Iran ostrzega, że będzie próbował eksportować swoją ropę naftową.

Iran wykorzysta wszelkie możliwe sposoby, aby eksportować swoją ropę naftową - podał irański portal Shana, cytując słowa ministra ds. ropy naftowej tego kraju Bidżana Namdara Zanganeha.
"Wykorzystamy każdy możliwy sposób, aby eksportować naszą ropę i nie ulegniemy presji Ameryki, ponieważ eksport ropy jest uzasadnionym prawem Iranu" - powiedział Zanganeh.
Irański eksport ropy spadł o ponad 80 proc. po tym, jak w maju 2018 roku USA wycofały się z umowy nuklearnej i ponownie nałożyły sankcje na Teheran. Od tamtej pory Iran sukcesywnie ogranicza swoje zobowiązania, wynikające z paktu nuklearnego.
Irański rząd wprawdzie deklaruje gotowość do utrzymania umowy i rozmów z pozostałymi jej sygnatariuszami, ale kilka miesięcy temu zapowiedział też, że jeśli nie otrzyma zezwolenia na eksport swojej ropy, co 60 dni będzie zwiększał swoje możliwości nuklearne.
Zanganeha przyznał, że sankcje to nie jedyny problem Iranu. Z umowy o wartości 5 mld. dol., dotyczącej rozwoju złoża gazowego pod Zatoką Perską South Pars (największe na świecie pole gazowe, którego zapasy stanowią około 8 proc. całkowitych zasobów gazu na świecie) wycofali się Chińczycy.
„Chcemy przyjaźnić się ze wszystkimi krajami w regionie. Nasz wspólny wróg jest poza Bliskim Wschodem ... Nie mam problemu z tym, aby spotkać się ministrem energetyki Arabii Saudyjskiej. Chiny wycofały się z 11 fazy zagospodarowania złoża, więc ich zadanie przejmie nasz Petropars." - powiedział irański minister.
Kilka miesięcy temu z inwestycji w South Pars wycofał się francuski koncern naftowy Total.

Źródło:pap.pl

Coraz więcej dostaw LNG z terminalu Jamał zmierza na wschód przez Północny Szlak Morski.

Rosyjski producent gazu Novatek wysłał w trzecim kwartale tego roku 15 dostaw skroplonego gazu ziemnego ze swojego terminalu Jamał LNG do Azji przez Północy Szlak Morski (NSR). To 4 razy więcej niż rok temu.
Według Novatek przesyłki na wschód stanowią około 25 procent wszystkich ładunków wysłanych z Jamal LNG w tym kwartale. Firma przewiduje, że w obecnym roku LNG dostarczona na rynek azjatycki Północnym Szlakiem Morskim wzrośnie ponad 4 razy w porównaniu z 2018 roku.
Obecnie flota trzynastu arktycznych tankowców LNG klasy Arc7 wraz ze statkami niższej klasy lodowej pracuje w terminalu Jamał LNG, zlokalizowanym w Porcie Sabetta na Półwyspie Jamałskim w północnej Rosji. Oczekuje się, że pełny komplet 15 tankowców Arc7 klasy lodowej będzie gotowy do końca roku, zwiększając liczbę bezpośrednich dostaw LNG na wschód za pośrednictwem NSR.
Pierwszy zakład w Jamał LNG rozpoczął produkcję pod koniec 2017 roku. Następne dwa takie same obiekty ruszyły kolejno w lipcu i listopadzie 2018 roku. Rosyjski producent LNG, PAO Novetek, który posiada 50,1% udziału w projekcie, powiedział, że otwarcie drugiego i trzeciego zakładu wyprzedza harmonogram o ponad sześć miesięcy.
Instalacja Jamał LNG znajduje się w Sabiecie, na północny wschód od Półwyspu Jamał, w obrębie koła podbiegunowego. Gaz produkowany w obiekcie jest transportowany przez Arktykę na pokładzie wyspecjalizowanej floty lodowców LNG Arc7, które uzupełniają tankowce o niższej klasie lodowej.
Udziałowcami wartego 27 mld dolarów projektu Jamał LNG są: Novatek (operator, 50,1 % udziałów), chiński CNPC i francuski Total (po 20 % udziałów) oraz Chiński Fundusz Jedwabnego Szlaku (9,9 % udziałów).

Źródło:gospodarkamorska.pl

Unity Line: Żeby utrzymać pozycję na Bałtyku, potrzebne są 4 promy.

Konieczność zakupu 4 nowych promów przez Polską Żeglugę Morską, w tym jednego praktycznie natychmiast, oraz ujednolicenie polityki świnoujskiego portu wobec wszystkich armatorów to najważniejsze wnioski z rejsu studyjnego dla dziennikarzy zorganizowanego przez Unity Line i PŻM.

Rejs studyjny dla dziennikarzy

Propozycja rejsu studyjnego zorganizowanego w konwencji - poznaj nasz biznes od kuchni i wyciągnij wnioski - z entuzjazmem przyjęta została przez liczne grono dziennikarzy. Wspólny rejs na najpopularniejszej w tej części Bałtyku trasie (Świnoujście-Ystad) objął zwiedzanie promu Polonia z mostkiem kapitańskim i siłownią okrętową włącznie oraz zwiedzanie portu i miasta Ystad. Dziennikarze mieli również możliwość obserwacji pracy i rozmowy z kapitanem statku oraz praktycznie wszystkimi członkami załogi.

Jednym z głównych punktów rejsu była prezentacja działalności Unity Line oraz panel dyskusyjny z dyrektorem spółki oraz przedstawicielami PŻM. Prezentacja przedstawiła rynek przewozów promowych na Bałtyku, bieżącą sytuację spółki oraz perspektywy na przyszłość. Obecnie Unity Line operuje 8 promami na liniach Świnoujście-Ystad oraz Świnoujście Trelleborg. Firma konkuruje z dwoma armatorami: polskim PŻB (Polferries) oraz niemieckim TT-Line. Na tle konkurencji Unity Line obsługuje ok. 60 procent przewozów samochodów ciężarowych oraz ok 50 procent przewozów samochodów osobowych i pasażerów.

Potrzebne minimum 4 nowe promy

Podczas panelu dyskusyjnego przedstawiciele Unity Line oraz PŻM wskazali również na największe problemy, które obecnie zagrażają dobrej pozycji armatora na rynku promowym.

