



U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

NOWE BUDOWY

Remontowa Shipbuilding SA wygrała przetarg na budowę lodołamaczy dla RZGW w Szczecinie

Jak poinformowano pod koniec kwietnia - stocznia Remontowa Shipbuilding SA, należąca do grupy kapitałowej Remontowa Holding, wygrała przetarg na „zaprojektowanie, wybudowanie i dostawę wraz z wyposażeniem dwóch lodołamaczy przeciwpowodziowych liniowych w ramach zadania: Kontynuacja programu budowy lodołamaczy dla RZGW Szczecin”.

Pozostałe oferty zgłoszone w przetargu pochodziły od: konsorcjum firm PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o. o. i Stocznia Remontowa Nauta SA oraz Poltramp Yard SA.

Zamówienie dotyczy wykonania i przekazania dwóch, niemal 30-metrowych lodołamaczy, których nadbudówka, pokładówka nad siłownią i sterówka będą wykonane ze stopów aluminium. Na pokładzie głównym przewidziano pomieszczenia dla załogi: kabina kapitana, kambuz, pomieszczenie socjalne dla 5-osobowej załogi oraz pomieszczenie sanitarne (WC, umywalka i natrysk).

Charakterystyka podstawowa lodołamaczy: długość całkowita: 28,8 m, długość między pionami: 25,85 m, szerokość całkowita: 7,5 m, szerokość konstrukcyjna: 7,2 m, wysokość boczna: 2,4 m, zanurzenie projektowe: 1,4 m, zanurzenie konstrukcyjne: 1,7 m.

REMONTY I PRZEBUDOWY

Przebudowany w stoczni Remontowa SA prom na LNG w drodze do Kanady

Po spektakularnej przebudowie w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA, prom *Spirit of British Columbia*, należący do największego operatora promowego w Ameryce Północnej - BC Ferries - wyruszył 27 marca w drogę przez Atlantyk do Vancouver, gdzie spodziewany jest 4-5 maja.



Fot.: Sławomir Lewandowski

Na mocy zawartego w 2016 roku kontraktu na przeprowadzenie modernizacji „mid-life upgrade” promów klasy „Spirit”, *Spirit of British Columbia* oraz *Spirit of Vancouver Island*, Remontowa SA przebudowała system napędowy pierwszego z nich z tradycyjnego na proekologiczny, zasilany skroplonym gazem ziemnym. Obecnie siłownia statku jest dwupaliwowa, przystosowana do zasilania zarówno nisko-siarkowym olejem napędowym jak i gazem ziemnym (składowanym jako LNG) jako głównym paliwem. Stocznia wyposażyła prom *Spirit of British Columbia* w cztery nowe silniki główne *dual-fuel* Wärtsilä 8L34DF o mocy 4000 kW każdy i zbiornik kriogeniczny o pojemności 165 m sześć. Wymiana silników głównych pociągnęła za sobą także wymianę systemów automatyki, systemów kontrolnych, a także

