonów północnej Grenlandii. Dwie najmniejsze jednostki będą wozic po 36 kontenerów i także będą przystosowane do całorocznej żeglugi na wodach grenlandzkich. I to właśnie jeden z tych najmniejszych statków z „grenlandzkiego” kontraktu zwodowano 20 lutego 2015 r. w Gdańsku.

Estońska minister uruchomiła laser do cięcia blach na budowę promów



Prezes Remontowa Holding Piotr Soyka, minister Urve Palo oraz prezes Remontowa Shipbuilding Andrzej Wojtkiewicz.
Fot.: P. Stareńczak/SeaMedia



Budowa promów ruszyła!
Fot.: P. Stareńczak/SeaMedia

W piątek, 20 lutego 2015 roku, w stoczni Remontowa Shipbuilding, odbyło się cięcie pierwszych blach do budowy promu dwustronnego dla Estonii. W uroczystości udział wzięła Minister Gospodarki i Infrastruktury Estonii - Urve Palo, jak również przedstawiciele armatora oraz Remontowa Holding.

Kontrakt na budowę promów realizowany jest w wyniku rozstrzygnięcia przetargu, ogłoszonego przez Armatora w 2014 roku. O wyborze Remontowa Shipbuilding zdecydowało niekwestionowane doświadczenie w budowie statków pasażerskich oraz uznanie, jakim stocznia cieszy się wśród armatorów z całego świata. Zakontraktowane promy będą najnowocześniejszymi jednostkami z napędem konwencjonalnym w basenie Morza Bałtyckiego. Projekt statku zakłada możliwość ewentualnej zmiany napędu na paliwo LNG.

Port w Tallinnie jest obecnie największym ośrodkiem obsługującym ruch towarowo-pasażerski w Estonii, ale o tym wolumenie decyduje głównie ruch pełnomorski - połączenia promowe z Finlandią i Szwecją. Budowane w Gdańsku promy obsługiwać będą połączenia lokalne (komunikacja między lądem stałym, a estońskimi wyspami). Zwiększenie i unowocześnienie posiadanej floty stało się jednym z kluczowych elementów mających usprawnić połączenia wzdłuż zachodniego wybrzeża Estonii. Budowane promy, o długości 114 m, zabierać będą na pokład 150 samochodów osobowych oraz 700 pasażerów. Budowane są pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego DNV GL.

REMONTY I PRZEBUDOWY

Słynny francuski statek badawczy w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA



Pourquoi pas wpływa do kanału Portu Gdańsk.
Fot.: P. Stareńczak/SeaMedia

7 lutego br., do Gdańskiej Stoczni Remontowa SA należącej do Grupy Remontowa Holding wpłynął statek o intrygującej nazwie *Pourquoi Pas?* (z francuskiego: Dlaczego nie?). Przejdzie remont o rozszerzonym zakresie.

Jest to statek naukowo-badawczy, zbudowany w 2005 roku, w stoczni Chantiers Saint-Nazaire de l'Atlantique grupy Alstom (Alstom Marine, obecnie STX France) dla Ifremer (instytutu badań morza - Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer) i Marynarki Wojennej Francji (Marine Nationale). W marynarce wojennej używany jest głównie w ramach służby hydrograficznej (SHOM - Service hydrographique et océanographique de la Marine).

Statek został zamówiony w grudniu 2002 roku i przekazany do eksploatacji w lipcu 2005. Koszt budowy

(66 milionów euro) pokryły Ifremer (w 55%) i Marynarka Wojenna Francji (45%). Na nadbudówce jednostki widoczne są logotypy zarówno Ifremer, jak i Marine Nationale. Podobnie jest z podziałem kosztów eksploatacji statku i okresowym, naprzemiennym współużytkowaniem statku przez obie instytucje. Według niektórych źródeł *Pourquoi Pas?* używany jest zazwyczaj przez 150 dni w roku przez Marine Nationale, a przez 180 dni przez Ifremer.

Jednostkę zaprojektowano i wyposażono do realizacji badań hydrograficznych, geologicznych, oceanograficznych, fizycznych, chemicznych i biologicznych. Można z niej wodować pojazdy podwodne, takie, jak załogowa łódź podwodna Nautilus czy pojazd zdalnie kierowany (ROV) Victor 6000.