- Żeby zapewnić naszą przyszłość, utrzymać pozycję i dalszą działalność na liniach pomiędzy Świnoujściem a południową Szwecją, musimy pozyskać nową, nowoczesną jednostkę. Docelowo potrzebujemy minimum, 4 a optymalnie 6 nowych promów. Mam nadzieję, że będziemy mieli wsparcie, uzyskamy na to zgodę, bez względu na to, czy promy pozyskamy z polskich stoczni, z rynku, czy ze stoczni zagranicznych. Oczywiście bardzo chcemy, żeby promy powstały w polskich stoczniach, jednak bieżąca sytuacja zmusza nas do rozpatrywania różnych wariantów. Po prostu w tej chwili czas działa na naszą niekorzyść i pozyskanie nowych promów to warunek, który pozwala nam myśleć o przyszłości - powiedział Jarosław Kotarski, dyrektor Unity Line.

Jedną z przyczyn tak pilnego pozyskania nowych jednostek jest fakt, że TT-Line w ostatnim czasie zamówiło 2 nowe promy w chińskich stoczniach. Oddane do użytku w 2022 roku nowoczesne i ekologiczne jednostki o długości linii ładunkowej 4 600 m, czyli ponad 2-krotnie większej niż największe promy Unity Line, mogą całkowicie przetasować dzisiejszy rynek połączeń promowych na liniach ze Świnoujścia.

Mariusz Jachimowicz, dyrektor pionu finansowego PŻM, zwrócił uwagę na duży potencjał rynku promowego oraz poprawę ogólnej sytuacji grupy PŻM.

- Mimo że specjalizujemy się w przewozach masowych, sektor promowy dla całej grupy PŻM stanowi około 15 procent przychodów i jest jednym z najbardziej opłacalnych. Obecnie udało nam się wyjść z kryzysu na rynku masowym, mamy spore możliwości inwestycyjne i jesteśmy gotowi na pozyskanie nowych promów - powiedział Jachimowicz.

Alicja Węgrzyn, prezes zarządu Żeglugi Polskiej, przekonywała, że budowa nowych promów to inwestycja opłacalna, o stopie zwrotu jednej z największych na rynku żeglugowym.

- Życie ekonomiczne promu wynosi około 40 lat. Według prognoz rynkowych oraz naszych analiz, marża EBIDTA w tym sektorze wynosi około 20 procent. Nasze doświadczenia wskazują, że stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału w jednostkę promową jest największa spośród wszystkich jednostek, jakie eksploatujemy w PŻM. Biorąc pod uwagę możliwość utraty naszej przewagi konkurencyjnej na rynku przewozów promowych, opłacalność inwestycji w nowe promy oraz perspektywy i potencjał rynku, musimy bardzo szybko zintensyfikować nasze działania w zakresie realnego pozyskania nowych promów.

Jednolita polityka portu w stosunku do wszystkich armatorów

Jarosław Kotarski, dyrektor Unity Line, zwrócił również uwagę na problem z nierównymi zasadami dotyczącymi harmonogramu ruchu promów w świnoujskim terminalu.

- Chcemy żeby wszyscy operatorzy w świnoujskim porcie byli traktowani na takich samych zasadach. Chodzi konkretnie o stałe godziny odejść promów. W tej chwili mamy do czynienia z sytuacją, w której my oferujemy codziennie ten sam, stały harmonogram, a na przykład TT-Line podstawia swoje promy z dużo większą swobodą. Powoduje to konkurencje na... nie do końca równych zasadach oraz duże utrudnienia w ruchu samochodów na terminalu. Oczekujemy, żeby wszyscy armatorzy mieli codziennie stały harmonogram odejść promów.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Półzanurzalna platforma Transoceana jako pierwsza wykorzysta akumulatory do operacji wiertniczych.

Transocean, wykonawca wierceń głębokowodnych, zainstalował pierwszy na świecie hybrydowy system akumulatorów na pływającej platformie, aby uzupełnić zapotrzebowanie na energię podczas operacji wiertniczych. Hybrydowy system magazynowania energii został wdrożony na półzanurzalnej jednostce Transocean Spitsbergen na polu Snorre w Norwegii.
Transocean twierdzi, że technologia ma na celu zmniejszenie zużycia paliwa o 14 procent poprzez przechwytywanie energii wytworzonej podczas normalnej pracy i magazynowanie jej w akumulatorach.
- Opatentowana technologia hybrydowej mocy Transocean, opracowana we współpracy z Aspin Kemp and Associates, zmniejsza zużycie paliwa i zwiększa niezawodność platformy poprzez wychwytywanie energii generowanej podczas normalnej pracy, która w przeciwnym razie zostałaby zmarnowana, i magazynowanie jej w akumulatorach – powiedział Transocean w komunikacie prasowym.
- Energia ta jest następnie wykorzystywana do zasilania silników platformy. Pozwoli to na zmniejszenie zużycia paliwa o 14% podczas normalnej eksploatacji, co prowadzi do znacznego ograniczenia emisji NOx i CO2 – dodał.
Transocean twierdzi, że jego inwestycja w system została częściowo sfinansowana z zachęt do oszczędzania paliwa w umowie z Equinor i norweskim funduszem Norwegian NOx Fund.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Nie ma innego kierunku dla polskiej energetyki niż farmy wiatrowe.

