Informacja o ograniczeniach i procedurach w podmianach załóg w portach na świecie.

W portach na całym świecie, obowiązują ograniczenia, środki bezpieczeństwa i procedury które cały czas się zmieniają w związku z dynamiką rozwoju pandemii.
Poniżej link do aktualizowanej mapy z zaznaczeniem części świata, Państwami i ograniczeniami związanymi z podmianami załóg.
Udostępniona jest na stronie UKP&I Club www.ukpandi.com.

http://geollectcoronavirusdashboard.com.s3-website.us-east-2.amazonaws.com/

Źródło: www.omk.org.pl

Aktualna informacja dla marynarzy. Nadal obowiązuje zwolnienie z kwarantanny po powrocie ze statku – stan na dzień 06-09-2021 r

Informujemy, iż nadal z obowiązku kwarantanny niezależnie od kierunku podróży w ramach wykonywania czynności zawodowych nie muszą odbywać marynarze, rybacy oraz inni członkowie załóg statków morskich oraz statków żeglugi śródlądowej, a także serwisanci statków oraz inspektorzy administracji morskiej lub uznanych organizacji w celu wykonania inspekcji.

Źródło: www.omk.org.pl

Kilka praktycznych porad dla szukających pracy lub zmieniających dotychczasowego armatora.

Wielu z nas przynajmniej raz w życiu stanęło przed problemem utraty pracy i koniecznością poszukiwania nowej. Inni szukają pracy, bo zatrudnienie w poprzedniej firmie z różnych przyczyn przestało dawać satysfakcję. Inni, ponieważ padli ofiarą zwolnień grupowych u polskich armatorów pogrążonych w głębokim kryzysie. Generalnie zasady, którymi powinien kierować się marynarz poszukujący zatrudnienia nie różnią się od tych, które stosuje się do zwykłych zjadaczy chleba na lądzie. Różnica polega na tym, że szczur lądowy poszukuje pracy w Polsce, a marynarz, z powodu kryzysu dławiącego polskie firmy żeglugowe, raczej za granicą. Z reguły zatrudnienie znajduje się poprzez agencje pośrednictwa pracy dla marynarzy. Poniżej znajdziecie, Drodzy Czytelnicy, kilka cennych porad i wskazówek jak skutecznie i bezpiecznie znaleźć nową pracę, o którą w obecnych czasach wcale nie jest łatwo.

Rozpocząć należy od zapoznania się z listą pośredników pracy dla marynarzy.
Jeżeli marynarz należy do jednego z działających w Polsce afiliowanych w ITF związków zawodowych, powinien tam się udać i poprosić o listę pośredników. Związek udostępni taki spis zawierający tylko i wyłącznie te jednostki pośrednictwa, które posiadają licencje na prowadzenie takiej działalności. J**ak ognia unikajmy tych agentów, którzy nie posiadają zezwolenia na prowadzenie pośrednictwa pracy. Wasz związek zawodowy poinformuje Was również, którzy pośrednicy są godni zaufania, a z którymi były już problemy.** Nieocenione są również prywatne kontakty z kolegami już pracującymi za granicą. Mogą być oni cennym źródłem informacji o pośrednikach i armatorach.
Warto również odwiedzić i złożyć aplikację w działach kadr polskich armatorów. Generalnie w polskich firmach

prowadzi się redukcję zatrudnienia, ale od czasu do czasu mogą wystąpić niedobory na niektórych stanowiskach. - Wyposażeni w listę licencjonowanych i uczciwych agentów należy sporządzić sobie marszrutę i kolejno odwiedzać ich biura składając aplikację. Niektórzy pośrednicy mają ustanowioną długoletnią współpracę z uznanymi armatorami i od lat dysponują swoją pulą marynarzy. Czasami mogą odmówić przyjęcia aplikacji, bo w aktualnej chwili nie mają żadnych perspektyw na nasze zatrudnienie. Nie zrażajmy się, z reguły im bliżej lata, tym rosną szanse na wskoczenie na ich listę.
Aplikacja powinna zawierać nie tylko prośbę o zatrudnienie, ale również naszą historię pracy na statkach oraz informację o kwalifikacjach, dodatkowych szkoleniach i umiejętnościach.

Musimy umieć się zareklamować. Jeżeli posiadamy referencje od innych armatorów, należy o nich wspomnieć i załączyć kopie. Jeżeli znamy języki obce, podkreślmy tą bardzo cenną umiejętność. Już podczas wstępnej rozmowy powinniśmy zainteresować sobą pośrednika, który działając na zlecenie armatorów-swoich mocodawców szuka najlepszych, dostępnych na rynku marynarzy. ***Dlatego bardzo ważna jest nasza opinia od poprzednich pracodawców. Warto o nią zadbać prosząc każdorazowo kapitana lub superintendenta aby przy wyokrętowaniu wystawił nam opinię zawodową. Jeżeli wykazaliśmy się dobrą postawą nikogo nie zdziwi nasza prośba i powinniśmy bez trudu uzyskać ten ważny dokument.***
Pamiętajmy o tym, aby w momencie składania aplikacji dysponować wszystkimi certyfikatami upoważniającymi do zaokrętowania. Świadectwa te muszą mieć nie przekroczone terminy ważności. Dotyczy to zarówno świadectw zdrowia, certyfikatów konwencyjnych, dyplomów i świadectw kompetencyjnych jak i książeczek szczepień. Nigdy nic nie wiadomo, propozycję zatrudnienia możemy otrzymać dosłownie z dnia na dzień. Dużo łatwiej znaleźć pracę młodym oficerom, nieco gorzej jest z oficerami po pięćdziesiątce i załogami szeregowymi. Jeżeli już mamy pracę u dobrego armatora, cieszymy się dobrą opinią, a nie jesteśmy już młodzieniaszkami, raczej nie decydujmy się na zmiany. *Czasami lepiej mieć pewną i w miarę stabilną pracę za nieco mniejsze pieniądze niż decydować się nagle na zmianę pracy, bo propozycja finansowa jest bardzo nęcąca.* Może to być oferta jednorazowa i po zakończonym kontrakcie znowu będziemy szukać pracy, a nasze miejsce w poprzedniej kompanii będzie już zajęte. Załóżmy, że jakiś czas po złożeniu aplikacji zostaliśmy wezwani przez pośrednika. Pamiętajmy, aby nie przychodzić do biura niechlujnie ubranym i przesadnie zmęczonym po wczorajszej kolacji.

Pierwsze wrażenie jest bardzo ważne, często ustawia pozytywnie lub negatywnie przebieg rozmowy kwalifikacyjnej. Nasze kompetencje, znajomość języków obcych, dodatkowe ponad standardowe umiejętności są bardzo ważne, ale pierwszego wrażenia jakie wywrzemy na przyszłym pracodawcy nie należy lekceważyć. Często rozmowa kwalifikacyjna jest prowadzona w języku angielskim i połączona z wypełnianiem długiej ankiety. Takie są wymogi niektórych armatorów. Pamiętajmy o generalnej zasadzie, że dobry pośrednik współpracuje z reguły z pierwszej klasy armatorami, którzy poszukują pierwszej klasy marynarzy. I taki pośrednik zrobi wszystko, aby wyeliminować słabszych, bo jeżeli tego nie zrobi, to straci tych armatorów. A więc nie komentujmy konieczności wypełniania ankiet, starajmy się wypaść jak najlepiej. Często marynarz sadzany jest przed komputerem i w ten sposób odpowiada na pytania z ankiety. W kącie może siedzieć człowiek, który w ogóle się nie odzywa. To może być przedstawiciel przyszłego pracodawcy. **Podczas rozmowy nie opowiadajmy historii, jak to źle się działo na poprzednich statkach, jak fatalne było żywienie i jak przesadnie wymagający kapitan.** Żaden pracodawca tego nie lubi. Podkreślajmy nasze zasługi dla poprzedników a nie kładźmy nacisku na problemy, bo możemy sprawić wrażenie że jesteśmy ludźmi, którzy sami je stwarzają. - Jeżeli nasze interview wypadło dla nas pomyślnie i otrzymujemy propozycję pracy starajmy się wyciągnąć od pośrednika maksimum informacji o statku i pracodawcy. Ważna jest nazwa i bandera statku i dane o armatorze. Starajmy się ustalić wiek statku, czy jest on pokryty akceptowanym przez ITF układem zbiorowym pracy. Jeżeli pośrednik i armator są uczciwi, to nie powinniśmy spotkać się z odmową udzielenia tych podstawowych informacji. Ustalmy również z pośrednikiem, czy podpisanie kontraktu nastąpi w kraju czy dopiero na statku. Korzystniej dla nas jest podpisać kontrakt w kraju. Wtedy znamy już dokładnie warunki płacy, pracy i ubezpieczeń.