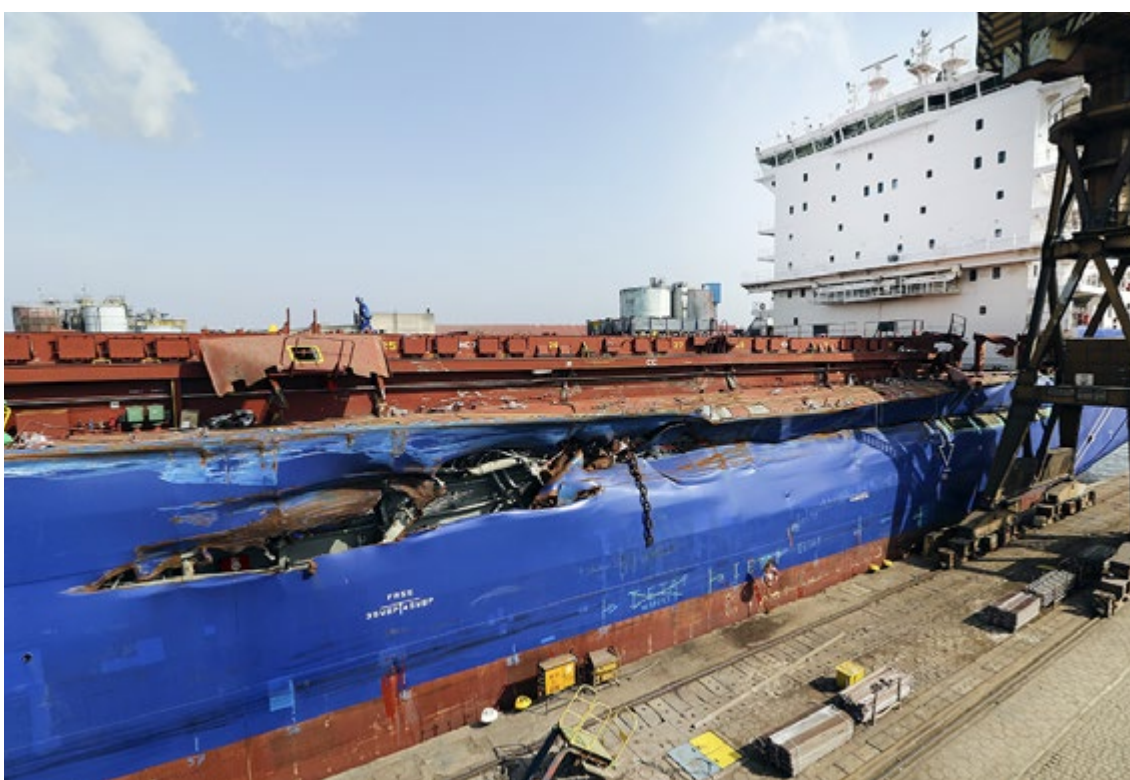
m.in. dwóch przekładni głównych i innych urządzeń. Zmodernizowano systemy elektryczne oraz zdalnego sterowania i monitoringu, odnowiono i zmodernizowano wyposażenie nawigacyjne.

Poza przebudową siłowni, modernizację przeszły także przestrzenie pasażerskie. Odnowiono łazienki w kabinach, a na jednym z pokładów powstała nowa kawiarnia. W stoczni przeprowadzono także pełen zakres prac konserwacyjno-malarskich - „od stępki, aż po komin”.

Projekt przebudowy promu przygotowało biuro Remontowa Marine Design & Consulting. Zainstalowane na statku stacje bunkrowania pozwalają na przeprowadzenie tej operacji zarówno z zewnątrz jednostki jak i z pokładu.

Ostatnie tankowanie LNG promu w Polsce przed atlantycką podróżą odbyło się w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA, 28 marca br. Zostało przeprowadzone przez spółki należące do PGNiG i Grupy LOTOS, metodą „truck to ship”, czyli bezpośrednio z autocystern kriogenicznych na nabrzeżu stoczni do zbiornika promu. Wolumen podanego paliwa wyniósł 55 ton.

***Delphis Gdansk* na remoncie awaryjnym w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA**



Fot.: Sławomir Lewandowski

10 kwietnia do Gdańskiej Stoczni Remontowa SA wpłynął kontenerowiec *Delphis Gdansk*. Pod koniec marca br. uległ wypadkowi na Wielkim Błęcie, na zachód od Kalundborg w Danii.

Zderzył się z masowcem *BBC Neptune*, w wyniku czego stracił kilka kontenerów (dwa spadły także na pokład masowca) i doznał dużych rozmiarów wyrwy w lewej burcie. Nikt nie został ranny i nie odnotowano zanieczyszczeń, ale kolizję zakwalifikowano do poważnych. Jest analizowana przez specjalną komisję ds. badania wypadków morskich.