W najbliższej przyszłości, morska energetyka wiatrowa ma stać motorem napędzającym polską gospodarkę. Zgodnie z Polityką Energetyczną Polski do 2040 roku (PEP 2040), do 2027 roku w naszym kraju mają powstać pierwsze inwestycje offshorowe, a do 2040 roku w morskich farmach wiatrowych ma być zainstalowanych 10 GW. O planowanej przez Ministerstwo Energii ustawie o morskiej energetyce wiatrowej, przygotowaniu planu zagospodarowania przestrzennego dla polskich obszarów morskich i łańcuchu dostaw rozmawiano podczas Konferencji Offshore Wind, która odbyła się w dniach 30.09-1.10 w Warszawie.
Rozwój offshore będzie nie tylko naszą szansą na rozwój, ale także dużym wyzwaniem stojącym przed polskim systemem energetycznym w perspektywie średnio i długoterminowej. Oprócz koniecznych regulacji prawnych, rosnący udział źródeł zero i niskoemisyjnych pociąga za sobą konieczność zwiększenia elastyczności pracy systemu elektroenergetycznego i duże nakłady na modernizację, rozbudowę i dystrybucję sieci przesyłowej, zwłaszcza w kontekście możliwości przyłączenia morskich farm wiatrowych do sieci elektroenergetycznej.
Jak powiedział minister energii Krzysztof Tchórzewski, który otworzył swoim wystąpieniem Konferencję Offshore Wind: "Kwestia, czy regulacje dotyczące morskiej energetyki wiatrowej (offshore) znajdą się w oddzielnej ustawie, czy w nowelizacji ustawy o OZE jest nadal otwarta. Nie ma dogmatu w tej sprawie". Dodał również, iż nie widzi dużych zagrożeń jeśli chodzi o morską energetykę wiatrową w Polsce. Dopytany przez nas minister przyznał, iż chciałby, żeby oczekiwana przez branżę ustawa wpłynęła do sejmu jeszcze w tym roku.
W nadchodzącej dekadzie Polska musi przyłożyć się do celu unijnego wynoszącego 32 procent OZE w 2030 r. Polska musi przekształcić swój miks energetyczny tak, aby w 2030 r. mieć 21 procent udziału odnawialnych

źródeł energii OZE w zużyciu końcowym we wszystkich sektorach i 27 procent. w produkcji energii elektrycznej. Polscy dostawcy już mają znaczący potencjał w zakresie zapewnienia dostaw elementów konstrukcyjnych i usług związanych z budową i eksploatacją farm wiatrowych na morzu. Obecnie niemal 100 polskich podmiotów dysponuje wiedzą i doświadczeniem w tym zakresie.
Podkreślał to m.in. Mariusz Witoński, prezes Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej: "Od ponad 10 lat z powodzeniem rozwijamy nowoczesny, innowacyjny przemysł morskiej energetyki wiatrowej, który doskonale radzi sobie na rynku europejskim, Czas wykorzystać go na rynku krajowym.".
Podobnego zdania jest Jan Staniłko, dyrektor Departamentu Inwestycji w Ministerstwie Przedsiębiorczości i Technologii: „Technicznie polskie firmy już uczestniczą w różnych projektach w Europie więc to one będą musiały konsekwentnie dostosowywać swoje zdolności produkcyjne do rosnących zamówień. Podstawowym zadaniem jest postawienie sobie bardzo jasnych celów czasowych i etapowych, aby cała potrzebna dokumentacja była możliwa do wykonania w jak najkrótszym czasie. Gro zadań jest ciągle po stronie administracji publicznej".
Na konieczność zmian regulacji w obszarze przepisów prawa energetycznego wskazywała większość z naszych rozmówców przyznając, że z niecierpliwością czeka na zakończenie prac nad założeniami prawnymi dla rozwoju morskiej energetyki wiatrowej. Zmiany powinny wprowadzać nowe rozwiązania systemowe z obszaru funkcjonowania inwestycji OZE na Bałtyku, które pozwolą na rozwój sektora morskiej energetyki wiatrowej w Polsce. Regulacje krajowe w dotychczasowym brzmieniu nie zapewniają skutecznego kształtowania polityki w obszarze odnawialnych źródeł energii, w szczególności w zakresie systemu wsparcia oraz struktury wytwarzania energii z OZE w obszarze morskiej energetyki wiatrowej.
O tym, jak powinny te zmiany wyglądać opowiedział nam Zbigniew Gryglas, poseł na Sejm RP i przewodniczący parlamentarnego zespołu ds. morskiej energetyki wiatrowej: „Ten projekt morskiej energetyki wiatrowej doprowadzi do rozwoju nowego sektora polskiej gospodarki. Jak obliczyli to zewnętrzni konsultanci to impuls rozwojowy, który przyniesie około 70 mld złotych do budżetu naszego państwa". Poseł podkreślił również, że jest zwolennikiem oddzielnej ustawy: "Byłem przedsiębiorcą, wiem co dla przedsiębiorcy znaczy stabilne prawo więc odrzucam rozwiązanie tymczasowe pt. mała nowela ustawy o OZE, które z natury mogłoby być nowelizowane wielokrotnie".
Jak podkreślają eksperci, nie ma żadnych wątpliwości czy inwestowanie w morską energetykę wiatrową będzie opłacalne. Jej rozwój ma być impulsem dla gospodarki wartym około 70-80 mld zł rocznie.
Jak powiedział Janusz Gajowiecki, prezes Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej: "Farmy wiatrowe na Morzu Bałtyckim są bardzo opłacalne. Nasi inwestorzy, którzy już przeprowadzili serię pomiarów wietrzności na Bałtyku, nie spodziewali się tak pozytywnych, wysokich wyników. Średnio, wiatr w polskiej strefie Bałtyku przekracza 9m/s w skali roku, są to wyjątkowo dobre wyniki, które bezpośrednio przekładają się również na koszty tej technologii. Dzisiaj, energetyka wiatrowa na morzu, wg tych pomiarów, będzie w stanie pracować przez ponad 90% wszystkich dni w roku. (...) Praktycznie żadna technologia konwencjonalna w Europie dzisiaj nie może się równać z cenami za wytworzenie 1 MW z morskich farm wiatrowych".
Gajowiecki podkreślał również, że PSEW wraz z firmami szkolemiowymi zlokalizowanymi w północnej Polsce, złożył wniosek o przyznanie środków na utworzenie Polskiego Centrum Szkoleniowego, które rocznie przez 5 lat będzie szkolić 300 osób. Szkolenie będzie związane z serwisem, instalacją i całą eksploatacją turbin wiatrowych . Będzie ono skierowane szczególnie do osób wcześniej związanych z sektorem węglowym.
Podczas drugiego panelu toczyły się dyskusje o infrastrukturze oraz przygotowaniu zaplecza produkcyjnego (łańcucha dostaw) oraz samych portów.
Swoim doświadczeniem w zakresie m.in. prac na jednostkach badawczych w szeroko pojętym offshore podzielił się Lucjan Gajewski, dyrektor operacyjny Mewo S.A.: "Będąc na Zachodzie obserwowaliśmy jak rozwijały się porty właśnie w kierunku offshorów. Z portów bardzo nieatrakcyjnych, tylko rybackich, wyrosły w tej chwili ogromne centra obsługi offshoru, powinniśmy skorzystać z ich doświadczeń".
Jak powiedziała Beata Szymanowska, kierownik działu badań i rozwoju technologii zarządu morskiego Portu Gdynia: "Port jest przygotowany w ok. 85–90 procentach. Do końca 2023 roku zostaną ukończone liczne inwestycje, takie jak pogłębienie toru podejściowego do 17 metrów i akwenów wewnętrznych do 16 metrów. Długość nabrzeża jest odpowiednia dla branży offshore. W ostatnich 3 miesiącach spotkaliśmy się z dużą liczbą interesariuszy, między innymi z inwestorami, którzy będą budować te farmy wiatrowe na morzu, jak również z producentami turbin i innych elementów, które będą niezbędne do produkcji elementów farm wiatrowych