Druga metoda polega na podpisaniu z pośrednikiem umowy cywilno-prawnej, określającej wzajemne zobowiązania stron zgodnie z polskim ustawodawstwem. W umowie tej określa się również podstawowe

warunki przyszłego zatrudnienia na statku. Pamiętajmy o tym, że jeżeli informacje udzielone przez pośrednika na temat statku i warunków pracy i płacy różnią się diametralnie od tych, które zastaniemy na miejscu w momencie okrętowania, mamy prawo odmówić podjęcia pracy i wrócić do kraju na koszt pośrednika. Takie przepisy wynikają z nadanej agentowi licencji na prowadzenie jego działalności. Jeżeli pośrednik odmawia udzielenia informacji, twierdząc wymijająco, że wszystkiego dowiemy się na statku, powinna zapalić się nam czerwona lampka.
Udajmy się do swojego związku zawodowego, który udzieli nam pełnej informacji o statku i armatorze i poinformuje czy w stosunku do pośrednika, statku i pracodawcy nie były już raportowane poważne problemy. Dowiemy się również, czy statek jest pokryty układem zbiorowym i jaki związek zawodowy jest jego stroną.
Zdecydowanie unikajmy jak ognia pośredników żądających na wstępie jakichkolwiek opłat, zwanych często manipulacyjnymi. Jest to nielegalne, ponieważ pośrednictwo pracy powinno być dla poszukujących pracy bezpłatne. Poinformujmy swój związek zawodowy o prowadzonych niezgodnych z prawem praktykach, które często są trudne do wykrycia, ponieważ marynarze nie składają na takie działania oficjalnej skargi.
Niestety nader często w swojej praktyce spotykamy się z niecnymi praktykami pośredników, polegającymi na umieszczaniu niewygodnych marynarzy na czarnych listach. Bywa, ze marynarz składający skargę w swoim związku zawodowym lub szukający pomocy u inspektora ITF jest szykanowany i umieszczany na czarnej liście. Z przykrością informujemy, że do tych złych praktyk dokładają rękę niektórzy polscy kapitanowie, którzy w swojej nadgorliwości wystawiają złą opinię pewnym członkom załogi tylko i wyłącznie za fakt kontaktu ze związkiem lub inspektorem. Niejednokrotnie nikt ich nawet o to nie prosi i czynią to z własnej inicjatywy, posuwając się nawet do dyscyplinarnego wyokrętowania marynarza bezpośrednio po interwencji inspektora ITF, szukając ku temu byle pretekstu. Sądzą, że w ten sposób urośnie ich pozycja w oczach pośrednika lub armatora jako człowieka broniącego aktywnie interesu pracodawcy. Ta służalcza postawa zasługuje na potępienie.

Marynarz, który stał się ofiarą takich praktyk powinien bezzwłocznie poinformować o zajściu swój związek zawodowy.
Jeżeli pośrednik lub armator nie wycofają się z prowadzenia czarnych list niewygodnych marynarzy, sami zostaną umieszczeni na czarnej liście ITF a obsadzane i operowane przez nich statki będą szykanowane tak długo, aż nazwy ich firm znikną z listy.
Mamy nadzieję, że tych kilka uwag i wskazówek pomoże marynarzom w skutecznym poszukiwaniu pracy i uchroni ich przed nadużyciami.

Źródło: www.omk.org.pl

Pierwszy na świecie zielony terminal amoniaku zdobywa dużą dotację rządową.

Azane Fuel Solutions, spółka joint venture stworzona przez firmę technologiczną ECONNECT Energy i firmę Amon Maritime specjalizującą się w projektach statków o zerowej emisji, otrzymała 8,6 mln euro od Norweskiej Inicjatywy Zielonej Platformy na dostarczanie ekologicznych rozwiązań do bunkrowania amoniaku.
Dwie norweskie firmy założyły spółkę joint venture w lipcu 2021 roku, aby wypełnić istniejącą lukę w łańcuchu wartości paliw amoniakalnych.
Partnerzy projektu opracują i zademonstrują sieć bunkrowania paliwa amoniakowego dla statków, umożliwiającą opłacalną i bezpieczną dystrybucję, przechowywanie, przesyłanie i wykorzystanie amoniaku jako paliwa bezwęglowego.
– Rząd norweski ustanowił program „Inicjatywa Zielonej Platformy", aby pomóc w podnoszeniu właśnie tego typu innowacyjnych projektów. Amoniak jest ważny dla zielonej transformacji, zwłaszcza dla przemysłu żeglugowego. Będziemy hamować emisje, a nie rozwój – powiedział Sveinung Rotevatn, norweski minister klimatu i środowiska.
Nowe rozwiązania będą mogły odbierać paliwo ze statków, ciężarówek i barek w stanie schłodzonym lub ciśnieniowym i będą zoptymalizowane pod kątem statków napędzanych amoniakiem.

Kamień milowy dla projektu
Co więcej, rozwiązania te obejmują zarówno systemy lądowe, jak i pływające.
Aby zrealizować projekt, Azane Fuel Solutions pozyskała partnerów w całym łańcuchu wartości, w tym giganta przemysłowego Yara, który będzie produkować zielony amoniak.
– Ta dotacja jest ważnym kamieniem milowym dla projektu – powiedział Magnus Krogh Ankarstrand, prezes Yara Clean Ammonia. – Opracowywanie rozwiązań w zakresie bunkrowania jest kluczowym elementem układanki, aby amoniak stał się paliwem o zerowej emisji.
Azane Fuel Solutions planuje oferować swoje produkty i usługi na całym świecie i postrzega rynek północnoeuropejski jako prawdopodobny wczesny odbiorca paliwa amoniakalnego dla przemysłu morskiego.
Amoniak zyskuje na popularności i staje się prawdopodobnym faworytem czwartej rewolucji napędowej w przemyśle morskim.

Źródło: gospodarka morska.pl

Nielegalne złomowanie statków.

Grecja i Bangladesz znalazły się na celowniku organizacji ekologicznych, które wezwały te kraje do zaprzestania nielegalnego umieszczania na mieliźnie przeznaczonych do rozbiórki statków. Jednostki zawierają azbest i inne toksyczne materiały.
Organizacje ekologiczne alarmują, że nielegalne składowanie na mieliźnie statków przeznaczonych do złomowania ma fatalny wpływ na środowisko. Wszystko przez to, że statki zawierają szkodliwe substancje. Niemniej jednak tego typu proceder jest popularny szczególnie w najtańszych stoczniach rozbiórkowych południowej Azji, z czego skrzętnie korzystają m.in. europejscy armatorzy.
Osadzanie statków na przybrzeżnych mieliznach, gdzie popadają w ruinę czekając na finalną rozbiórkę, jest w zasadzie poza kontrolą. Choć europejskie urzędy i służby próbują nieśmiało wpływać na armatorów, w wielu przypadkach nie mają po prostu siły przebicia. Korzystają z tego głównie Grecy, którzy oddają swoje statki na złom do Bangladeszu. Zanim jednostka wyruszy w ostatnią podróż, najczęściej kilkakrotnie zmienia banderę, aby odpowiednie służby nie namierzyły statku złomowanego w sposób łamiący obowiązujące normy.
Tymczasem organizacje NGO alarmują, że statki zawierają wiele niebezpiecznych materiałów – są one zarówno ukryte w konstrukcjach samych jednostek, jak również jako pozostałości operacyjne. To sprawia, że wycofane statki powinny być traktowane jako odpady toksyczne. Eksperci podają, że wiele złomowanych obecnie statków, zbudowanych jeszcze w latach 70-tych, może zawierać znaczne ilości azbestu. W połączeniu z fatalnymi warunkami panującymi w stoczniach rozbiórkowych Bangladeszu (ale także innych południowoazjatyckich krajów), może to powodować – i zapewne powoduje – znaczne i nieodwracalne szkody dla zdrowia pracowników, lokalnych społeczności i środowiska.
– Zgodnie z rozporządzeniem UE w sprawie przemieszczania odpadów, konwencją bazylejską i równoważnymi przepisami krajowymi, eksport statków wycofanych z eksploatacji, załadowanych azbestem i innymi materiałami toksycznymi, z Grecji do krajów nienależących do OECD jest zakazany – mówi Ingvild Jenssen, dyrektor wykonawczy i założyciel organizacji pozarządowej Shipbreaking Platform.
Shipbreaking Platform zwróciła ostatnio uwagę na jedną konkretną jednostkę – prom pasażersko-towarowy Princess (w niektórych rejestrach widniejący jako Prince), który w swoją ostatnią podróż z Katakolonu w Grecji do Chattogram w Bangladeszu miał wyruszyć jeszcze w lipcu. Odpowiednie służby europejskie jeszcze w maju otrzymały informację, że zbudowany w 1974 Princess, zawierający duże ilości azbestu, będzie oddany na złom w Bangladeszu w sposób urągający przyjętym normom. Mimo tego statek otrzymał pozwolenie na opuszczenie europejskich wód terytorialnych.
– Wzywamy greckie władze do natychmiastowego odebrania statku w celu bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu zgodnie z obowiązkami Grecji wynikającymi z przepisów dotyczących ochrony środowiska – powiedział Jenssen.
Przypadek Princess zwrócił też uwagę Interpolu, który miał wystosować do Bangladeszu oficjalne pismo z żądaniem, aby tamtejsze władze odmówiły przyjęcia statku. W Chattogram odpowiednie wezwanie wystosowała

także partnerska względem Shipbreaking Platform organizacja BELA. Jednocześnie wszyscy mają świadomość, że Princess nie jest pierwszym ani ostatnim statkiem, którego złomowanie odbywa się poza kontrolą służb i bez poszanowania ustalonych norm bezpieczeństwa. Tylko w marcu zanotowano trzy przypadki statków nielegalnie wyeksportowanych z europy w celu rozbiórki.
Z 204 jednostek przeznaczonych na złomowanie w pierwszym kwartale 2021 roku, zdecydowana większość, bo 155, wylądowała na mieliznach i plażach południowej Azji. Tamtejsze stocznie rozbiórkowe są znane z fatalnych warunków, zarówno dla pracowników, jak i dla środowiska. Większość greckich jednostek przeznaczonych na żyletki, powędrowała celem rozbiórki właśnie do południowoazjatyckich stoczni.