Statek przechodzi teraz remont w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA, należącej do grupy kapitałowej Remontowa Holding. To nie jedyny ostatnio remont awaryjny w tej stoczni. Pod koniec lutego w Remontowej zakończono naprawę dna z wymianą stali no-

wiutkiego statku *Ronia Diamond*, który pod koniec grudnia ubiegłego roku wszedł na skalistą mieliznę. Na początku stycznia br. stocznice opuścił wyremontowany masowiec *DL Adonis*, który 2 grudnia 2017 r. ucierpiał na skutek zalania siłowni w wyniku awarii systemu balastowego na zachód od estońskiej wyspy Hiiumaa.

Z kolei we wrześniu ub. r. w Remontowej w nową, zbudowaną tu gruszkę dziobową wyposażono chemikaliowiec *Mount Everest*, który uszkodził ją po zderzeniu ze ścianą śluzy Kanału Panamskiego. Podczas zadokowania statku przeprowadzono na nim także inne prace remontowe. Jeszcze wcześniej, kompleksową

naprawę kadłuba, uszkodzonego przez podwodne skały na Zatoce Ryskiej, przeszedł tu także grecki masowiec *Lorient*.

Delphis Gdansk przekazany do eksploatacji w styczniu 2017 roku przez stocznnię Hanjin Heavy Industries & Construction Co., Ltd. z Pusan w Korei, klasyfikowany przez Germanischer Lloyd (DNV GL), charakteryzuje się nośnością 24 700 t i ładownością ok. 1900 kontenerów 20-stopowych oraz wysoką klasą lodową.

Dłuższy o 30 metrów prom *Finnsky* wypłynął w morze



Fot.: Sławomir Lewandowski

Należący do fińskiego armatora prom *Finnsky* to trzecia z kolei jednostka, jaka została ostatnio przedłużona w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA. Wcześniej stocznia przedłużyła dwa inne, bliźniacze statki tego armatora: *Finntide* i *Finnwave*. Trzeci opuścił ją 28 marca 2018, natomiast czwarty statek ro-ro z tej samej serii - *Finnsun* - wpłynął na przedłużanie 4 kwietnia i ma opuścić stocznnię do końca maja.

Umowę na modernizację promów podpisano w marcu 2017 roku. Dotyczyła ona czterech statków z opcją na dwa kolejne. Finnlines skorzystał z opcji przedłużenia dwóch kolejnych promów typu ro-ro serii „Breeze” w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA. Armator poinformował o tym w oficjalnym komunikacie w połowie marca. Promy numer 5 i 6 - *Finnbreeze* i *Finnsea* zostaną przedłużone w okresie wrzesień-grudzień br.

Przypomnijmy, że każdy statek w trakcie przebudowy, po rozcięciu kadłuba otrzymuje stalową wstawkę o wadze 1500 ton i wymiarach 29,5 m długości, 26,5 m szerokości i 23,5 m wysokości. Wydłużenie promów o niemal 30 metrów znacząco poprawia ich efektywność energetyczną i tym samym przyczynia się do ograniczenia przez nie emisji szkodliwych dla środowiska związków. Przedłużenie statków to także odpowiedź armatora na rosnący popyt na przewozy na Morzu Bałtyckim. Zmodernizowane jednostki, dzięki zwiększonej powierzchni ładunkowej mogą bowiem efektywniej obsłużyć pasażerów.

INNE

Elektra - prom z Polski z tytułem „Statku Roku”



Fot.: Piotr B. Stareńczak

Eksplloatowany przez Finferries dwustronny prom hybrydowy *Elektra* zdobył międzynarodową nagrodę „Ship of the Year Award”. Konkurs Marine Propulsion Awards 2018 organizowany przez czasopismo „Marine Propulsion & Auxiliary Machinery” został zwieńczony ogłoszeniem wyników podczas uroczystej kolacji na zakończenie pierwszego dnia konferencji branży morskiej „Sulphur Cap 2020” 17 kwietnia br. w Amsterdamie. Zdobywca tytułu „Statku Roku” był jednym z nominowanych przez zespół ekspertów, a następnie wyłoniony w otwartym głosowaniu na witrynie WWW konferencji „Sulphur Cap 2020”.