wiatrowtych". Podczas dyskusji zapewniła, że kolejne miejsce tj. nabrzeże węgierskie o specyfikacji zgodnej z potrzebami offshore, będzie gotowe do 2023 roku.
Podczas panelu dyskusyjnego, prezes Morskiej Agencji Gdynia, Michał Śmigielski moderujący panel powiedział, że terminalne kontenerowe, ze względu na potężne konstrukcje do przeładunku, mogą być wykorzystywane do załadunku konstrukcji wież dla offshore.
Zgodził się z nim Wojciech Szymulewicz, prezes zarządu BCT – Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego Sp. z o.o: "Plany rozwojowe nasze i zarządu portu powinny uwzględniać w strategii nowy potencjał i nowe tereny, na których takie zaplecze należy przygotowywać. Uważam, że w gdyńskim porcie są takie możliwości".
Dyrektor Handlowy DCT Gdańsk Dominik Landa przyznał, że plan rozwoju terminalu nie jest dedykowany bezpośrednio offshore, ale nie wykluczył takiej możliwości w przyszłości: "W tej chwili będziemy przystępować do naszego projektu, który jest roboczo nazywany T3. W jego ramach rozbudujemy nasze zdolności przeładunkowe o kolejny terminal o przepustowości około 2 mln TEU i tam pojawia się szansa, żebyśmy mieli infrastrukturę, która będzie nadawała się do przeładunku farm wiatrowych".
Jan Jarmakowski, członek zarządu Gdynia Container Terminal S.A., nie ma wątpliwości, że rozwój offshore to dobry kierunek: "Z punktu widzenia bezpieczeństwa energetycznego kraju i kształtowania się kosztów energii w dłuższej perspektywie, budowa farm wiatrowych jest niezmiernie istotna. Nie ma w zasadzie innego kierunku dla polskiej energetyki niż farmy wiatrowe. Gospodarczo są to istotne projekty i powinniśmy o tym rozmawiać, każdy w zakresie swoich kompetencji".
Swoje wsparcie w zakresie rozwoju offshore zapewniła m.in. Daphne Bergsma, Ambasador Królestwa Niderlandów: "To ogromne pole do współpracy dla małych i dużych firm z naszych państw. Zgodnie z myślą przewodnią popularną w Holandii - nie chodzi tylko o ekonomię albo tylko o ekologię, ale o to, żeby te dwie kwestie szły ze sobą w parze i mam nadzieję, że będziemy wspólnie nad tym pracować."
Podczas Offshore Wind Conference 2019 nie zabrakło przestrzeni na rozmowy, spotkania biznesowe ani na dyskusje w gronie zaangażowanych w rozwój branży przedstawicieli administracji publicznej i polityków. GospodarkaMorska.pl objęła patronat medialny nad wydarzeniem.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Pompeo: nielegalne wiercenia Turcji na Morzu Śródziemnym nie do przyjęcia.

Sekretarz stanu USA Mike Pompeo oświadczył w sobotę w Atenach, że jego kraj chce dopilnować, aby poszukiwanie źródeł energii na Morzu Śródziemnym regulowały przepisy. Zaznaczył, że nielegalne wiercenia Turcji w tym regionie są niedopuszczalne.
"Chcemy upewnić się, że międzynarodową eksploracją zasobów energetycznych na Morzu Śródziemnym rządzą przepisy i że żaden kraj nie może robić z Europy zakładnika" - powiedział Pompeo podczas swej wizyty w stolicy Grecji. "Przekazaliśmy Turkom, że nielegalne wiercenia są niedopuszczalne" - podkreślił.
Jednocześnie dodał, że "będą kontynuowane działania dyplomatyczne", "pracujemy nad tym, aby strony zmniejszyły eskalację (sporu) i znalazły wspólnie satysfakcjonujące rozwiązanie".
Wcześniej premier Grecji Kyriakos Micotakis wezwał USA, aby użyły swych wpływów do rozładowania napięć we wschodnim rejonie Morza Śródziemnego, gdzie Cypr i Turcja toczą spór dotyczący ich praw na morzu.
Micotakis powiedział amerykańskiemu sekretarzowi stanu, że działania Turcji w ostatnich dniach były "rażącym naruszeniem" suwerennych praw Cypru.
Turcja prowadzi odwierty w poszukiwaniu podmorskich złóż u wschodnich i zachodnich wybrzeży Cypru w imieniu Republiki Tureckiej Cypru Północnego. Uznawane na arenie międzynarodowej władze cypryjskie, które również zgłaszają roszczenia do tych akwenów, uważają te wiercenia za nielegalne, ale Ankara nie zgadza się z tymi zarzutami. Również rząd Grecji traktuje te tureckie działania jako naruszenie suwerenności Cypru.
Turcja i Grecja są sojusznikami w NATO, ale od dawna spierają się o Cypr, który od 1974 r. podzielony jest między Greków i Turków cypryjskich.

"Stany Zjednoczone są szczególnie zainteresowane wschodnim rejonem Morza Śródziemnego. Cypr prosi jedynie o ewidentne zastosowanie prawa międzynarodowego - powiedział premier Grecji szefowi dyplomacji USA. - Oczekuję pozytywnego wkładu Stanów Zjednoczonych w doprowadzenie do stworzenia bardziej konstruktywnego i owocnego klimatu współpracy w regionie" - oznajmił Micotakis.
Ze swej strony Pompeo wskazał również, że podczas spotkań z greckimi władzami wyraził obawy dotyczące chińskich inwestycji w infrastrukturę - podała agencja Reutera.
Chiny mają strategiczny plan dla Europy Środkowo-Wschodniej, który jest częścią projektu Nowego Jedwabnego Szlaku, z którego pomocą Państwo Środka chce stać się światową potęgą. Pekin wykazuje zainteresowanie regionem od 2012 r. Szesnaście krajów Europy Wschodniej, w tym jedenaście w UE, zaczęło wówczas negocjować z Pekinem współpracę gospodarczą (tzw. format "16+1"); następnie doszła do tego jeszcze Grecja, tworząc "17+1".