Źródło: gospodarka morska.pl

Kapitan statku, który rozbił się na Mauritiusie, próbował uciec z więzienia.

Przebywający w więzieniu kapitan MV Wakashio, który przed rokiem osiadł na mieliźnie u wybrzeży Mauritiusu powodując katastrofę ekologiczną, prawdopodobnie był w grupie więźniów próbujących uciec z placówki.
MV Wakashio, statek transportujący rudę, zbliżył się do wybrzeży Mauritiusu 25 lipca 2020 roku w drodze do Brazylii. Jednostka osiadła na rafach Poinde-d'Esny powodując wyciek ropy, w konsekwencji pokaźnych rozmiarów katastrofę ekologiczną na Mauritiusie. Wypadek odbił się mocno na ekonomii całego kraju, który w dużej mierze bazuje na turystyce.
Śledztwo wykazało, że Wakashio wpłynął na rafę dlatego, że kapitan chciał wprowadzić statek na terytorium, na którym możliwe było złapanie zasięgu telefonicznego, by jego załoga mogła skontaktować się z bliskimi.
Od czasu zatonięcia statku jego kapitan Sunil Kumar Nandeshwar oraz drugi oficer Subodha Janendra Tilakaratna przebywają w areszcie. Grozi im do pięciu lat więzienia oraz grzywna w wysokości 30 milionów rupii, czyli około 596 tysięcy euro.
Kapitan przebywa w areszcie od trzynastu miesięcy. Najpierw został osadzony w więziennym kompleksie Line Barracks w Port-Louis, następnie w więzieniu Petit-Verger w miejscowości Pointe-aux-Sables. W ciągu jego dotychczasowego aresztu odmówiono mu zwolnienia warunkowego, jako że miejscowe służby obawiały się, że jako doświadczony marynarz ucieknie z wyspy. Nandeshwar za murami więzienia przeszedł też covid.
Obecnie Służba Więzienna Mauritiusu podejrzewa, że Nandeshwar mógł być jedną z osób, które wzięły udział w zuchwałej próbie ucieczki z więzienia. Grupa kilkunastu więźniów wyłamała przeżarte korozją spowodowaną przez sól morską kraty w oknie. Przy pomocy związanych ze sobą prześcieradeł, które razem miały ponad 15 metrów długości, więźniowie zaczęli opuszczać cele. Udało się to czterem, którzy jednak szybko zawrócili na widok strażnika z psami. Po podniesieniu alarmu rozpoczęło się wewnętrzne śledztwo mające na celu ustalenie prowodyrów nieudanej próby ucieczki. Źródła podają, że w grupie więźniów zaangażowanej w zorganizowanie ucieczki poza Nandeshwarem było także kilku przemytników narkotyków oraz mężczyźni podejrzewani o gwałt i morderstwo. Obecnie wszyscy zostali umieszczeni w izolatkach Więzienia Centralnego w Beau-Bassin.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Ikea czarteruje statki i kupuje kontenery.

Ikea poinformowała, że rozpoczęła transport produktów przy pomocy wyczarterowanych statków. Firma poinformowała także, że kupuje kontenery, by zapewnić sobie do nich dostęp.
Ikea jest jedną z firm, której łańcuchy dostaw były w tym roku regularnie zaburzane – choćby przez zablokowanie Kanału Sueskiego przez kontenerowiec Ever Given czy zatory w portach. Z tego powodu w fabrykach firmy zaczęło brakować niektórych surowców, co z kolei spowodowało, że część produktów przestała być dostępna.
– Zatłoczenie portów w połączeniu z historycznie wysokim popytem spowodowało brak równowagi na całym światowym rynku transportu morskiego – powiedział szwedzkiemu dziennikowi „Svenska Dagbladet" dyrektor ds.

dostaw produktów Ikei, Mikael Redin. – Do tego należy dodać ogólny niedobór niektórych surowców. Podsumowując, doprowadziło to niestety do ograniczeń w naszym asortymencie.
Aby zapobiec podobnym przypadkom w przyszłości, Ikea zdecydowała o podjęciu stosownych kroków. W tym celu zdecydowała o wyczarterowaniu statku i zakupie odpowiedniej liczby kontenerów, by ominąć problem niedostępności boksów na rynku. Jak podał Redin, od tego czasu sytuacja w Ikei się poprawiła.
Ikea to kolejna światowa sieć handlowa, która zdecydowała o wzięciu spraw w swoje ręce. Wcześniej podobną inicjatywą wykazały się m.in. Home Depot czy Walmart. Jednocześnie, jak zauważają amerykańskie media, nie rozwiązało to wszystkich problemów sieci. Kanadyjska sieć Dollar Tree, która również prowadzi transport swoich dóbr za pomocą czarterowanych statków, wciąż miała problemy z łańcuchem dostaw po tym, jak jedna z najętych jednostek zanotowała dwumiesięczne opóźnienie ze względu na zakażenie koronawirusem pośród załogi.
W związku z nieustannie rosnącym zapotrzebowaniem na transport kontenerów i niewystarczającą podażą zarówno boksów, jak i kontenerowców, armatorzy myślą coraz częściej o ładowaniu kontenerów na pokłady masowców. Niektórzy z nich – jak na przykład amerykańska firma logistyczna Schneider National – już rozpoczęli czarter jednostek general cargo do transportu kontenerów. Przed szerszym wykorzystaniem statków w ten sposób przestrzegają jednak ubezpieczyciele, którzy nie chcą się godzić na obejmowanie takich transportów polisami.
Eksperci ponadto podają, że wejście największych sieci handlowych na morza da im bezpośredni wgląd w opłaty portowe i inne, jakie dotychczas ponosili poprzez pośredników. Może to skutkować zmianami w ich relacjach z przewoźnikami i spedytorami.
Ikea nie podała, ile i jakie statki wyczarterowała, ani od kogo. Nie znane są także żadne finansowe szczegóły transakcji.

Źródło: gospodarka morska.pl

Port Władywostok ma stać się hubem kontenerowym dla Północnego Szlaku Morskiego.

Rosyjska firma transportowa Fesco Transportation Group i Atomenergoprom JSC, część Rosatomu, planują stworzenie węzła transportowo-logistycznego w Morskim Porcie Handlowym we Władywostoku.
Duet podpisał umowę o współpracy podczas Wschodniego Forum Gospodarczego (EFZ) odbywającego się we Władywostoku.
Jak wyjaśniono, Eastern Transport and Logistics Hub jest przeznaczony do obsługi kontenerów pomiędzy statkami klasy Arctic a statkami dowozowymi.
Wschodnia TLU będzie częścią projektu Eurasian Container Transit, który zakłada rozwój przewozów kontenerowych ładunków w kierunku Azja Wschodnia – Europa Północno-Zachodnia, w tym z wykorzystaniem Północnej Drogi Morskiej (NSR). Przewiduje się ponadto utworzenie dwóch węzłów transportowych i logistycznych – na zachodzie i wschodzie Rosji oraz organizację przewozów kontenerowych pomiędzy tymi węzłami za pomocą statkami klasy lodowej.
Aby osiągnąć te cele, strony planują stworzenie infrastruktury portowej na terenie Morskiego Portu Handlowego. Zwiększy to przepustowość obiektu i przyciągnie dodatkowy ruch towarowy na trasie.
Putin zapowiada regularne przewozy
Podczas forum prezydent Rosji Władimir Putin zapowiedział, że w 2022 roku kraj ma rozpocząć regularne przewozy kontenerowe przez NSR.
W ostatnich latach Rosja inwestuje w infrastrukturę, aby rozwijać obiecujący nowy korytarz transportowy.
Pomimo przewagi konkurencyjnej, jaką ta trasa stanowi dla sektora żeglugowego, kilka głównych firm żeglugowych, w tym CMA CGM, Hapag-Lloyd i MSC, zobowiązało się, że nie będzie korzystać z NSR.
Według tych firm stosowanie NSR stanowiłoby poważne zagrożenie dla ekosystemu ze względu na możliwość zanieczyszczenia olejami, kolizji i wypadków.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Nisshin Maru. Czy ostatni statek przetwórnia dla wielorybów będzie miał następcę?

Nisshin Maru, ostatni wielorybniczy statek-przetwórnia, niedługo będzie musiał zostać odstawiony ze służby. Jego operator, firma Kyodo Senpaku, planuje zakup nowej jednostki, ale jej koszt może się okazać zbyt duży.

Kyodo Senpaku zmaga się z problemami finansowymi. Popularność mięsa wieloryba – i tak stosunkowo niewielka – cały czas maleje. Dodatkowo, japoński rząd zmienił niedawno zasady dotacji, z których firma korzystała i zamienił je na pakiet pożyczek. Wszystko to sprawia, że zastąpienie wysłużonego statku Nisshin Maru może się okazać zadaniem niewykonalnym, co bardzo zresztą cieszy aktywistów ekologicznych.

