

World Maritime University
**The Maritime Commons: Digital Repository of the World
Maritime University**

WMU in the News

2-1-1982

Sjöfartsuniversitet i Malmö

Anonymous

Follow this and additional works at: http://commons.wmu.se/wmu_news

Recommended Citation

Anonymous, "Sjöfartsuniversitet i Malmö" (1982). *WMU in the News*. 98.
http://commons.wmu.se/wmu_news/98

This News Article is brought to you courtesy of Maritime Commons. Open Access items may be downloaded for non-commercial, fair use academic purposes. No items may be hosted on another server or web site without express written permission from the World Maritime University. For more information, please contact library@wmu.se.

Navireaffären:

Wärtsilä och Kone tog över Normmännen blev överspelade

Naviregruppen förblir i finländsk ägo. Finlands bank godkände inte det avtal som Helsingfors Aktiebank ingått med norska Kvaerner Brug.

I dess ställe har Wärtsilä och Kone trätt in. Från årsskiftet har Wärtsilä tagit hand om Oy Navire AB med dess tillverkningsenheter i Pargas och Pikis medan Kone övertagit Navire Cargo Gear International i Göteborg med dess dotterbolag.

I Pargas och Pikis sysselsätts ca 450 personer med tillverkning av lastluckor och ro/ro-utrustning. Anläggningarna kompletterar Wärtsiläs varv. En stor del av Navires orderportfölj har redan tidigare bestått av kontrakt från Wärtsiläs varvsgrupp. Verksamheten kommer att fortsätta som förut.

Navire Cargo Gear-gruppen som bedriver utveckling, konstruktion, marknadsföring och service av lastluckor, ro/ro-utrustning och link-spans, har ett tiotal dotterbolag runt om i världen och sysselsätter ca 250 personer.

Av dotterbolagen finns ett i Sverige och ett i Finland. Verksamheten fortsätter som tidigare under samma namn. Som medlem i Konegruppen beräknas NCG komma att ytterligare stärka sin position. Kone är stor leverantör av hamnkranar och annan materialhantlingsutrustning.

Navire Cargo Gear har under hela sin tid levt ett självständigt liv. Många av dess konstruktioner har tillverkats i Finland men långtifrån alla. Man har licenstagare på skilda håll och bedriver en lönsam rörelse.

Oy Navires likviditetskris, som resulterade i att Helsingfors Aktiebank övertog aktiemajoriteten, har sin rot i varvsanläggningen i Näddal med dess stora byggnadsdocka. Varvet var planerat för stort tankertonnage och stod färdigt just då denna marknad dog. Denna del av företaget övertogs i somras av Rauma-Repola, Valmet och Wärtsilä gemensamt.

Bland aktuella konstruktioner och leveranser från NCG resp Navire kan nämnas ramper och luckor till de sovjetiska arktisfartygen, beskrivna på annan plats i detta nummer. Stora krav ställs på funktionen i sträng kyla. Man använder specialstål och bygger in så mycket som möjligt av utrustningen för att den inte skall skadas under ishackning. Rampan kan fällas ned direkt på isen. Flapparna ges en förhållandevis stor yta eftersom lasten från rampan till isen inte får överstiga trycket från en människafot.

En stor licenstillverkare har NCG i Japan där Kayaba Navire byggts upp enligt finsk fö-

rebild. Kayaba är Japans största hydraultillverkare och har de senaste åren ökat sin marknadsandel ifråga om lastluckor och ramper markant. Man har också leveranser till varven i Korea och Taiwan.

I Spanien fick NCG en ny licenstagare för 1 1/2 år sedan. Redan har detta företag utrustning till 12 stora fartyg i orden, därav fyra med jumboramper. Konstruktionerna kommer från Göteborg.

NCG har nu siklet inställt på USA. Där US Navy skall bygga 10-15 stora fartyg med roll-onhantering och konvertera de övertagna Sea-Landfartygen. NCG har eget bolag i USA och söker nu samarbetspartner.

Den stora beställningsvägen för ramper är ännu inte över. Andra generationens ramper har tillverkats i drygt 100 exemplar vid det här laget. 80 av dessa är av Navire Cargo Gears märke.

Av de större jumboramperna, segel och eler i order, har NCG till dags dato 70 % förfrågningar har lagts ut av bl.a. Barber Blue Sea för tre stora ro/ro-fartyg med oplysn på ytterligare fyra och av ACL för fem fartyg.

NCG räknar sig också som ledande ifråga om utrustningen till biltransportbåtarna med 70 % av marknaden. Det stora flertalet av dessa fartyg byggs i Japan.