Źródło:pap.pl

Longliner ze stoczni ALKOR wyruszył na próby morskie .

Páll Jónsson wyruszył na próby morskie. To longliner dla Islandczyków budowany od podstaw w gdańskiej stoczni ALKOR. Jednostka ma być gotowa do końca tego roku.
Statek rybacki ze stoczni ALKOR na próby morskie wypłynął w czwartek. Po zakończeniu testów na Zatoce Gdańskiej, planowane jest wyposażanie przetwórni. Wszystkie prace odbędą się na terenie gdańskiej stoczni. Następnie Páll Jónsson zostanie przekazany armatorowi.
Statek rybacki budowany jest na zamówienie armatora VISIR Ehf. Jednostka ma 45 m długości i 10,4 m szerokości. Jest wyposażona w silnik główny Caterpillar z przekładnią, wałem i śrubą oraz w dwa agregaty prądotwórcze. Za dostawy odpowiada stocznia ALKOR.
Longliner zaprojektowało biuro projektowe NAVÍS. Statek powstaje pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego Lloyd's Register w oparciu o dokumentacje i nadzór stoczni ALKOR. Stępkę pod budowę jednostki położono 15 czerwca 2018 r.
Wartość kontraktu to 7,5 mln euro, obejmuje on również budowę bliźniaczej jednostki.
Islandzki armator jest dobrze znany gdańskiej stoczni, ponieważ VISIR Ehf przebudowywał już tam swoje statki. Remont ostatniego, o nazwie Sighvatur GK 57, zakończył się czerwcu 2018 r.
Współpraca z Islandczykami dla Stoczni ALKOR rozpoczęła się w 2007 r. Wyremontowano tam i przebudowano następujące statki: Ljosafell SU 70 (Lodnovinnslan hf, 2007/2008), Drangavik VE 80 (Vinnslustöðin, 2008), Norma Mary H 110 (Samherji hf, 2011/2012), Gudmundur VE 29 (Isfelag hf, 2013), Helga Maria AK 16 (HB GRANDI hf, 2013), Malmey SK 1 (Fisk Seafood ehf, 2014), Fjölnir GK157 (VISIR ehf, 2015), Beitir NK 123 (Sildarvinnslan hf, 2015), Blaengur NK 125 (Sildarvinnslan hf, 2016), Thot (Icelandic Coast Guard, 2016), Hamar SH 224 (Kristinn J. Friðþjófsson ehf, 2017), Stormur HF 294 (Stormur Seafood hf, 2016/2017), Sighvatur GK 57 (2017/2018).
ALKOR wykonuje wszelkiego rodzaju prace remontowe, zarówno bieżące, jak i klasowe, a także przebudowuje i przedłuża statki. To jedna z nielicznych w kraju stoczni remontowych wyposażona we własny pływający dok. Ma on 155 m długości, 24,7 m szerokości pomiędzy basztami, a jego udźwig wynosi 8 000 t.
Od momentu założenia firmy w 1989 r., wyremontowała ona i przebudowała prawie 800 statków różnych typów i bander, w tym m.in. polskie, norweskie, brytyjskie, holenderskie, niemieckie czy greckie.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Energia z pierwszych farm wiatrowych na Bałtyku ma popłynąć w 2027 r. Ich budowa będzie jedną z największych inwestycji infrastrukturalnych w kraju.

Na ukończeniu są prace nad planem zagospodarowania obszarów morskich, który wskaże lokalizacje pod farmy wiatrowe na Bałtyku. Wstępne założenia wskazują trzy rejony i obszar o powierzchni ponad 2 tys. km². Potencjał polskich obszarów morskich jest ogromny. Jeżeli uda się osiągnąć zakładany w krajowej polityce wolumen 10 GW mocy zainstalowanych w farmach morskich, wówczas produkcja energii elektrycznej może sięgnąć 40 TWh w skali roku. To około 25 proc. całego krajowego zapotrzebowania na energię. Budowa wiatraków będzie jednym z największych przedsięwzięć infrastrukturalnych w kraju.

– Zniecierpliwienie w sektorze przemysłu morskiej energetyki wiatrowej jest uzasadnione. Wszyscy od 2010 roku czekamy, aż ruszy polski sektor energetyki na morzu. Liczymy, że to będzie połowa przyszłej dekady. Na przełomie 2025/2026 powinniśmy zobaczyć pierwsze projekty stawiane na wodach Bałtyku. Rząd zakłada, że prąd z tych farm popłynie w 2027 roku, może ten termin uda się nieco przybliżyć. Niemniej jednak z całą pewnością ta dekada upłynie pod znakiem przygotowań i uruchamiania realizacji projektów morskich farm wiatrowych w Polsce – mówi agencji Newseria Biznes Mariusz Witoński, prezes zarządu Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej.

Jak podkreśla, już samo przygotowanie projektów morskich farm wiatrowych jest procesem długotrwałym, który wymaga skomplikowanych i szeroko zakrojonych badań środowiskowych i długiego etapu rozpoznania warunków technicznych dla inwestycji na obszarach morskich.

– W polskich realiach de facto będzie to okres około 10-letni od momentu przystąpienia do prac koncepcyjnych aż do osiągnięcia gotowości danego projektu do fazy realizacji, czyli budowy pierwszych instalacji na obszarach morskich. Sam okres budowy farm wiatrowych o takiej skali, jakiej spodziewamy się na Bałtyku, powinien zamknąć się w perspektywie około 2–3 lat dla projektów rzędu 400–600 MW – mówi Mariusz Witoński. Lokalizacje morskich farm wiatrowych wskaże plan zagospodarowania obszarów morskich, nad którym kończą się prace.

– Plan ten wskazuje obszar o powierzchni ponad 2 tys. km² pod lokalizację morskich elektrowni wiatrowych. Są to trzy rejony: położone na wschód i na północ od Ławicy Słupskiej, wschodni stok Ławicy Odrzańskiej oraz południowy stok Ławicy Środkowej. Farmy będą sytuowane w odległości powyżej 12 mil morskich od brzegu, co pozwoli chronić walory krajobrazowe polskiego wybrzeża, jednocześnie w pełni wykorzystując potencjał polskich obszarów morskich – mówi prezes zarządu Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej.