Biorąc pod uwagę, że roczny koszt utrzymania Nisshin Maru to około 6-7 milionów dolarów, a zakup nowego statku to kwestia 55 milionów, decyzja armatora wydaje się rozsądna. Sęk w tym, że 55 milionów dolarów to ponad dwukrotność rocznych obrotów całego japońskiego przemysłu wielorybniczego. Jednocześnie – pomimo prób aktywnego lobbowania – ani Kyodo Senpaku, ani inne, mniejsze firmy z branży nie mogą liczyć na zwiększenie limitów połowowych i poszerzenie łowisk. Armator próbuje zbierać pieniądze na wszelkie możliwe sposoby, wliczając w to crowdfunding, ale cała branża wielorybnicza w Japonii przynosi straty.

Rynek nie daje nadziei

W 2018 roku Japonia wycofała się z Międzynarodowej Komisji Wielorybnictwa (IWC) i ogłosiła, że powraca do komercyjnych polowań na wieloryby. Jednakże wraz z opuszczeniem IWC japońscy rybacy nie mogą zapuszczać się na łowiska poza wodami przynależącymi do ich kraju, choć wcześniej polowania (pod przykrywką prac badawczych – Nisshin Maru nosił na sobie napis „Research") odbywały się nawet na wodach Antarktyki. Wszystko to mimo tego, że mięso wieloryba nie cieszy się w Kraju Kwitnącej Wiśni specjalną popularnością, choć producenci przez lata prześcigali się w wysiłkach promocyjnych. Same połowy też nie należą do najprzyjemniejszych, biorąc pod uwagę nieustanne potyczki z grupami aktywistów ekologicznych.

Kyodo Senpaku walczy zatem o przetrwanie na bardzo trudnym rynku. Nie dość, że poławia produkt, który nie jest popularny, to i tak może to robić w ograniczonych ilościach. Aktualne kwoty połowowe w Japonii wynoszą 1500 ton rocznie. To ilość, jaką bez większych problemów może wyłowić jeden statek-matka i kilka mniejszych przybrzeżnych statków wielorybniczych. Zarząd Kyodo Senpaku zdaje sobie sprawę, że to zdecydowanie za mało, by utrzymać całą wielorybniczą branżę bez rządowego wsparcia. Mimo tego w planach firmy jest zakup nowej jednostki. Kyodo Senpaku chce uzbierać na nią przez pożyczki, crowdfunding i czartery statków nie związane z wielorybnictwem. Wszystko po to, żeby zapewnić sobie jakiekolwiek funkcjonowanie na rynku po zezłomowaniu Nisshin Maru.

Dlaczego Kyodo Senpaku upiera się przy nierentownym biznesie? Konomu Kubo, rzecznik prasowy firmy, twierdził w rozmowie z mediami, że poławianie wielorybów to coś więcej, niż zaopatrywanie rynku w mało popularny produkt – to kwestia dywersyfikacji dostaw żywności i wentyl bezpieczeństwa na czarną godzinę. Japończycy rozpoczęli przemysłowe poławianie waleni zaraz po II wojnie światowej. Wyniszczony wysiłkiem wojennym i okupowany kraj zmagał się z problemami z żywnością. Pomysł wprowadzenia na japońskie stoły większej ilości mięsa wieloryba przypisuje się generałowi Douglasowi MacArthurowi. Zadziałało – tanie i bogate w proteiny mięso pomogło Japończykom przetrwać trudne lata powojenne. Nawiązując do tych czasów Kubo twierdzi, że w przypadku ponownych kłopotów z zapewnieniem pokarmu ludności kraju, flota wielorybnicza będzie bardzo potrzebna.

Wtórował mu w mediach Hideki Tokoro, CEO Kyodo Senpaku, zapewniając, że nowy statek będzie się zapuszczał na arktyczne wody wyłącznie w przypadku niedostatku pożywienia w kraju. – Jeśli ostatni statek-przetwórnia wielorybów zniknie, techniki wielorybnictwa, które kultywowaliśmy latami, zostaną utracone – dodawał Tokoro.

Wszystkie wojny Nisshin Maru

Nisshin Maru to ostatni na świecie statek-przetwórnia wielorybów. Został zbudowany przez Hitachi Zosen Corporation Innoshima Works w 1987 roku, a własnością Kyodo Senpaku został cztery lata później. Do 2018

roku miał status jednostki badawczej, dzięki czemu japońscy rybacy mogli odławiać wieloryby poza kwotami połowowymi powołując się na konieczność prowadzenia badań naukowych i statystycznych. Po wyjściu Japonii z IWC statek stracił ten status i został skierowany do połowów komercyjnych. Na japońskie wody wypływa z portu Shimonoseki. Mierzy 129 metrów długości i 19 metrów szerokości.

Statek ma bogatą historię. Ze względu na swoje przeznaczenie ma za sobą liczne potyczki z aktywistami ekologicznymi – organizacja Sea Shepherd na swoich stronach prowadzi dokładną listę konfrontacji z Nisshin Maru, poczynając od 2007 roku.

Pomiędzy statkami Sea Shepherd i Greenpeace a Nisshin Maru wielokrotnie dochodziło do niebezpiecznych spięć. W 1999 i 2006 roku Nisshin Maru zderzał się z należącym do Greenpeace Arctic Sunrise – obie jednostki twierdziły, że zostały staranowane. W 2008 roku doszło z kolei do konfrontacji między japońską jednostką a statkiem Steve Irwin należącym do Sea Shepherd. Ekolodzy twierdzili, że ktoś z pokładu Nisshin Maru postrzelił Paula Watsona, przewodniczącego organizacji (miał na sobie kamizelkę kuloodporną, nic mu się nie stało). Japończycy przyznali się do rzucenia kilku flar, ale zaprzeczyli, że padły jakiekolwiek strzały z broni palnej. Z kolei w 2013 roku Nisshin Maru został zablokowany przez statki Sea Shepherd podczas próby tankowania. Aby wydostać się z klinczu staranował statki Steve Irwin, Sam Simon i Bob Barker. Towarzyszyło mu pięć innych jednostek wielorybniczych oraz służący im jako zbiornik zapasowego paliwa tankowiec Sun Laurel. Podczas manewru Nisshin Maru uszkodził jednostki Sea Shepherd i zderzył się z Sun Laurel. Tydzień później znów doszło do konfrontacji – statek Bob Barker chciał zablokować próbę tankowania przez wpłynięcie pomiędzy Nisshin Maru i Sun Laurel, przez co został niemalże zgnieciony. Uszkodzony został także statek Sam Simon.

W ostatnich latach jednakże Sea Shepherd dał Nisshin Maru spokój. Powodem był fakt, że Japończycy wyposażyli statek w wojskową technologię, dzięki której wielorybnicy byli świadomi obecności statków Sea Shepherd zanim ci jeszcze dostrzegli Nisshin Maru.

– To pierwszy sezon od kilkunastu lat, w którym Sea Shepherd nie wysłał statków w pogoń za wielorybnikami. Nie zrobiliśmy tego, ponieważ byłoby to jak zabranie procy na strzelaninę. Gonilibyśmy za wielorybnikami, którzy nas widzą, kiedy my ich nie możemy. Innymi słowy, byłaby to bezowocna strata czasu i zasobów – mówił w 2018 roku Paul Watson, założyciel Sea Shepherd.

Ale historia Nisshin Maru to nie tylko pojedynki. W 2007 doszło na nim do pożaru na wodach Antarktyki. W jego wyniku zginął jeden z członków załogi, a jednostka została unieruchomiona mając w zbiornikach tysiąc ton oleju napędowego. Sytuacja miała miejsce na wodach, za które odpowiada Nowa Zelandia. Bojąc się wycieku paliwa w okolicy największej na świecie kolonii pingwinów adelie, nowozelandzki minister środowiska Chris Carter nakazał natychmiastowe przeholowanie statku. Armator odmówił propozycji holowania złożonej przez należący do Greenpeace statek Esperanza. Finalnie Nisshin Maru powrócił do Japonii i został naprawiony.

Z kolei w 2011 roku statek powrócił z łowisk przedwcześnie, by uczestniczyć w operacjach związanych z trzęsieniem ziemi i tsunami – transportował żywność, paliwo i innego rodzaju zaopatrzenie w regiony dotknięte katastrofą.

Przyszłość bez Nisshin Maru

Idei zezłomowania Nisshin Maru przyklasną ekolodzy, ale w przypadku zakupu przez Kyodo Senpaku nowej jednostki, będą oni mieli twardszy orzech do zgryzienia. Choć oficjalnych informacji na temat planowanej jednostki jest bardzo niewiele, można jednak założyć, że będzie to statek nowocześniejszy niż jego wysłużony poprzednik. Według japońskich mediów nowy statek-przetwórnia miałby być zbliżonych rozmiarów do Nisshin Maru, czyli mieć około 130 metrów długości i 20 metrów szerokości. Mógłby przebywać na morzu do dwóch miesięcy. Jego dno ma być zabezpieczone podwójnymi stalowymi płytami, by wytrzymać zderzenia z arktycznym lodem (oraz, jak można się domyślać, statkami Sea Shepherd i Greenpeace). Nie wiadomo gdzie miałby zostać zbudowany.