Jednym z najbardziej znanych zadań, w którego realizacji brał udział statek remontowany obecnie w Gdańsku, było - w czerwcu 2009 roku - poszukiwanie i podnoszenie szczątków samolotu Airbus A330, który spadł do oceanu 1 czerwca 2009 r. w czasie lotu Air France 447 (AF 447) z Rio de Janeiro do Paryża. W wypadku zginęli wszyscy pasażerowie i załoga (228 osób). Czarne skrzynki samolotu odnaleziono i wydobyto po dwóch latach od katastrofy.

Statek jest imiennikiem słynnego żaglowego statku odkrywcy i badacza Jean-Baptiste Charcota z początku XX wieku.

Przegląd prac Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni



Fri Star w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni.
Fot.: SMW

nii wału jak również wymianę uszczelnień. Oprócz tego dokonano demontażu i montażu śruby napędowej, przegląd i sprawdzenie maszyny sterowej oraz czyszczenie i próby chłodnicy powietrza doładowującego SG. Poza tym wykonano przeglądy i naprawy chłodnicy olejowej SG, chłodnicy oleju przekładni oraz zaworów zaburtowych i wciągarki kotwicznej. Przewidziano również demontaż, mycie, przegląd i pomiary łańcucha kotwicznego, konserwację komór kotwicznych, mycie, konserwację ładowni i naprawy pokryw. Przeprowadzono również prace stalowe na kadłubie i w zbiornikach. Remont jednostki trwał niecałe dwa tygodnie.

Z kolei 27 stycznia 2015 r. Stocznia Marynarki Wojennej SA przyjęła na remont drobnicowiec *Listervik* szwedzkiego armatora. Remont obejmował głównie prace konserwatorsko-malarskie na kadłubie, remont skrzyni kingstonowych i chłodnicy skrzyni, jak również przegląd wału. Przewidziano również remont chłodnicy powietrza SG, prace stalowe i wymianę armatury.

W styczniu i lutym br. w Stoczni Marynarki Wojennej obsługiwane były także statki: *Aller* armatora niemieckiego, *Chopin*, również z rynku niemieckiego, chemikaliowiec *Amaranth* szczecińskiego armatora Unibaltic, dla którego stocznia serwisuje wszystkie jego statki, *Fri Skien*, który przybył na remont klasowy.

W drugiej połowie lutego w doku pływającym SMW można było zaobserwować okręt podwodny Marynarki Wojennej RP - *ORP Orzeł*.

INNE

Współpraca Stoczni Gdańsk SA i Remontowa Holding SA

Gdańsk Shipyard Group Sp. z o.o. (GSG) liczy na dodatkowe korzyści dzięki współpracy z grupą kapitałową Remontowa Holding SA (RHSA). - *Rozpoczęta w 2013 roku kooperacja nabrała tempa w bieżącym roku* - mówi Adam Zaczeniuk, Wiceprezes Stoczni Gdańsk SA.

Gdańsk Shipyard Group i spółki należące do grupy kapitałowej Remontowa Holding SA uzgodniły zakres prac w prowadzonych projektach, a także w poszczególnych segmentach prac przy budowie statków i konstrukcji stalowych. W ramach tej współpracy GSG koncentrować się będzie na pracach prefabrykacyjnych, a Remontowa Holding SA na finalnym montażu.

W Stoczni Gdańsk, w ramach unikatowych na polskim rynku możliwości technologicznych tzw. CSP - automatycznej linii do prefabrykacji sekcji płaskich oraz mikropaneli (automatyczne spawanie konstrukcji 3D) prowadzona będzie produkcja (tzw. zautomatyzowana prefabrykacja) konstrukcji przestrzennych. Następnie przygotowane w Stoczni Gdańsk segmenty konstrukcyjne przekazywane będą do stoczni Remontowa Shipbuilding SA. Tam odbywać się będzie finalny montaż jednostek i wyposażenie ich pod zamówienia armatorów.

Warto podkreślić, że jakość rozwiązań technologicznych oraz możliwości, jakimi dysponuje Stocznia Gdańsk jest wyjątkowa nie tylko w Polsce, ale należą one też do najnowocześniejszych rozwiązań na rynku europejskim - czytamy w oficjalnym komunikacie GSG.