Jeżeli uda się osiągnąć zakładany w krajowej polityce energetycznej wolumen 10 GW mocy zainstalowanych na morzu, produkcja energii elektrycznej może sięgnąć 40 TWh w skali roku. To około 25 proc. całego zapotrzebowania na energię elektryczną w skali kraju. Oznacza to, że w perspektywie nadchodzących lat morska energetyka wiatrowa będzie stanowić istotny element krajowego bezpieczeństwa energetycznego, zapewniający produkcję energii z OZE.

– Szacujemy, że na obszarach wskazywanych w projekcie planu zagospodarowania możliwe będzie ulokowanie 8–10 GW mocy zainstalowanych. To jest potężny potencjał produkcyjny, biorąc pod uwagę to, że cały polski system elektroenergetyczny to nieco ponad 40 GW. W związku z tym produktywność farm wiatrowych zlokalizowanych na morzu będzie niemal dwukrotnie wyższa od farm wiatrowych pracujących na lądzie. Spodziewamy się, że uzysk energii będzie rzeczywiście bardzo wysoki – mówi Mariusz Witoński.

Jak podkreśla, przy projektowaniu, budowie i obsłudze morskich farm wiatrowych trzeba wykorzystać potencjał polskich firm – rodzimego przemysłu morskiego, kablowego i maszynowego, który już w tej chwili jest przygotowany, aby zabezpieczyć łańcuch dostaw dla takich inwestycji. Wiele z nich już od lat doskonale radzi sobie na rynkach eksportowych, dostarczając komponenty morskich farm wiatrowych do Wielkiej Brytanii, Niemiec czy Danii.

– To, ile będziemy w stanie wygenerować zielonego prądu z morskich farm wiatrowych, będzie zależało wprost od tego, w jakim stopniu uda się zrealizować nasze ambitne zamierzenia inwestycyjne. W Polsce nigdy tego typu projektów nie realizowaliśmy. To będzie naprawdę olbrzymi poligon inwestycyjny. Działania instalacyjne na morzu oraz obszarach nadmorskich będą realizowane przez okres 10–15, może nawet 20 lat. Skala tych realizacji wydaje się porównywalna jedynie z największymi projektami infrastrukturalnymi okresu 20-lecia międzywojennego – mówi Mariusz Witoński.

Wyzwaniem będzie nie tylko budowa farm wiatrowych na Bałtyku, ale i przygotowanie systemu elektroenergetycznego na przyjęcie wygenerowanej przez nie energii. To oznacza konieczność znaczących inwestycji po stronie Polskich Sieci Elektroenergetycznych. Harmonogram tych inwestycji infrastrukturalnych,

które mają przygotować polski system przesyłowy, powinien być skoordynowany z harmonogram realizacji morskich farm wiatrowych.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Maleje szansa na znalezienie zaginionych marynarzy z holownika Bourbon Rhode.

Francuska firma offshore Bourbon opłakuje siedmiu marynarzy z holownika Bourbon Rhode, zatonął w czasie Huraganu Lorenzo ponad tydzień temu. Firma potwierdziła, że akcja poszukiwawcza powoli zmierza ku końcowi.
Do akcji poszukiwawczo-ratowniczej zmobilizowano dziesięć statków handlowych. Codzienne przeloty wykonywał również Falcon 50 należący do francuskiej marynarki wojennej, wspierany przez samolot amerykańskiej straży przybrzeżnej.
Bourbon Offshore z siedzibą we Francji poinformował wcześniej, że holownik w momencie wypadku był oddalony około 1200 mil morskich od wyspy Martyniki na Morzu Karaibskim, gdy wysłał sygnał o niebezpieczeństwie. W pewnym momencie odnotowano, że Bourbon Rhode znajdował się zaledwie 60 mil morskich od oka Huraganu Lorenzo.
Dotąd uratowano trzy osoby z załogi holownika, który zatonął na Oceanie Atlantyckim.
- Zmobilizowane zespoły ratownicze odnalazły szalupę z 3 członkami załogi na pokładzie. Odkrycia dokonała jednostka Falcon 50 specjalnie wyposażona do tego rodzaju misji i wysłana przez francuską marynarkę wojenną - poinformował Bourbon Offshore w aktualizacji w sobotę.
- Trzej członkowie załogi są obecnie pod pieczą zespołu wsparcia medycznego. Potwierdzono, że statek zatonął. Poszukiwania są kontynuowane w poprawiających się warunkach pogodowych. Wszystkie niezbędne środki są wdrażane przez Cross AG i francuską marynarkę wojenną pod zwierzchnictwem prefekta reprezentującego władzę morską państwa – dodał.
Bourbon Rhode jest częścią floty holowników terminalowych Bourbon, które zapewniają operacje pomocy, czuwanie i obsługę morskich terminali naftowych i gazowych, i specjalizuje się w pomocy FPSO.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Wybuch zbiornikowca w Korei Południowej . Wielu rannych.

18 marynarzy zostało rannych w wybuchu zbiornikowca Stolt Groenland w Korei Południowej. Do zdarzenia doszło w piątek w porcie w Ulsan. Pożar rozprzestrzenił się na cumujący obok inny zbiornikowiec Bow Dalian. Nie ma ofiar śmiertelnych.
Stolt Tanker, operator zbiornikowca, poinformował w komunikacie, że pożar, który wybuchł ok. godz. 11:00 w zbiornikach ładunkowych, został już ugaszony. „Wszyscy marynarze zostali bezpiecznie ewakuowani, a ich rodziny poinformowane o zdarzeniu. Nadal trwają działania przeciwpożarowe, by wyeliminować wszelkie zagrożenia. (…) Statek Bow Dalian cumujący obok został odsunięty z miejsca zdarzenia. Stolt Tankers chciałby wyrazić głębokie ubolewanie incydentem i jego potencjalnym wpływem na tych, którzy byli na pokładzie lub w pobliżu dwóch statków. Bezpieczeństwo wszystkich osób i ochrona środowiska mają ogromne znaczenie dla działalności firmy. Stolt Tankers chciałby podziękować służbom ratowniczym za natychmiastową reakcję na tę poważną sytuację. Dokładna przyczyna zdarzenia nie jest jeszcze znana. Więcej informacji wkrótce" – napisał w komunikacie Stolt Tanker.
Według portalu The Maritime Bulletin, przyczyną eksplozji mogło być przegrzanie ładunku. Produktowiec Stolt Groenland transportował m.in. styren. Ładunek ten sąsiadował ze zbiornikami ładunkowymi z cieczami, które powinny być ogrzewane. W gaszeniu pożaru uczestniczyło wiele zastępów straży pożarnej.