Po raz pierwszy o zakupie następcy Nisshin Maru Kyodo Senpaku zaczęła mówić jeszcze w 2018 roku. Pierwotne plany uwzględniały zarówno możliwość podpisania kontraktu ze stocznią w celu zbudowania zupełnie nowej jednostki, jak również pozyskania już istniejącego statku i przebudowanie go na potrzeby jego nowych celów. Już wtedy Japończycy utrzymywali, że potrzebują szybszego statku między innymi po to, żeby unikać starć z aktywistami. Ci jednak również obserwują obrót sytuacji i nie zamierzają składać broni.

– Jeśli ta zastępcza pływająca rzeźnia, ta Gwiazda Śmierci Waleni zostanie zbudowana i jeśli wróci do Sanktuarium Wielorybów na Oceanie Południowym ze zwiększonym limitem, spotka się z silnym, namiętnym i

agresywnym sprzeciwem. Wojny wielorybów jeszcze się nie skończyły – zapewniał barwnie Paul Watson z Sea Shepherd.

Źródło: gospodarkamorska.pl

USA: katastrofa śmigłowca , pięciu marynarzy uznanych za zmarłych.

Marynarka wojenna USA uznała w sobotę pięciu marynarzy zaginionych po wtorkowej katastrofie śmigłowca za zmarłych. Wypadek miał miejsce na Pacyfiku w pobliżu San Diego.
Jak podała agencja AP po ponad 72 godzinach skoordynowanych wysiłków ratowniczych i ponad 30 lotach, amerykańska flota na Pacyfiku zmieniła charakter prowadzonej operacji z poszukiwania marynarzy na odnalezienie ich zwłok.
Rannych w wypadku zostało pięciu innych marynarzy z lotniskowca USS Abraham Lincoln, z którego pokładu wyleciał śmigłowiec MH-60S.
„Nazwiska zmarłych marynarzy zostały utajnione do czasu powiadomienia ich najbliższych krewnych. Śledztwo w sprawie przyczyn katastrofy, która miała miejsce ok. 112 km od San Diego, jest w toku" – pisze Associated Press.
Stacja NBC przypomina, że we wtorek około godziny 16.30 lokalnego czasu śmigłowiec runął do oceanu, kiedy odbywał rutynowy lot. Przytoczono wypowiedź rzecznika prasowego III Floty USA porucznika Sama Boyle'a, który powiedział, że jeden członek załogi został uratowany.
Stan zdrowia rannych marynarzy jest stabilny. Dwóch przetransportowano na ląd na leczenie, a pozostali odnieśli drobne obrażenia i pozostają na pokładzie lotniskowca. Według NBC stan zdrowia uratowanego członka załogi jest wciąż nieznany.
USS Abraham Lincoln to lotniskowiec o napędzie atomowym, zwodowany w 1988 roku. Mierzy 333 metry długości i 40 metrów szerokości. Jego portem macierzystym jest Everett w stanie Waszyngton. W sierpniu dowódcą okrętu została Amy Bauernschmidt, tym samym zostając pierwszą w historii kobietą, która objęła dowodzenie na lotniskowcu.

Źródło: PAP

Bujać to my, ale nie nas.

Afgańskie szlaki handlowe służą jako strategiczne punkty przecięcia dla łańcuchów dostaw w Azji Centralnej. Nieprzerwany przepływ handlowy przez te międzynarodowe korytarze, nawet w czasach wojen i konfliktów, stanowi potwierdzenie ich olbrzymiego potencjału.
Szybka ofensywa wojskowa talibów spowodowana opuszczeniem Afganistanu przez amerykańskie wojska zaskoczyła obserwatorów na całym świecie. Talibowie ogłosili koniec wojny w Afganistanie po tym, jak ich bojownicy wdarli się do stolicy kraju, Kabulu, zaś dotychczasowy prezydent, Ashraf Ghani, uciekł z kraju.
W mediach skupiających się na konfliktach oraz transformacji władzy w Afganistanie, pomija się potencjał logistyczny afgańskich węzłów komunikacyjnych, stanowiących łakomy kąsek dla Chińczyków.
Afganistan a sprawa morska
Położony w południowo-zachodniej prowincji Pakistanu, Beludżystanie, port Gwadar jest kluczowym projektem Chińsko-Pakistańskiego Korytarza Gospodarczego (CPEC), flagowego projektu proponowanej przez Chiny Inicjatywy Pasa Szlaku i Drogi (BRI). Od oddania do użytku, port zaczął odgrywać rolę przystanku tranzytowego i portu handlowego dla pozbawionego dostępu do morza Afganistanu. Afganistan stał się pierwszym krajem Azji Środkowej bez dostępu do morza, który skorzystał z wykorzystania portu Gwadar do handlu przeładunkowego. Tylko w 2020 roku Afganistan zaimportował przez port w Gwadarze 43 000 ton nawozów, co przyczyniło się do rozwoju rolnictwa.
Drugim najbardziej ruchliwym punkt wjazdowym, a zarazem główną arterią handlową do morza dla Afganistanu jest Ćaman, pakistańskie miasto graniczne. Dzięki infrastrukturze Chińsko-Pakistańskiego Korytarza

Gospodarczego, do Afganistanu wciąż napływa garstka chińskich produktów, ale handel odbywa się głównie przez port w Karaczi, jeden z największych i najbardziej ruchliwych głębokowodnych portów morskich w Azji Południowej, który obsługuje około 60 procent pakistańskich ładunków.
Co godne odnotowania, Afganistan współpracował z Indiami i Iranem nad rozwojem portu Czabahar na wschodzie Iranu. Port, nad którym prace trwały przez większą część dekady, był postrzegany jako alternatywa dla wspieranych przez Chiny pakistańskich portów. W obliczu powrotu talibów do władzy w kraju, afgański eksport i import będzie odbywał się przez Pakistan.

Z Talibem w trasie

Potencjalne trasy handlowe istnieją wzdłuż Korytarza Wachańskiego oraz przez Tadżykistan i Kirgistan, ale to Korytarz Wachański wydaje się najlepszą opcją, tak długo, jak Talibowie będą w stanie zapewnić stabilność i powstrzymać się od regionalnej agresji. Korytarz Wachański stanowi wąski odcinek Afganistanu, który sięga do chińskiej granicy z Sinciangiem, i jest często wymieniany jako potencjalny szlak handlowy.
Północny Wakhjir, czyli Przełęcz Tegermansu, to zamknięta przełęcz górska na granicy Afganistanu i Chin w paśmie Pamiru. Przechodzi przez dolinę Tegermansu na wschodnim krańcu gór Małego Pamiru i dolinę Chalachigu w Sinciangu. Historycznie był to jeden z trzech szlaków łączących Chiny z Wachanem. Istnieją propozycje i plany rządu w Kaszgarze, aby otworzyć tę przełęcz jako dla handlu, jednak nie zostało to jeszcze zatwierdzone.
Dolina Chalachigu biegnie na wschód od przełęczy Wakhjir po stronie chińskiej i łączy się z Pamirem poprzez Taghdumbash i Korytarzem Wachańskim. Dolina Chalachigu ma około 100 km długości i jest źródłem rzeki Taxkorgan. Dolina po stronie chińskiej jest zamknięta dla zwiedzających, jednak pasterze z tego obszaru mają do niej dostęp, szczególnie na tradycyjnym targu zwierząt w Kaszgarze.
Afgańskie połączenie z pakistańskim Peszawarem jest również bardzo cenne. Co więcej, droga już istnieje, będąc częścią gazociągu Turkmenistan-Afganistan-Pakistan-Indie (TAPI), który przecina Afganistan, biegnąc z zachodu na wschód. Jest on wspierany przez istniejącą sieć dróg zapewniającą utrzymanie i handel między Afganistanem a Pakistanem. Pakistańska autostrada N5 biegnie z Islamabadu, aż do granicy afgańskiej w Landi Kotal na Przełęczy Chajberskiej do Afganistanu.

Chińczyk robi geszeft z Talibem

Zainteresowanie Państwa Środka Afganistanem jest związane głównie z bezpieczeństwem Inicjatywy Pasa Szlaku i Drogi (Belt and Road Initiative – BRI). Afganistan jest wciśnięty między dwie główne arterie chińskiego handlu na zachód i południowy zachód: Azję Środkową i Chińsko-Pakistański Korytarz Gospodarczy.
Można przypuszczać, że chińskim priorytetem będzie zapewnienie, aby Afganistan nie zakłócał chińskich interesów w Azji Centralnej i Pakistanie. Jeśli Chiny będą współpracować z Afganistanem, włączyć go jako część BRI, byłoby to idealne rozwiązanie dla Chin. Pozwoliłoby to na połączenie szlaków handlowych biegnących przez Azję Centralną z tymi biegnącymi przez Pakistan, dające Chińczykom niemal pełny dostęp do Iranu i reszty Bliskiego Wschodu.
Pakistan jest obecnie najbardziej pewnym sojusznikiem Państwa Środka, przez co Chiny będą w dużym stopniu polegać na Pakistanie, aby zapewnić bezpieczeństwo swoich projektów, zarówno w Afganistanie, jak również w regionie. W przypadku sytuacji kryzysowej bardzo prawdopodobne jest, że Chiny poproszą pakistańskie wojsko o interwencję w Afganistanie, zanim bezpośrednio – jeśli w ogóle – zaangażują w nią chińskie oddziały.