Dotychczas GSG wykonywała dla podmiotów z Remontowa Holding szereg prac prefabrykacyjnych na jednostki typu kontenerowiec arktyczny, PSV (Platform Supply Vessel) oraz na platformę *offshore*. Obecnie w GSG wykonywane są prace przy budowie sekcji kadłuba jednostki typu AHTS (specjalny holownik do pracy przy instalacjach *offshore* w rejonach arktycznych) oraz kontynuowane przy licznych zleceniach remontowych, głównie związanych z platformą *offshore* w przebudowie, a także ze statkami wpływającymi na remonty.

W ramach współpracy podmioty porozumiały się również w kwestii odsprzedania przez grupę GSG do grupy kapitałowej Remontowa Holding bramownicy samojezdnej 2 x 150 t.

Wielka suwnica „wjechała” do stoczni Remontowa Shipbuilding



Suwnica wjeżdża z barki na stoczniowe nabrzeże.
Fot.: G. Landowski



Suwnica w stoczni w godzinach wieczornych.
Fot.: G. Landowski

Do stoczni Remontowa Shipbuilding przetransportowano 10 lutego br. jej nowy nabytek - wielką suwnicę bramową kupioną od Stoczni Gdańsk. Ta nowa inwestycja czołowej polskiej stoczni produkcyjnej, należącej do grupy Remontowa Holding, pomoże w realizacji wypełnionego portfela zamówień na budowę nowych statków.

Po uprzednim załadunku suwnicy na ponton *Maritim Shipyard I*, co miało miejsce przy nabrzeżu kaszubskim Stoczni Gdańsk, ciężki ładunek został przyholowany do docelowego miejsca rozładunku - nabrzeża stoczni Remontowa Shipbuilding - naprzeciwko płyty montażowej, na której znajduje się kadłub budowanego w stoczni statku PSV.

Następnie do pracy przystąpili pracownicy firmy Trend Projekt z Pruszcza Gdańskiego, specjalizującej się m. in. w takich właśnie i podobnych operacjach przesuwania z wody na ląd (i odwrotnie) ciężkich ładunków, a także morskim transporcie konstrukcji wielkogabarytowych. Zbudowano dwa pomosty, znajdujące się w osi kół suwnicy, prowadzące prostopadle z pokładu pontonu na nabrzeże, po których miała ona już „o własnych siłach” przejechać na ląd. Po wielu godzinach prac i przygotowań z czynnym udziałem stoczniowców Remontowa Shipbuilding, w tym także nabrzeżowego ruchomego żurawia, suwnica wjechała na stoczniową płytę konstrukcyjną i przejechała nad będącym w budowie wspomnianym wcześniej statkiem PSV.

Nowa inwestycja grupy Remontowa Holding to suwnica bramowa samojezdna, wyprodukowana przez Michielotto Group z Cittadella-Padova we Włoszech w roku 2011. Pierwotnie została kupiona przez Stocznnię Gdańsk, która wówczas inwestowała w rozbudowę swojej infrastruktury przemysłowej. Trafiła tam w drugiej połowie 2011 r., miała służyć do scalania i obracania sekcji przed halą prefabrykacji K1.

Zakup nowej suwnicy to z pewnością wzmocnienie potencjału produkcyjnego stoczni Remontowa Shipbuilding. To nowoczesne urządzenie dźwigowe, typu Mobilift TE/300, z napędem spalinowo-hydraulicznym (silnik spalinowy napędza trzy pompy hydrauliczne) charakteryzuje się szerokością całkowitą 39,2 m oraz wysokością całkowitą 35,4 m (według innych źródeł - 38 m). Tzw. długość bazy kół (odległość między skrajnymi przednimi i tylnymi kołami) wynosi 19,83 m. Suwnica porusza się na 32 ogumionych kołach (4 grupy po 8 kół). Potrafi się przemieszczać nie tylko w linii prostej, ponieważ 16 kół posiadających napęd, może skręcać o ± 20 stopni. Jest także wyposażona w hydrauliczny system kompensacji drgań, który sta-

bilizuje ją nawet podczas ruchu na nierównym podłożu. Materiały i komponenty, z których ją zbudowano, dobrano z myślą o eksploatacji w zakresie temperatur od -20°C do + 40 °C. Suwnica, o łącznym dopuszczalnym obciążeniu roboczym (DOR) 300 ton, posiada dwa wózki z hakami o unosie po 150 ton mogące pracować oddzielnie lub w tandemie.