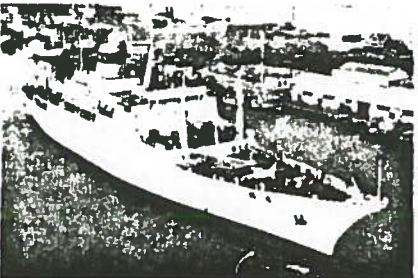
Bland order på hemmaplan finns slemwing-ramperna till Johansson Gårdens ro/ro-tonnage och siderollgluckorna till Uddevallavarvets OBO-byggen. Till dessa levereras för övrigt också ventilsystem för flytande laster. NCG tror på leverans till minst tio fartyg. F.n. finns sju i order.

För Kvaerner kom det som en blid från klar himmel att köpet av Naviregruppen gick om intet. Man hade haft intrycket att avtalet var helt i ordning och att endast formaliteter återstod. Handelsminister Arne Skold har beklagat att denna praktiska tillämpning av den nordiska samarbetstanken spruck-

Saléns startar Kina-kryssning

Saléns skall tillsammans med Penavico, China Ocean Shipping Agency, Peking, bedriva kryssningsverksamhet från Hong Kong till Kina.

De två företagen skall tillsammans öppna ett försäljningskontor i Hong Kong som skall sköta bokningar och administrera verksamheten.



För kryssningstrafiken har passagerarfartyget Yao Hua chartrats från det statliga kinesiska rederiet China Ocean Shipping Company, Peking. Yao Hua har kapacitet för 300 passagerare. Fartyget mäter 10.151 br.ton och är byggt i Frankrike 1967.

Kryssningsprogrammet har utformats i samråd med China International Travel Service, som också kommer att ha Kina-experten ombord som skall föreläsa om bl.a. kinesisk kultur för att ge passagerarna en fyllig bakgrund inför utflykterna i land.

Ombord på Yao Hua kommer passagerarna att erbjudas varierande typer av kinesisk och västerländsk underhållning liksom möjligheter att bekanta sig med det kinesiska köket.

Kryssningen omfattar tio dagar ombord på fartyget och tre dagar med övernattningar i Peking.

Sjöfartsuniversitet i Malmö

En rekommendation om inrättande av ett internationellt sjöfartsuniversitet i Malmö antogs av IMCO-församlingen vid dess tolfte session i november. Sverige har klart tagit ställning för projektet och det svenska bidraget kommer att röra sig om ca. 5 milj. kr per år. En arbetsgrupp tillsätts troligen under 1982 med uppgift att planera genomförandet.

I IMCO-rekommendationen konstateras att det råder en akut brist på kvalificerade lärare och administrativ personal vid många institutioner i utvecklingsländerna där sjöbefäl utbildas. Det är också stor brist på marina administratörer, examinatorer för sjöbefälsutbildningen, besiktningsmän och inspektörer. Det är därför angeläget att skapa utbildningsmöjligheter för teknisk och annan personal ansvarig för det marina uppbyggnadsprogrammet i u-länderna.

Man uppmärksammade i det sammanhanget också den resolution som togs vid ett IMCO/SIDA-seminarium där man dryftade möjligheterna att få fram gemensamma riktlinjer för sjöbefälsutbildningen världen över. Denna resolution stödde inrättandet av "The international university of maritime science and technology" i Malmö. Man noterade också det enhälliga stöd för projektet som uttalats av såväl Maritime Safety Committee

som The Marine Environment Protection Committee för denna resolution.

I resolutionen betonas också att det föreslagna utbildningsinstitutionen skall utgöra ett komplement till existerande och planerade nationella och regionala utbildningsanstalter i utvecklingsländerna med särskild uppmaning att utbilda den personal som skall administrera och driva sådana utbildningsanstalter. Man konstaterade med tillfredsställelse att projektet för att inrätta ett sådant universitet i Sverige möttes av mycket starkt stöd. Därvarande representanter från utvecklingsländerna.

IMCO-församlingen uppdrog därvid åt sin generalsekreterare C.P. Srivastava att fortsätta sina ansträngningar att få till stånd detta universitet i Malmö och att ta alla möjliga och nödvändiga initiativ för att säkra det ekonomiska stödet, särskilt från FN:s utvecklingsprogram (UNDP). Man hemställde också direkt till UNDP att ge det finansiella stödet till detta utomordentligt viktiga projekt högsta prioritet och uppdrog slutligen åt generalsekreteraren att fortlöpande informera såväl IMCO-rådet som organisationerna Maritime Safety Committee, Marine Environment Protection Committee och Commission on Technical Co-operation om utvecklingen.