Konkluzje

Talibowie przejęli szlaki handlowe, które służą jako strategiczne punkty przecięcia dla handlu w Azji Centralnej. Mając je w swoich rękach oraz sąsiednie kraje skłonne do współpracy, takie jak Chiny i Pakistan, talibowie są niezależni od potencjalnej zagranicznej pomocy humanitarnej, która jawi się jako zbędna, biorąc pod uwagę logistyczny potencjał Afganistanu.
Niewiele mówi się o możliwości restrukturyzacji afgańskich łańcuchów dostaw i handlu po dwudziestu latach amerykańskiej okupacji. Wielce prawdopodobne, że to właśnie Chiny zapewnią finansowanie i pomogą zbudować infrastrukturę oraz zachęcą do uprzemysłowienia i handlu, oczywiście w oparciu o chińskie technologie i produkty.
To, w jaki sposób Chiny będą postępować z Afganistanem, będzie istotne dla łańcuchów dostaw w Azji Środkowej. Czas pokaże, czy będzie to chiński sukces, czy też ucieczka z trupami w tle, tak jak to miało miejsce w przypadku Sowietów czy też amerykańskiej koalicji. Patrząc na chiński sposób działania i fakt, że nie dają

sobie dmuchać w kaszę, można spodziewać się sukcesu wynikającego z logistycznego mariażu chińsko-talibskiego.

Źródło:gospodarka morska.pl

Izrael otwiera nowy port obsługiwany przez Chińczyków.

Izrael otworzył nowy port żeglugowy u wybrzeża Morza Śródziemnego, który przyniesie bardzo potrzebną konkurencję sektorowi nękanemu opóźnieniami i wzmocni pozycję kraju jako regionalnego centrum handlowego.
Wybudowany za kwotę 1,7 miliarda dolarów Bay Port w Hajfie będzie obsługiwany przez Shanghai International Port Group (SIPG) i umożliwi zacumowanie w Izraelu większych klas statków towarowych, przewożących 18 000 kontenerów lub więcej.
Kraj sprzedaje swoje porty państwowe i buduje nowe prywatne doki, starając się obniżyć koszty i skrócić przeciętny czas oczekiwania na rozładunek statków. Około 99 procent wszystkich towarów przemieszcza się do i z Izraela drogą morską i konieczna jest modernizacja, aby utrzymać wzrost gospodarczy.
Ocieplające więzi z sąsiednimi krajami arabskimi stwarzają również nowe możliwości handlowe tego kraju, a Hajfa jest dobrze przygotowana, by stać się regionalnym centrum.
- Jestem pewien, że możemy wykorzystać tę szansę nie tylko dla lokalnego dobrobytu, ale także dla realizacji możliwości i wniesienia rzeczywistego wkładu w naszych sąsiadów na Bliskim Wschodzie - powiedział minister transportu Merav Michael w oświadczeniu po otwarciu portu.
Pod koniec roku w Aszdod ma zostać otwarty kolejny nowy port na wybrzeżu Morza Śródziemnego, który będzie obsługiwany przez szwajcarską spółkę Terminal Investment Limited.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Zatrzymanie tankowca w Indonezji , czyli dlaczego Kambodża nie będzie naftowym potentatem.

Tankowiec MT Strovolos został zatrzymany przez Indonezję na jej wodach terytorialnych. Indonezyjczycy oskarżają kapitana jednostki o nielegalny załadunek ropy w Kambodży i kotwiczenie na indonezyjskich wodach bez zezwolenia. Wszystko przez to, że nie wiadomo, do kogo należy przewożona na statku ropa.
Pływający pod banderą Bahamów statek został zatrzymany niedaleko wysp Anambas. Trzy dni wcześniej indonezyjskie władze otrzymały informację od ambasady Kambodży, która wezwała do zatrzymania jednostki pod zarzutem kradzieży 300 000 baryłek kambodżańskiej ropy.
WTM (World Tankers Management), właściciel MT Strovolos, poinformował, że część załogi została przetransportowana na ląd. Jednocześnie firma zaprzeczyła zarzutom, jakoby ropa znajdująca się na statku została załadowana nielegalnie. Odrzuciła także oskarżenia o brak pozwolenia na kotwiczenie na wodach Indonezji. Podano, że Strovolos przyjął ładunek 300 000 baryłek ropy pochodzącej z pola Apsara w Zatoce Tajlandzkiej – ropa miała być własnością firmy Kris Energy Company Ltd, która czarteruje statek. Jednakże w międzyczasie Kris Energy, która zalegała z płatnościami za najem jednostki, odwołała go ze służby. Jak się okazało, spółka Kris Energy jest zadłużona i została postawiona w stan likwidacji. Firma miała 95 procent udziałów w polu Apsara, z którego pochodzi ropa znajdująca się w ładowniach MT Strovolos. Pozostałe 5 procent posiada rząd Kambodży.
MT Strovolos, dowodzony przez bangladeskiego kapitana, zawinął do Tajlandii by uzupełnić paliwo i dokonać wymiany załogi, co się jednak nie udało przez ograniczenia związane z pandemią koronawirusa. Z racji zakończenia umowy między WTM a Kris Energy, właściciel statku wezwał do usunięcia ładunku poprzez przelanie go na inny statek, ale porozumienie nie zostało osiągnięte.
WTM poinformowało, że podczas pobytu statku w Tajlandii, na jego pokład na prośbę kambodżańskiego rządu weszli funkcjonariusze miejscowej marynarki wojennej. MT Strovolos nie został jednak zatrzymany – po

interwencji prawników, Międzynarodowej Organizacji Morskiej i Urzędu Morskiego Bahamów, funkcjonariusze opuścili tankowiec i dali mu pozwolenie na podróż do Batam w Indonezji, gdzie miała być przeprowadzona zaległa wymiana załogi. Tam jednakże statek został zatrzymany.
WTM, właściciel statku, wezwał władze Indonezji do wypuszczenia jego zdaniem bezprawnie przetrzymywanego statku i załogi. „Jako właściciel statku podkreślamy, że powodem skierowania go do Batam były cele humanitarne, dokonanie długo opóźnionej zmiany załogi i umożliwienie jej powrotu do domu, do rodzin, w zgodzie z ich podstawowymi prawami" – napisano w oświadczeniu. Statek jednak nie przybił od razu do portu, ponieważ zgodnie z miejscowymi regulacjami pandemicznymi obowiązywała go kwarantanna. Wtedy to miało dojść do bezprawnego kotwiczenia na wodach krajowych Indonezji.
W oficjalnym komunikacie WTM podało, że firma obawia się o swoich marynarzy, jako że Kambodża zażądała ich ekstradycji. Władze w Phnom Penh są wściekłe na rozwój sytuacji, bo w ładowniach MT Strovolos znajduje się w zasadzie wszystko, co udało się wydobyć w ramach strategicznego rządowego projektu, który miał umieścić Kambodżę na światowej liście eksporterów ropy. Jednakże słabe wskaźniki wydobycia sprawiły, że koszty przewyższyły potencjalne przychody. Po upadku Kris Energy kambodżański rząd musiał się też pogodzić z tym, że nie uzyska już szacowanych 500 milionów dolarów rocznie z podatków i opłat licencyjnych. W zasadzie jedyna ropa, jaką udało się uzyskać, znajduje się na MT Strovolos oraz w pamiątkowych pojemnikach, w których na uroczystej ceremonii rozpoczęcia wydobycia zachowano pierwsze krople surowca.
Trwający proces upadłościowy Kris Energy i zatrzymanie MT Strovolos w Batam już spowodowały przedłużającą się dyskusję na temat tego, do kogo należy warta 20 milionów dolarów ropa znajdująca się w ładowniach tankowca. Wydaje się, że przekazane Indonezyjczykom, a wcześniej Tajom prośby o zatrzymanie statku ze strony administracji Kambodży sugerują, że rząd będzie chciał ściągnąć ropę do siebie. Niemniej jednak nie jest jasne, że jest ona jego własnością – prawnicy sugerują, że swoje roszczenia może zgłaszać też likwidator Kris Energy oraz inne strony, łącznie z operatorem MT Strovolos, u którego Kris Energy posiadał dług za czarter tankowca, choć trudno podejrzewać, że WTM będzie chętne do przejęcia ropy. Obserwatorzy spodziewają się, że ustalenie praw do ładunku statku może potrwać lata.
W międzyczasie MT Strovolos oraz jego ładunek zostały zabezpieczone przez indonezyjskie władze na czas dochodzenia. Zarówno tankowiec, jak i wszystkie dotyczące go i przewożonego przez niego ładunku są teraz dowodami w sprawie, zostały więc skonfiskowane.
Sprawa MT Strovolos, która niejako wieńczy fiasko kambodżańskich planów wydobywania ropy, sprawia jednocześnie, że pole naftowe Aspara nieprędko będzie znów eksploatowane. Zła sława, jaką cieszy się obecnie Aspara, nie ułatwi rządowi w Phnom Penh przyciągnięcia nowych inwestorów.
Tymczasem MT Strovolos i jego załoga złożona z 13 Hindusów, 3 obywateli Birmy i 3 obywateli Bangladeszu, pozostał w Indonezji i stał się przedmiotem międzynarodowego sporu prawnego. Póki co nie wiadomo, co się stanie z marynarzami.