Polska szansa na rolę lead nation w programie „Protection of Harbours and Ports”



Przedstawiciele NNAG i OBR CTM SA podczas prezentacji systemu w 2013 r.
Fot.: CTM

Z końcem ubiegłego roku, w siedzibie NATO w Brukseli odbyło się seminarium zorganizowane w 10-tą rocznicę powołania programu „Defence Against Terrorism Programme of Work (DAT POW)”. Celem programu jest wspieranie walki z terroryzmem i zagrożeniami asymetrycznymi. Polska była reprezentowana na seminarium przez Ośrodek

Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej SA z Gdyni, wchodzący w skład koncernu obronnego - Polska Grupa Zbrojeniowa. OBR CTM SA jest zaangażowany w DAT POW od 2011 roku w zakresie programu ochrony portów i kotwiczowisk „Protection of Harbours and Ports”.

Podczas seminarium przedstawiono dotychczasowe osiągnięcia OBR CTM SA obejmujące wielosensorowe systemy do wykrywania i śledzenia obiektów podwodnych, oraz systemy przeciwdziałania oparte na efektorach do odstraszenia. Wyniki prac, doświadczenia oraz technologie rozwijane w ramach „Protection of Harbours and Ports” mogą być wykorzystane podczas realizacji wymagania operacyjnego „Zintegrowany system ochrony sił morskich w portach, redach i na kotwiczowiskach pk. Ostryga”. Mając na uwadze zaangażowanie OBR CTM SA w program DAT POW rozważa się przyjęcie w przyszłości przez Polskę roli *lead nation* w programie „Protection of Harbours and Ports”.

Stosunkowo wcześniej, bo już w latach 2000-2003 OBR CTM SA opracował i wdrożył wielosensorowy system ochrony portu wojennego MW RP w Gdyni pk. „Kryl”, obejmujący nie tylko typowe zagrożenia ze strony uzbrojonych nurków, ale również detekcję i śledzenie małych okrętów podwodnych operujących w pobliżu portu.

Istotny wpływ na dalszy rozwój systemów detekcji i przeciwdziałania morskim zagrożeniom terrorystycznym miały wnioski zawarte w raportach opracowanych przez NATO Industrial Advisory Group (NIAG), z udziałem CTM: „SG 86 Harbour Protection”, „SG 110 Force Protection”, „SG 126 Intelligence Sensors for underwater surveillance” oraz rezultaty testów demonstratorów technologii systemów, wykonane w ramach „Workshopów” organizowanych przez NATO i Unię Europejską.

W 2011 roku OBR CTM SA przystąpił do programu DAT POW i zrealizował trzy wzajemnie uzupełniające się projekty. W rezultacie tego powstał demonstrator technologii zintegrowanego systemu detekcji i przeciwdziałania morskim zagrożeniom terrorystycznym. System detekcji zagrożeń oparty jest na modułach akustycznych lub sonarach wykrywania nurków, tworzących barierę akustyczną oraz łańcuchu sensorów magnetycznych stanowiących barierę magnetyczną. Przenośna bariera magnetyczna może być stosowana zarówno do ochrony portów jak i grupy okrętów, jako komplementarny system wzmacniający proces detekcji i klasyfikacji podwodnych zagrożeń terrorystycznych. System przeciwdziałania zintegrowany z systemem detekcji opiera się na efektorach *non lethal* (air gun AG) i *semilethal, lethal* (efektory pirotechniczne o różnej masie).

W 2013 roku przeprowadzono test demonstratora technologii zintegrowanego systemu detekcji i przeciwdziałania zagrożeniom podwodnym ze strony nurków oraz jego *live presentation* dla NATO Naval Armaments Group (NNAG). Próby potwierdziły skuteczność działania systemu. Może on być używany jako stacjonarny - do ochrony portów, lub jako przenośny - do ochrony sił.