Nagrodę przyznano fińskiemu armatorowi. Statek zbudowany został w stoczni Crist SA w Gdyni (nr budowy P310) na zamówienie państwowego armatora Suomen Lauttaliikenne Oy, eksploatującego promy pod znakiem handlowym FinFerries.

Swój udział w budowie jednostki mają także firmy należące do Forum Okrętowego.

Koncepcję promu opracowało biuro projektowe Deltamarin. Biuro projektowo-konsultingowe StoGda Ship Design & Engineering Sp. z o. o. (StoGda) opracowało kompletny projekt jednostki P310, w tym projekt kontraktowy, wstępny, dokumentację wykonawczą i zdawczą i było odpowiedzialne za badania modelowe (łącznie z wykorzystaniem dużego modelu do badania właściwości manewrowych promu na jeziorze i z próbami w modelowym basenie lodowym).

Opracowanie i dostawę kompletnego rozwiązania elektro-energetycznej części hybrydowego systemu napędowego powierzono firmie Siemens. Wśród dostawców wyposażenia na statek znalazła się m.in. Remontowa Hydroster Systems Sp. z o.o. (RHS) z grupy Remontowa Holding. Firma dostarczyła napędy wyposażenia ro-ro (furt - ramp) i zestaw drzwi wodoszczelnych.

Elektra jest promem przeznaczonym do żeglugi na wodach osłoniętych na trasie o długości 1,6 kilometra, łączącej wyspy Nauvo (Nagu) i Parainen (Pargas) w Archipelagu Turku (wyspy tzw. Archipelago Sea, po fińsku Saaristomeri). Może przewozić 90 samochodów osobowych i maks. 372 pasażerów. Wysoki poziom automatyzacji promu pozwala na nim zatrudniać zaledwie trzyosobową załogę. Prędkość 11 węzłów zapewniona jest przez dwa pędniki azymutalne, każdy z dwiema śrubami kontra-rotacyjnymi, dostarczone przez Rolls Royce, przenoszące 900 kW - każdy, przy 1200 obr./min.

Statek wyposażony jest w trzy zespoły prądotwórcze napędu głównego o łącznej mocy elektrycznej 1260 kWe. Zaprojektowano go i zbudowano zgodnie z przepisami DNV GL dla notacji klasy + 1A1 Car Ferry, B, Battery (Power) E0, Ice 1B, PET, R3; GMNKC. Statek nosi banderę fińską.

Zobacz materiał video: <https://www.youtube.com/watch?v=RB6rKP34Mtk>

ORP *Kormoran* wybrał w plebiscycie TOP Produkt Pomorskie 2018



ORP *Kormoran* z logiem Top Produkt Pomorskie 2018.
Fot.: Remontowa Shipbuilding SA

Niszczyciel min ORP *Kormoran* został zwycięzcą plebiscytu TOP Produkt Pomorskie 2018, organizowanego przez Dziennik Bałtycki. Produkty i usługi, które powstały na Pomorzu rywalizowały o ten prestiżowy tytuł w kilku kategoriach. Zwycięzców konkursu wybiera kapituła.

Równocześnie trwał plebiscyt TOP Produkt Pomorskie 2018, w którym czytelnicy i internauci oddawali głosy na najlepszą, ich zdaniem, propozycję spośród zgłoszonych kandydatur. Prezentacje zgłoszonych produktów i usług ukazywały się na łamach oraz w serwisie internetowym Dziennika Bałtyckiego od 13 kwietnia. Głosowanie trwało do 24 kwietnia, a rywalizacja była - jak informuje dzisiejsze wydanie gazety - zacięta.

Najwięcej głosów, bo ponad 21 tysięcy i tym samym tytuł TOP Produkt Pomorskie 2018 w tym plebiscycie zdobył niszczyciel min ORP *Kormoran*, pierwszy od ponad 20 lat nowy okręt przekazany polskiej Marynarce Wojennej, zaprojektowany i zbudowany w Gdańsku.