Źródło: gospodarka morska.pl

Bakterie, które żywią się prądem , tworzą elektryczną sieć pod naszymi stopami. Do czego można to wykorzystać.

Bakterie z rodzaju Geobacter żywią się elektrycznością. Naukowcy odkryli, że wytwarzają też przewodzące prąd przewody. A tak naprawdę są to całe fabryki przewodów, które mogą się przydać do tworzenia nowych technologii.
Dla większości organizmów i części bakterii tlen jest niezbędny do oddychania komórkowego. Z chemicznego punktu widzenia oddychanie to rodzaj reakcji utleniania i redukcji – procesu chemicznego, który zasadza się na przekazywaniu i odbieraniu elektronów. Tlen jest wykorzystywany przez organizmy żywe, bo chętnie je przyjmuje – znacznie chętniej od powszechniejszego w powietrzu azotu.
Gdy brakuje tlenu, można wykorzystać inne źródła, co wykorzystują bakterie beztlenowe. Redukują co się da – od bardziej złożonych związków organicznych, przez proste związki azotu i siarki, po samą czystą siarkę (z której tworzą siarkowodór).

Bakterie, które oddychają żelazem

W 1987 roku świat zelektryzowało niezwykłe odkrycie. W osadach z rzeki Potomak uczony Derek Loveley znalazł nowy gatunek bakterii, które nazwano *Geobacter metallireducens*. Były pierwszymi organizmami, które redukowały metale – a konkretnie atomy żelaza. Innymi słowy, oddychały żelazem. Z czasem odkryto także taki gatunek bakterii z tego rodzaju, który mógł redukować uran (nazwano go, rzecz jasna, *Geobacter uranireducens*). Potem zrobiło się jeszcze ciekawiej. Okazało się, że *Geobacter* wcale nie potrzebują nawet metalu. Gdy umieści się je w warunkach, w których go nie mają, wytwarzają „włosy". Nie jest to w świecie bakterii nic dziwnego, bowiem wiele mikroorganizmów tworzy takie struktury. Dlaczego jednak bakterie wytwarzały je, gdy brakowało im żelaza?

Bakterie, które żywią się prądem

Naukowcy przypuszczali, że dzięki tym strukturom bakterie oddają do otoczenia wolne elektrony. Jednak trudno to było potwierdzić. Udało się to dopiero dzięki platynowym elektrodom wykonanym w nanoskali. Okazało się, że elektrody odbierają z włosów o długości kilku mikrometrów miliardy elektronów na sekundę.

– To był dowód na to, że włosy te są rodzajem nanodrutów, które transportują elektrony pomiędzy żywym organizmem a światem zewnętrznym – uważa Mohamed El-Naggar, który udowodnił to za pomocą eksperymentu.

Można powiedzieć, że bakterie za pomocą takich przewodzących elektrony struktur w zasadzie „żywią się prądem". Inne badania wykazały, że różne bakterie należące do rodzaju *Geobacter* potrafią podejmować ze sobą współpracę. Połączone zaś przez badaczy z koloniami *Shewanella* przesyłają sobie nawzajem elektrony: jeden gatunek je oddaje, a drugi odbiera. W pewnym sensie można o nich myśleć jak o superorganizmie, który żywi się prądem elektrycznym.

Czy to przewody? Nie, to fabryki przewodów

Jednak nie wszystkie bakterie z tego rodzaju tworzą takie struktury. Na przykład odkryte później *Geobacter uranireducens* takich struktur nie wytwarzają. Oznaczało to, że musi istnieć jakiś inny sposób transportu elektronów niż wychodzące z powierzchni bakterii przewody.

A teraz w pracy opublikowanej na łamach prestiżowego czasopisma naukowego „Nature" badacze donoszą, że „włosy" produkowane przez bakterie nie służą im wcale do przewodzenia prądu. Spełniają inną rolę. To, co uważaliśmy za przewody, to w istocie tylko (a może aż) mikroskopijne fabryki przewodów.

Yangqi Gu i Vishok Srikanth do badania bakteryjnych włosków wykorzystali mikroskop krioelektronowy. Odkryli, że struktury te składają się z dwóch różnych białek. I nie służą wcale do przewodzenia elektronów. Działają jak tłoki, które na zewnątrz wypychają właściwe przewody.

Właściwe przewody są zaś złożone z innego białka, które może przewodzić elektrony. Do tej pory umykało to uwadze badaczy. Nic dziwnego, ze *Geobacter uranireducens* w tajemniczy sposób redukował uran „na odległość".

Od bakteryjnych przewodów do żywych układów elektrycznych

Zrozumienie, jak bakterie tworzą „sieć przewodów" pozwoli je wykorzystać do wielu różnych celów. Badacze wymieniają m.in. zwalczanie innych bakterii powodujących choroby, oczyszczanie gleby z zanieczyszczeń, tworzenie żywych obwodów elektrycznych, a nawet samonaprawiającej się „żywej elektroniki". Ta ostatnia zresztą całkiem niedawno już powstała.

W kwietniu 2020 roku badacze z innej uczelni, University of Massachusetts w Amherst, stworzyli z białek produkowanych przez *Geobacter* układy elektroniczne. To memrystory, które mogą spełniać rolę procesora i pamięci jednocześnie. Produkcja takich układów pozwoliłaby na budowanie komputerów, które nie tracą czasu na przenoszenie informacji z pamięci operacyjnej do procesora i z powrotem (czyli tak zwanego „wąskiego gardła von Neumana").

Takie układy mają niezmiernie ciekawą cechę – przystosowują się do bodźców, które na nie działały wcześniej. Przypomina to zasadę, na jakiej działają neurony. Sieci złożone z takich elementów będą mogły się uczyć – znacznie łatwiej i szybciej niż dzisiejsze sieci neuronowe. Te bowiem są tylko symulacją działania neuronów w zwykłych komputerach.

Źródło: Focus.pl

San Marino rozniesione, obowiązek wykonany.

Pierwsza połowa stała pod znakiem absolutnej (oczekiwanej!) dominacji reprezentacji Polski. W drugiej połowie po zejściu Lewandowskiego gra naszych runęła i San Marino zdołało nawet strzelić gola. Wynik 7:1 cieszy, jednak postawa naszej drużyny bez kapitana mocno niepokoi.
Pojechali, wygrali i wracają. Plan minimum został wykonany w i reprezentacja Polski zgodnie z oczekiwaniami zanotowała wysoką wygraną w meczu przeciwko San Marino.
Strzelanie zaczęło się błyskawicznie. Już w 4. minucie **Robert Lewandowski** trafił do siatki po dograniu **Karola Linettego**. Nieco ponad dziesięć minut później **Tymoteusz Puchacz** dobrym podaniem znalazł wbiegającego **Karola Świderskiego** i gracz PAOK-u pewnie zmieścił piłkę w siatce.
W 21. minucie Robert Lewandowski wykorzystał błąd całego bloku defensywnego San Marino i trafił po raz drugi do siatki. Tuż przed zakończeniem pierwszej połowy do siatki trafił Karol Linetty, dobijając rywali tuż przed zejściem do szatni.
Lewandowski, **Moder** oraz **Szczęsny** zakończyli swój udział w tym meczu po pierwszej połowie i wtedy zaczął się kabaret w wykonaniu polskiej drużyny. Już w 48. minucie Piątkowski popełnił fatalny błąd w dograniu i piłkę przyjął Nicolo Nanni, który sensacyjnie pokonał Łukasza Skorupskiego i reprezentacja San Marino po raz pierwszy od wielu lat trafiła do siatki. To ósmy mecz z rzędu, kiedy Polska traci bramkę, nawet mecz przeciwko San Marino nie przełamał feralnej serii.
Później San Marino wyraźnie dostało wiatru w żagle i grało zdecydowanie lepiej od Polski. Piłkarze-amatorzy potrafili nawet wykreować akcje bramkowe i przenieść ciężar gry pod bramkę Skorupskiego.
Ostatni kwadrans polska drużyna zaczęła już grać zdecydowanie lepiej i niesamowitą skutecznością błysnął Adam Buksa, który trafił aż trzy gole, ustalając wynik spotkania na 7:1. Przy jego ostatnim golu asystę zaliczył debiutujący **Nicola Zelewski**.
Wygrana cieszy. Obowiązek został odhaczony i polska kadra zdobyła sporo goli. Druga połowa dała jednak sporo do zrozumienia, gdy na placu gry zabrakło Lewandowskiego, nasi zawodnicy kompletnie się posypali i popełniali sporo błędów w defensywie. Teraz pozostaje pełna koncentracja przed meczem z Anglią.
Następne mecze:

Źródło:pilkanozna.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF – wypełnij deklarację :

W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.
Ponadto:
• Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce
• Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
• Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
• Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.
• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.

• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
• Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)
Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: https://www.omk.org.pl/przylacz_sie
Może polubisz nas na FB ?

www.omk.org.pl

Wydarzyło się 06 września - kalendarium.