Spółka OBR CTM SA należy do Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A. PGZ to największy koncern obronny w tej części Europy - lider przemysłowy w procesie modernizacji polskiej armii. Skupia kilkadziesiąt firm (z branży zbrojeniowej, stoczniowej, offshore i nowych technologii) z rocznymi obrotami rzędu 5 mld zł oraz przeszło 19 tysiącami pracowników. Współpracując z najlepszymi ośrodkami naukowymi PGZ odgrywa kluczową rolę w transferze wyników badań i innowacji do całej gospodarki.

220 lat Conradinum. Konferencja „Kształcenie kadr dla gospodarki morskiej wyzwaniem XXI wieku”



Pomorska Kurator Oświaty Elżbieta Wasilenko podczas prezentacji.
Fot.: G. Landowski

W środę, 25 lutego br. w Parku Naukowo - Technologicznym w Gdańsku odbyła się specjalna konferencja z okazji jubileuszu 220 lat działalności Szkół Okrętowych i Ogólnokształcących Conradinum w Gdańsku.

Konferencja „Kształcenie kadr dla gospodarki morskiej wyzwaniem XXI wieku” zorganizowana przez Związek Pracodawców Forum Okrętowe, SOiO Conradinum oraz Pomorskiego Kuratora Oświaty poświęcona była przygotowaniu kadr w związku z dynamicznie zachodzącymi zmianami w światowym przemyśle morskim.

Podczas konferencji, historię i obecną działalność Conradinum przedstawiła dyrektor szkoły Anna Wasilewska.

Pomorski Kurator Oświaty Elżbieta Wasilenko omówiła aktualny model kształcenia zawodowego i szkolnictwa morskiego pod kątem zachodzących w nim zmian i nowych rozwiązań. Ofertę edukacyjną Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej przedstawił Dziekan WOiO prof. Janusz Kozak, zaś Wydziału Elektrotechniki i Automatyki PG dr inż. Ireneusz Mosoń, Prodziekan ds. kształcenia PG. Dwoje studentów III roku Kierunku Mechanika i Budowa Maszyn Wydziału Mechaniczno-Elektrycznego Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni pod kierunkiem prof. Agaty Załęskiej-Fornal zaprezentowało walory swojej uczelni.

W dalszej części konferencji poświęconej innowacyjnym miejscom pracy w przemyśle stoczniowym, prezentacje nt. działających w nim firm przedstawili: Andrzej Syldek, prezes zarządu AN-ELEC, Zdzisław Bahyrycz ze spółki Crist, Sławomir Gieroń, prezes zarządu Damen Marine Components Gdańsk, Jarosław Łapkowski, managing director oraz Mariusz Dampc, marine service department manager z HG Solutions, Anna Toczek i Rafał Cieślak z Muehlhan, Michał Moniuszko HR manager Remontowa Holding S.A., Jakub Nowak HR manager Remontowa Shipbuilding S.A. oraz Tomasz Sinkiewicz project sales manager z Vistal Gdynia. Konferencję moderował Jerzy Czuczman dyrektor biura Forum Okrętowego.

Patronat honorowy nad wydarzeniem objęli: Rektor Akademii Marynarki Wojennej, Rektor Politechniki Gdańskiej, Marszałek Województwa Pomorskiego, Prezydenci Miast: Gdańska, Gdyni i Sopotu, Kuratorium Oświaty w Gdańsku oraz Remontowa Holding S.A.

Patronami prasowymi imprezy byli: Radio Gdańsk, Dziennik Bałtycki oraz PortalMorski.pl

Zgłoszenia na stanowisko prezesa zarządu HCP

Rada Nadzorcza spółki H. Cegielski-Poznań ogłosiła postępowanie kwalifikacyjne na stanowisko prezesa zarządu. Termin na zgłoszenia kandydatów na to stanowisko upływa 13 marca 2015 r. Wśród wymogów, które muszą spełniać chętni na fotel prezesa tej firmy znalazło się wyższe wykształcenie i co najmniej 5-letni staż pracy, w tym co najmniej 3-letnim na stanowiskach kierowniczych. Postępowanie kwalifikacyjne jest dwuetapowe. Wybór nowych władz spółki związany jest z upływem kadencji dotychczasowego zarządu. H. Cegielski - Poznań SA działa w branży obróbki dużych konstrukcji stalowych, oferuje elektrownie napędzane silnikami spalinowymi, dmuchawy promieniowe i części zamienne do silników okrętowych.

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