Okręt zbudowało konsorcjum, w skład którego weszła stocznia Remontowa Shipbuilding SA (lider) należąca do grupy Remontowa Holding oraz Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej SA. Projekt okrętu powstał w biurze Remontowa Marine Design & Consulting. Przy budowie zastosowano nowatorską technologię produkcji kadłuba ze stali amagnetycznej. Przebiegała ona w sterylnych, na miarę procesu przemysłowego XXI wieku, kontrolowanych warunkach

OBR Centrum Techniki Morskiej SA wytworzyła i dostarczyła Zintegrowany System Walki, obejmujący: okrętowy podsystem wspomagania dowodzenia, system obrony biernej, system obserwacji podwodnej, w tym stacje hydrolokacyjne oraz ładunki do niszczenia min.

ORP *Kormoran* jest pierwszym z serii trzech nowoczesnych niszczycieli min, które mają trafić do 13. Dywizjonu Trałowców wchodzącego w skład 8. Flotylli Obrony Wybrzeża.

Remontowa SA, Navimor i Stocznia Wisła z Orłami „Wprost”



Red. naczelny „Wprost” Jacek Pochłopień i Michał Habina prezes zarządu Remontowa SA w imieniu stoczni odbierający „Orła Wprost”.
Fot.: Sławomir Lewandowski

24 kwietnia w Gdańsku odbyła się uroczystość wręczenia nagród Orłów „Wprost” regionu pomorskiego. Wśród laureatów znalazła się Gdańska Stocznia Remontowa im. J. Piłsudskiego SA, Navimor oraz Stocznia Wisła.

To nagrody dla firm wnoszących szczególny wkład w rozwój gospodarki, regionu i kraju, przyznawane przez tygodnik „Wprost”. Symbolem wyróżnienia stało się godło Państwa Polskiego – wizerunek Orła Białego – z londyńskiej siedziby emigracyjnego rządu polskiego.

Laureatami są przedsiębiorstwa, które osiągnęły największy średni zysk netto w ciągu ostatnich trzech lat, a także największy procentowy wzrost zysku netto w tym okresie. Dodatkowe kryteria, jakie muszą spełnić firmy ujęte w zestawieniu to brak strat, czyste konto w bazach nierzetelnych płatników (dłużni-

ków), a także osiągnięcie odpowiedniej rentowności.

Zestawienie nagrodzonych przedsiębiorstw zostało opracowane wspólnie przez redakcję tygodnika „Wprost” oraz firmę Bisnode. Gala w województwie pomorskim odbyła się w ramach III edycji projektu Orły tygodnika „Wprost”, prowadzonego od 2016 roku. Orły „Wprost” wręczane są w 10 regionach Polski, w tym na Pomorzu. W Gdańsku, trafiły m.in. do przedstawicieli ponad 20 firm, w tym Gdańskiej Stoczni Remontowa SA, w imieniu której nagrodę odebrał prezes zarządu Michał Habina.

- Orzeł zobowiązuje, tym bardziej, że jesteśmy polską firmą, największą spółką grupy kapitałowej Remontowa Holding, liczącej ponad 20 firm, na rzecz której pracuje ponad 8 tysięcy ludzi, będącej największym prywatnym pracodawcą na Pomorzu - powiedział podczas gali Michał Habina dodając, że Remontowa SA, to bardzo duża stocznia w Europie z liczną załogą i fachową kadrą, wybierana przez światowych armatorów do realizacji największych i najtrudniejszych projektów.

Przypomnijmy, że to nie pierwsze wyróżnienie tygodnika „Wprost” dla grupy Remontowa Holding. W maju 2017 r. zdobyła ona tytuł wicelidera w rankingu „Polscy Ambasadorzy”, grupującym 100 największych polskich eksporterów. W sali notowań GPW w Warszawie nagrodę odbierał wtedy prezes Remontowa Holding Piotr Soyka.