Portal The Korea Times, powołując się na południowokoreańską agencję Yonhap, poinformował, że rannych zostało 12 marynarzy i 6 ratowników. Głównie z powodu oparzeń i w wyniku zatrucia trującym dymem. Południowokoreańskie władze donoszą, że jeden z obywateli ich kraju doznał poważnych obrażeń.
Łącznie na obu jednostkach przebywało 46 marynarzy. Ich życiu nic nie zagraża.
Stolt Groenland ma 182,72 m długości, 32,24 m szerokości, 43 478 t nośności i 25 881 GT, Zbudowana w 2009 r. jednostka pływa po banderą Kajmanów, Jej operatorem jest Stolt Tankers BV z Holandii.
Bow Dalian natomiast ma 119,62 m długości, 18,59 m szerokości, 9 118 t nośności i 6 583 GT. Zbudowana w 2012 r. jednostka pływa pod singapurską banderą. Jej operatorem jest Odfjell Manadement AS (Equasis).

Źródło: gospodarkamorska.pl

Nowe „cegiełki życia" na jednym z księżyców Saturna . „Warto tam zamieszkać".

NASA ogłosiła odkrycie nowych organicznych molekuł na Enceladusie. Zawierające azot i tlen cząsteczki będące podstawami aminokwasów znaleziono w ziarnach lodu wyrzucanych w przestrzeń kosmiczną wokół szóstego co do wielkości księżyca Saturna.
Zmrożona kula o średnicy 500 km posiada pod lodową skorupą wyjątkowo ciekawy ocean. Odkrycie w nim elementów odpowiadających za powstawanie życia, i to w sąsiedztwie źródeł energii hydrotermalnej, pobudza wyobraźnię nie tylko naukowców.
Niemiecko-amerykański zespół badaczy trafił na obiecujące dane w archiwach misji Cassini z lat 2004 i 2008. Choć minęło tyle lat, nadal udaje się odczytać nowe informacje. Wysłane z Ziemi pojazdy pobrały próbki kosmicznego pyłu wokół Enceladusa.
Były tam drobiny skalnego jądra księżyca i cząsteczki z ukrytego pod lodem oceanu. Wyrzucone zostały przez szczeliny w popękanej skorupie przez fontanny gazu opuszczającego powierzchnię Enceladusa. Sondy przeleciały przez tę miksturę analizując dokładnie skład chmury.
Wyniki nowego odczytu zapis spektrometru mas jonów i cząstek neutralnych (INMS) i analizatora pyłu kosmicznego (CDA) ogłoszono w piśmie Monthly Notices of the Royal Astronomical Society.
- Wśród zbadanych molekuł były aminy, zawierające azot i tlen organiczne molekuły podobne do tych, z których na Ziemi powstają aminokwasy. Choć w tym przypadku nazywając je cząsteczkami "organicznymi" wskazujemy na "obecność węgla", to jednak te właśnie cegiełki chemiczne budują skomplikowane struktury życia na naszej planecie – wyjaśnia NASA.
Przyjęło się sądzić, że życie na Ziemi rozwinęło się w głębokich partiach oceanów bez dostępu światła słonecznego. "Obudzić" życie miała energia termalna – ciepło z podmorskich wulkanów. I tego samego oczekują naukowcy badający lodowy księżyc Saturna czy krążącą wokół Jowisza Europę. NASA planuje wysłać analogiczną, do Cassini, misję która zbada chmury wyrzucane przez gejzery na powierzchni Europy. Sądzi się, że pod skalną skorupą naturalnego satelity Jowisza kryje się ocean.
Organiczne ślady odkryte przez Cassini pochodzą z materiału rozpuszczonego w oceanie Enceladusa. Trafiały na powierzchnię, wyparowywały i osiadały w postaci lodowych ziaren na powierzchni księżyca. Erupcje gazu spod lodowej powierzchni wyrzucały je potem w przestrzeń kosmiczną. Ostatecznie, zmrożone cząsteczki stawały się częścią jednego z pierścieni Saturna. Tam też dotarła i zbadała je instrumentem CDA ziemska sonda.
Nowe odkrycia są ważne, bo w końcu trafiono na cząsteczki rozpuszczone w głębiach oceanu. Choć ubiegłoroczne, analogiczne odkrycie tego samego zespołu z Uniwersytetu w Heidelberdze także dotyczyło cząsteczek organicznych, to trafiono wówczas na coś unoszącego się na powierzchni – z dala od buzujących źródeł energii geotermalnej. Kierujący badaniami Frank Postberg i Nozair Khawaja sięgnęli więc głębiej w swojej pracy i w miejscu jak najbardziej idealnym do powstania nowego życia trafili na wspomniane już jego "cegiełki".

- Znaleźliśmy mniejsze i rozpuszczalne elementy składowe aminokwasów i innych składników potrzebnych do powstania życia na Ziemi. Nasza praca pokazuje, że ocean Enceladusa zawiera w sobie prawdziwe bogactwo tych elementów. To kolejny dowód na sens przygotowań do zasiedlenia tego księżyca – uważa Frank Postberg.

Źródło:Focus.pl

Skoro nikt nie chce, to Pogoń nie oddaje.