06 września jest 249. dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 116 dni. Dzisiaj obchodzony jest w Bułgarii Dzień Zjednoczenia.
Dzisiaj imieniny świętują :
Albin, Aleksja, Amoniusz, Bertrand, Bogdana, Bolemir, Donacjan, Eleuteria, Eleuteriusz, Eleutery, Eugenia, Euge niusz, Ewa, Faust, German, Gundolf, Liberat, Magnus, Manswet, Michał, Onezyfor, Petroniusz, Tomasz, Uniewit, Zachariasz i Zachary
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1345 r.– Wojna polsko-czeska: w Pyzdrach został zawarty rozejm między królem Czech Janem Luksemburskim a królem Polski Kazimierzem III Wielkim i księciem świdnickim Bolkiem II Małym.
1704 r.– W trakcie wojny domowej wspierające Stanisława Leszczyńskiego wojska szwedzkie dowodzone przez króla Karola XII zajęły Lwów. Miasto wykupiło się za 130 tys. talarów kontrybucji.
1788 r – W Starej Pomarańczarni w warszawskich Łazienkach Królewskich otwarto Teatr Stanisławowski.
1794 r. – Insurekcja kościuszkowska: zakończyło się nieudane rosyjsko-pruskie pierwsze oblężenie Warszawy.
1831 r. – Powstanie listopadowe: rozpoczął się rosyjski szturm na Warszawę.
1939 r. – Kampania wrześniowa:

- Bitwa obronna i wkroczenie wojsk niemieckich do Starachowic.
- Rozpoczęto formowanie Robotniczej Brygady Obrony Warszawy.
- Wojska niemieckie zajęły Kraków.
- Zwycięstwa Niemców w bitwie pod Borową Górą i pod Tomaszowem Mazowieckim.

1943r. – W bitwie we wsi Przyrzecze oddział por. Kazimierza Filipowicza ps. „Korda" z 27. Wołyńskiej Dywizji Piechoty AK odniósł zwycięstwo nad 150 osobowym oddziałem UPA
1944 r. – 37. dzień powstania warszawskiego: ciężkie walki na Powiślu.

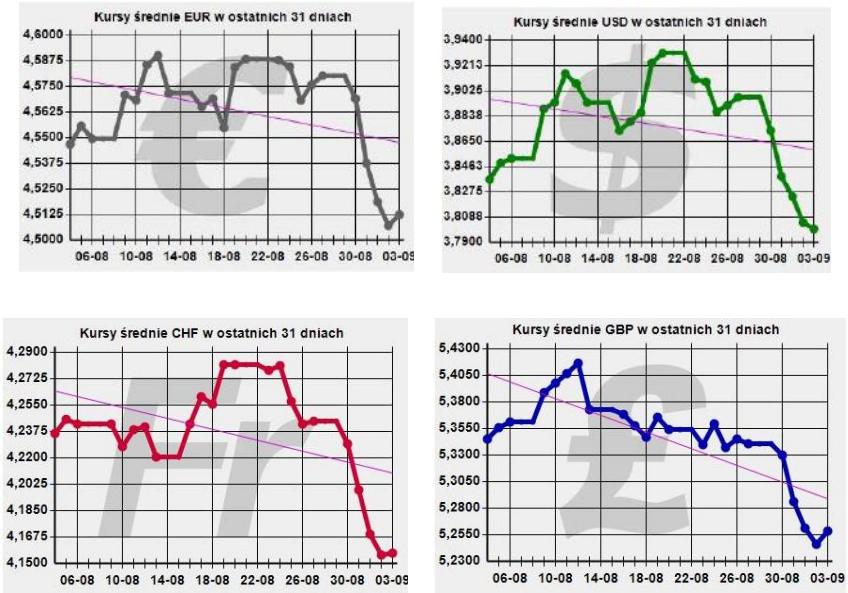
- Armia Czerwona zajęła Ostrołękę.
- PKWN wydał dekret o reformie rolnej, nacjonalizujący majątki większe niż 50 ha.

1973 r. – Warszawskie Zakłady Telewizyjne wyprodukowały pierwsze polskie telewizory kolorowe marki Jowisz.

Kursy walut (kursy średnie NBP)

Kursy średnie walut NBP
Tabela z dnia 2021-09-03

1 EUR	**4,5124**
1 USD	**3,7998**
1 CHF	**4,1568**
1 GBP	**5,2577**



https://www.nbp.pl/

https://stooq.pl/q/?s=cl.f

https://nasdaqbaltic.com

Notowania surowców

Data ostatniej aktualizacji: 2021-09-06 10:40

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	72,04	-0,42	-0,58%	77,1600	37,8900	06.09 10:38
ZŁOTO	USD/uncja	1 827,25	-2,95	-0,16%	1 967,1000	1 679,8000	06.09 10:40
MIEDŹ	USD/tona	9 426,75	-41,75	-0,44%	10 557,0000	6 343,5000	06.09 10:37
SREBRO	USD/uncja	24,84	0,05	0,20%	29,2500	22,6800	06.09 10:40
PALLAD	USD/uncja	2 426,00	11,50	0,48%	2 981,5000	2 200,9000	06.09 10:39
PLATYNA	USD/uncja	1 022,75	-0,55	-0,05%	1 313,7000	833,9000	06.09 10:40
NIKIEL	USD/tona	19 590,00	-295,00	-1,48%	19 892,5000	14 317,5000	06.09 10:39
ALUMINIUM	USD/tona	2 760,25	28,25	1,03%	2 731,7500	1 737,5000	06.09 10:37
OŁÓW	USD/tona	2 284,75	-3,25	-0,14%	2 396,2500	1 751,0000	06.09 10:40
CYNK	USD/tona	3 015,50	14,00	0,47%	3 078,7500	2 313,5000	06.09 10:37
ROPA WTI	USD/baryłka	68,70	-0,42	-0,61%	76,3300	35,7500	06.09 10:38
MIEDŹ COMEX	USD/funt	4,52	-0,02	-0,46%	4,8000	2,8800	06.09 10:40
BAWEŁNA	USc/funt	94,07	0,79	0,85%	94,8800	64,0800	03.09 20:20
BENZYNA	USD/galon	2,14	-0,01	-0,47%	2,3300	1,0200	06.09 10:29
CANOLA	CAD/tona	888,20	-6,30	-0,71%	1 005,9000	503,7000	03.09 20:19
CUKIER	USc/funt	19,69	-0,29	-1,46%	20,2500	11,7900	03.09 18:58
DIESEL	USD/tona	606,50	-6,25	-1,02%	617,5000	304,6300	06.09 10:40
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	565,00	38,20	7,39%	1 670,5000	458,0000	03.09 22:02
GAZ ZIEMNY	USD/mln btu	4,76	0,05	1,06%	4,6800	1,8500	06.09 10:37
KAKAO	GBP/tona	1 802,00	3,00	0,17%	1 903,0000	1 558,0000	03.09 17:54
KAUCZUK	JPY/kilogram	210,90	-1,20	-0,57%	290,6000	176,1000	06.09 09:58
KAWA	USc/funt	194,40	1,17	0,61%	207,9000	102,3800	03.09 19:30
KUKURYDZA	USD/buszel	522,90	-2,10	-0,40%	730,6200	344,5000	03.09 20:20
MLEKO	USD/cetnar	16,76	-0,10	-0,59%	23,8600	15,1600	03.09 20:54
OLEJ OPAŁOWY	USD/galon	2,14	-0,01	-0,47%	2,2000	1,0800	06.09 10:27
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	4 310,00	68,00	1,60%	4 519,0000	2 772,0000	03.09 12:15
OLEJ SOJOWY	USc/funt	63,97	0,14	0,24%	72,3200	31,6500	06.09 09:20
PSZENICA	USc/korzec	726,80	9,60	1,34%	763,0000	538,2500	03.09 20:20
RYŻ	USc/cetnar	13,35	0,03	0,23%	14,4900	12,0700	03.09 20:03
RZEPAK	EUR/tona	573,00	0,25	0,04%	576,2500	378,5000	03.09 18:30
SOJA	USc/korzec	1 290,50	8,00	0,62%	1 643,0000	968,8800	03.09 20:19
SOK POMARAŃCZOWY	USc/funt	140,45	-5,42	-3,72%	145,8500	105,5300	03.09 20:00
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	340,10	0,20	0,06%	466,5000	314,5500	03.09 20:20
WIEPRZOWINA	USc/funt	89,60	-0,25	-0,29%	122,0400	59,6400	03.09 20:04
WOŁOWINA	USc/funt	124,89	-1,50	-1,19%	132,0300	103,3600	03.09 20:04

Rozrywka

		7	2	9	3	6		
			6					
1	3				8		2	
						1		3
3			9		6			4
6		5						
	2		8				7	1
					9			
		9	7	3	2	8		

Wypełnij siatkę cyframi tak, aby każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar 3x3 zawierały wszystkie cyfry od 1 do 9. Różowe kwadraty mogą zawierać tylko liczby nieparzyste (1,3,5,7,9).
Twój czas: 0:36

	2	6		3				
				4			9	
			7	1			4	
	8	7						6
								7
			2					
					4	5		
3		9			6			
6					5	3		

http://pl.sudokuonline.eu/

- No, córeczko, pokażmy , jak się ładnie nauczyłaś nazw miesięcy:
- Sty...?
- Czeń!
- Lu...?
- Ty!
- A dalej sama!
- Rzec, cień, aj, wiec, piec, pień, sień, nik, pad i dzień!

Źródło: dowcipy.pl