Europejski sektor technologii morskich potrzebuje zdecydowanego stanowiska UE

- Komisja Europejska musi przyjąć silną, zdecydowaną politykę, opartą na zasadzie wzajemności. W przeciwnym razie nasz europejski przemysł morski nie przetrwa konkurencji ze strony stoczni azjatyckich - ostrzegł Marian Krzaklewski, sprawozdawca opinii EESC (Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego), przyjętej na jego sesji plenarnej 19 kwietnia br.

EESC wzywa Komisję do jak najszybszego wdrożenia strategii LeaderSHIP 2020 oraz do przedstawienia kluczowych zaleceń dotyczących nowej strategii LeaderSHIP 2030.

- Europa potrzebuje szczególnego podejścia do przemysłu stoczniowego i produkcyjnego. Podobnie jak w Chinach, USA, Japonii i Korei Południowej, decydenci europejscy muszą traktować ten sektor, jako strategiczny dla gospodarki europejskiej - podkreślił współsprawozdawca, Petrizio Pesci.

Zdaniem EESC, podejście powinno obejmować następujące działania:

W zakresie wymiany handlowej - wysiłki na rzecz sfinalizowania całościowego porozumienia w ramach OECD, obejmującego wszystkie strony, w tym Chiny - zawierającego także zasady dotyczące subsydiów, a potencjalnie również dyscypliny cenowej; - zapewnienie wzajemności pomiędzy krajami Europy, a innymi, jako przewodniej zasady zarówno w bilateralnych, jak i wielostronnych negocjacjach handlowych oraz w zagadnieniach związanych z dostępem do rynku; „Środki i praktyki protekcyjnistyczne muszą się spotykać z przeciwdziałaniem tymi samymi środkami” - przekonuje EESC.

W zakresie finansowania - Komisja powinna rozważyć wprowadzenie specjalnego instrumentu finansowego, ponieważ przemysł stoczniowy wymaga dużych nakładów kapitałowych, a dostęp do finansowania staje się coraz trudniejszy.

W zakresie rozwoju (badania/umiejętności) - ochrona środowiska, bezpieczeństwo, digitalizacja, automatyzacja i bezpieczeństwo cybernetyczne, stanowią poważne wyzwanie, ale oferują również interesujące możliwości dla europejskiego sektora technologii morskich (MT), pod warunkiem, że są dostępne wystarczające możliwości w zakresie badań, rozwoju i innowacji.

Komisja musi zatem promować, a także wspierać finansowo inwestycje w europejskim sektorze MT w dziedzinie badań, rozwoju i innowacji. Istnieje ponadto silna potrzeba uzupełnienia braków umiejętności - w związku z tym Komisja powinna udzielić znacznego wsparcia partnerom społecznym w sektorze stoczniowym, umożliwiając im kontynuowanie prac w sektorze technologii morskich.

Pod względem strategii - Komisja powinna zadbać o to, by przemysł ten stał się jednym z filarów kontynuacji strategii LeaderSHIP.

W oficjalnych dokumentach pt.: „Made in China 2025”, Chiny zadeklarowały zamiar bycia wiodącym światowym producentem wysokiej klasy statków, w tym statków wycieczkowych i najnowocześniejszego wyposażenia jednostek - czyli w sektorze, w którym europejscy stocznioi i producenci wyposażenia okrętowego są liderami na rynku. Spowoduje to jeszcze większą presję na jeden z kluczowych sektorów przemysłu w Europie.

Europejski sektor techniki okrętowej i technologii morskich obejmuje wszystkie przedsiębiorstwa zajmujące się projektowaniem, budową, konserwacją i naprawą statków i innych konstrukcji morskich. Istnieje około 300 stocznii europejskich, których roczne obroty wynoszą około 31 mld euro, i które zatrudniają 200 000 osób.

Około 22 000 dużych, małych i średnich przedsiębiorstw produkuje i dostarcza wyposażenie statków, generując roczne obroty w wysokości ok. 60 mld euro. Zatrudniają one bezpośrednio ponad 350 000 osób. Ich udział w rynku światowym wynosi około 50%.

Europejski sektor technologii morskich inwestuje 9 % zysków ze sprzedaży w badania, rozwój i innowacje, co stanowi najwyższy wskaźnik inwestycji w tym zakresie w Europie.

Pełny tekst Opinii (z inicjatywy własnej) Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego nt.: „Strategia LeaderSHIP 2020: wizja przemysłu technologii morskich dla innowacyjnego, zrównoważonego i konkurencyjnego przemysłu morskiego w 2020 r. dostępna jest pod adresem: <http://docdro.id/6C992Kh>

Remontowa LNG Systems laureatem Polskiej Nagrody Inteligentnego Rozwoju 2018

Remontowa LNG Systems została 23 marca laureatem Polskiej Nagrody Inteligentnego Rozwoju 2018 pod patronatem Prezes Urzędu Patentowego RP, w kategorii „Innowacje w przemyśle 4.0” za realizację projektu pn. „Optymalizacja systemów zasilających napędy pracujące w transporcie morskim, drogowym lub kolejowym, które wykorzystują gaz naturalny w postaci skroplonej”.

W ramach ww. projektu wypracowane zostaną rozwiązania umożliwiające wykorzystanie paliwa LNG w jednostkach pływających, pojazdach drogowych i kolejowych dzięki zastosowaniu efektywnych energetycznie i zasobowo rozwiązań technologicznych.

Polska Nagroda Inteligentnego Rozwoju to wyróżnienie dla innowacyjnych i nowatorskich działań oraz ich promocja wśród jak najszerszego grona opinii publicznej.

Wodnik wrócił z praktykantami

27 kwietnia, po ponad 70 dniach rejsu, do portu w Gdyni powrócił okręt szkolny ORP *Wodnik*. Przebył ponad 17 tys. mil morskich, w ramach realizacji praktyk specjalistycznych, astronawigacyjnych oraz marynarskich polskich i zagranicznych podchorążych studiujących w Akademii Marynarki Wojennej (10 Polaków i 25 studentów zagranicznych). Były to pierwsze tego typu praktyki zarówno pod względem wymiaru jak i charakteru dla studentów z Arabii Saudyjskiej, Kataru oraz Kuwejtu. Podczas rejsu okręt zawinął do takich portów jak Iraklion, Doha, Kuwejt, Limassol oraz Ceuta.

Umorzono postępowanie upadłościowe spółki zależnej Vistal Stocznia Remontowa sp. z o.o.

W dniu 12 kwietnia Sąd Rejonowy w Gdańsk-Północ w Gdańsku VI Wydział Gospodarczy postanowił umorzyć postępowanie upadłościowe spółki zależnej Vistal Stocznia Remontowa Sp. z o.o.

Jak wskazał Sąd w uzasadnieniu postanowienia - nie zachodzą przesłanki do ogłoszenia upadłości spółki zależnej Vistal Gdynia, albowiem nie jest podmiotem niewypłacalnym i dokonała zaspokojenia swoich wierzycieli. Postanowienie nie jest prawomocne.

Vistal Stocznia Remontowa Sp. z o.o. specjalizuje się w remontach i budowie jednostek pływających, a także w prefabrykacji i montażu rurociągów oraz prefabrykacji konstrukcji stalowych.

Przypomnijmy, że spółka Vistal Gdynia na początku października ubiegłego roku złożyła do sądu rejonowego w Gdańsku wniosek o ogłoszenie upadłości, które poprzedzone było wnioskiem o otwarcie postępowania sanacyjnego.

Eaton publikuje białą księgę, która opisuje trendy w systemach operatorskich

Eaton opublikował nową białą księgę, „Innowacyjne koncepcje obsługi maszyn nowej generacji”. Jej autor, Tobias Ischen, przedstawia podstawowe sposoby obsługi i wizualizacji oraz bada, jakie elementy muszą brać pod uwagę konstruktorzy maszyn, żeby były one zaprojektowane zgodnie z wymaganiami Przemysłu 4.0/IoT oraz jakie będą przyszłe potrzeby operatorów maszyn. W ten sposób prezentuje również postępy w dotykowych urządzeniach sterujących oraz w aparaturze sterującej i sygnalizacyjnej.

W białej księdze szczegółowo omówiono stosowne normy i przepisy dotyczące podstawowych zagadnień związanych z bezpieczeństwem. Szczególnej regulacji podlegają: typ elementu operatorskiego, kolorystyka oraz typografia aparatury sterującej i sygnalizacyjnej. Ważne jest również zapoznanie się z lokalnymi normami i praktykami rynkowymi dotyczącymi urządzeń, które będą eksportowane na rynki globalne.

Ponadto w białej księdze omówiono również sposoby, w jaki system obsługi może, w najprostszej formie, przekazać informacje.

Białą księgę można pobrać nieodpłatnie pod następującym linkiem: [Eaton.pl/HMI](https://eaton.pl/HMI)

Lotos i PGNiG będą rozwijać rynek LNG nad Bałtykiem

Lotos Asphalt oraz PGNiG Obrót Detaliczny - spółki z grup kapitałowych Lotos i PGNiG będą wspólnie oferowały usługę bunkrowania statków paliwem LNG, pochodzącym z terminalu gazowego w Świnoujściu. Umowa o współpracy została podpisana 19 kwietnia br. podczas konferencji, poświęconej przyszłości LNG jako paliwa żeglugowego na Bałtyku.

To zwińczenie ponad rocznej współpracy (od września 2016 r.), w ramach której na terenie stoczni Remontowa Shipbuilding SA oraz Remontowa SA w Gdańsku dokonano przeszło 30 bunkrowań paliwem LNG. Dzięki porozumieniu, które pozwoli na wykorzystanie doświadczeń PGNiG w zakresie LNG oraz wiedzy Lotosu nt. rynku paliw morskich, obie firmy będą mogły świadczyć w pełni profesjonalną usługę bunkrowania statków paliwem LNG.

– Lotos angażuje się w coraz większą liczbę projektów z zakresu paliw alternatywnych - powiedział Mateusz A. Bonca, p.o. prezesa Zarządu Grupy Lotos SA – Znamy polski rynek paliw, także ten dla żeglugi, dlatego współpraca z PGNiG w sprawie handlu LNG wpisuje się w strategię rozwoju naszej grupy kapitałowej. Lotos dąży do uzyskania pozycji lidera we wdrażaniu paliw alternatywnych nowej generacji, do których zalicza się m.in. CNG i LNG.

Kluczowym elementem dalszego wzrostu popularności LNG jest rozwój infrastruktury bunkrowania. Zgodnie z dyrektywą dla paliw alternatywnych - najpóźniej do 2025 r. powinna powstać sieć bazowa punktów bunkrowania LNG w portach morskich. W przypadku Polski mają to być: Gdańsk, Gdynia, Szczecin oraz Świnoujście. Potrzeby zapewnienia dostępności usługi bunkrowania w tych lokalizacjach zawarto w „Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktur paliw alternatywnych” opracowanych przez Ministerstwo Energii.

W styczniu br. Grupa Lotos i Remontowa LNG Systems podpisały list intencyjny w sprawie budowy pilotażowego systemu dystrybucji LNG. Umowa dotyczy zaprojektowania, budowy i przeprowadzenia badań pilotażowej stacji dokującej. Głównym jej zadaniem będzie długoterminowe utrzymywanie bezpiecznych parametrów technicznych intermodalnych, kriogenicznych zbiorników LNG. Remontowa LNG Systems opracowała koncepcję wykorzystania kontenerów LNG do bunkrowania statków poprzez kompleks zaworów i pomp zabudowany w ramie o rozmiarach 40-stopowego kontenera.

Zobacz materiał video dotyczący bunkrowania LNG przez Lotos i PGNiG:

https://www.youtube.com/watch?v=3hUf4C_evgc

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:



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