Niespodziewana porażka Portowców sprawiła, że przed szansą zajęcia fotelu lidera stanęła najpierw Lechia, potem Cracovia. No i jak to z reguły bywa w takich wypadkach - podmianki nie było, więc to Pogoń wciąż jest na czele. O ile potknięcie Lechii, choć zaskakujące, było jednak wytłumaczalne, to już niesiona derbową wygraną Cracovia pozostawała zdecydowanym faworytem starcia z Górnikiem. Jeszcze raz się jednak potwierdziło - faworytów w Ekstraklasie nie ma. Mocarzy również nie widać, skoro tuż za podium zacumowała Wisła Płock.
Tak, ta sama Wisła Płock, którą wielu już grzebało, dziś traci do lidera dwa oczka. Trudno znaleźć wytłumaczenie znakomitej passy Nafciarzy, choć jedno akurat narzuca się samo: przyszedł nowy trener. I o nim słów kilka. To człowiek-zagadka. Jako piłkarz praktycznie nie udzielał wywiadów, nie czuł potrzeby dzielenia się przemyśleniami z kimkolwiek, nawet na mundialu w Niemczech oficer prasowy polskiej ekipy był bezsilny próbując nakłonić go na udział w konferencji prasowej. Piłkarz Radosław Sobolewski żył tak, jak chciał i w nosie miał oczekiwania innych. Wydawało się, że po zakończeniu kariery zostanie kimkolwiek - zechce to pocztowcem, a może będzie jeździł na motorze, grał na giełdzie albo zajmie się deweloperką. On tymczasem ze swoją - oceniając z boku - skomplikowaną naturą został trenerem, wychowawcą innych piłkarzy. Zaczął tam, gdzie kopało mu się najlepiej, czyli w Krakowie. Obserwując go na treningach Wisły wrażenie było jedno - znakomity, urodzony asystent. Żyjący tą robotą, harujący na murawie, cieszący się zajęciami, jakby tęskniący wciąż za boiskiem, a krzykiem, głosem, gestykulacją, własną energią poruszający cały zespół.
Ale on chciał więcej, jakby czuł, że jest gotów być I trenerem. Samodzielną robotę zaczął w Płocku. Niby Ekstraklasa, ale cudów nikt od niego nie oczekiwał. No to właśnie został małym cudotwórcą. W dwa miesiące wygrał z Nafciarzami sześć meczów plus siódmy w Pucharze Polski. To „jego" Furman trafił do reprezentacji, to u niego porządnie wyglądają ci, na których nikt by już złamanego grosza nie postawił - Stefańczyk, Tomasik, et consortes. Okazało się, że zamknięty wcześniej dla szerokiej publiki, jest otwarty dla „swoich". Potrafi wpływać, nauczać, zarażać, a i na konferencjach prasowych przyjemnie go posłuchać. Oto w Ekstraklasie pojawił się Trener.

• • •

No a skoro o trenerach mowa, to wkrótce Kosta Runjaic obchodzić będzie drugą rocznicę pracy w Szczecinie. W szczecińskiej rzeczywistości to szmat czasu, w polskiej zresztą jak najbardziej też. Ostatnim trenerem Pogoni, który mógł się pochwalić takim stażem był Leszek Jezierski w 1987 roku. Tomasz Lipiński napisał w ten sposób (całość we wtorek w tygodniku - warto!):
„W sobotę Runjaic poprowadził Pogoń po raz 70 w lidze, łącznie zdobył 109 punktów. Kiedy zaczynał, to w Legii pracował Romeo Jozak, w Lechii był Adam Owen, a w Lechu - Nenad Bjelica. W Śląsku rządził Jan Urban, za wyniki Wisły Kraków odpowiadał Kiko Ramirez, w Płocku fundamenty pod stanowisko przyszłego selekcjonera budował Jerzy Brzęczek..."
I wszystko byłoby cacy, gdyby właśnie w sobotę Pogoń nie sprawiła swoim sympatykom przykrej niespodzianki... Przed meczem wiedzieliśmy jedno - ani Pogoń nie jest tak mocna jak wskazywałaby tabela (1. miejsce), ani Raków tak słaby (13. miejsce). Taki wniosek śmiało można było wyciągnąć po analizie ostatnich kolejek, kiedy Pogoń z trudem gromadziła punkty, natomiast Raków z łatwością je trwonił, bo będąc zespołem lepszym i do Piasta, i od Wisły Płock, dwa razy przegrał. Niezależnie od wszystkiego porażka Pogoni na własnym boisku z beniaminkiem to jednak niespodzianka sporego kalibru. Raków zagrał jednak dojrzalej niż zwykle. Niby bronił się

(ale mądrze), niby Pogoń dążyła do wyrównania, ale jakoś tak bez przekonania, bo spektakularnego bombardowania bramki Szumskiego zabrakło.

• • •

Po potknięciu Pogoni Lechia miała szansę zająć pozycję lidera. Została jednak zaskoczona przez Zagłębie, które nie czekając na rozwój wypadków od początku postanowiło okiełznać gospodarzy. Lechia miała argumenty, ale Zagłębie kontrolowało mecz. Trójka Bohar-Starzyński-Živec potrafiła nie tylko wykreować bramkowe sytuacje, ale i umiejętnie przetrzymać piłkę, przenieść ciężar gry w miejsce, które Zagłębiu bardziej odpowiadało, czyli na połowę gospodarzy, a wręcz w z góry upatrzony sektor. Po pięciu kolejnych wygranych (licząc z PP) Lechia poniosła porażkę, pierwszą od pół roku na swoim stadionie.
W niedzielę z apetytami na żółtą koszulkę wyszli na boisko piłkarze w koszulkach w biało-czerwone pasy. I oczywiście okazji nie wykorzystali. Emocji zabrakło, panowało raczej skupienie na zabezpieczeniu tułów. Górnik nie narzeka, Cracovia chyba rozczarowana. Można oczywiście utyskiwać na słabowitość faworytów, ale co mają powiedzieć kibice w Manchesterze? To jest liga - niespodzianki być muszą.

• • •

Potężne problemy kadrowe sprawiły, że na Bułgarskiej Wisła Kraków wybiegła w składzie - tak to ujmijmy - mocno eksperymentalnym. Ta eksperymentalność i niedojrzałość wyszła już przy akcji bramkowej, gdy fatalnie wyprowadzaną z własnej połowy piłkę przejęli lechici. Nasza Ekstraklasa jest jaka jest, ale oszukać tak do końca się jej nie da. Wisła zatem w tym składzie personalnym i w tym ustawieniu zrobiła ile mogła - przeciwstawiała się gospodarzom do momentu utraty bramki. Lech nie rozgrywając wcale wielkiej partii w końcu wykorzystał słabości przeciwnika. Ale ewentualne niedostatki poznaniakom łatwiej wybaczyć, skoro w ich meczowej kadrze znalazło się bodaj ośmiu młodzieżowców, w wyjściowym składzie - pięciu. Wisła też miała młodzież, tyle że - w tym meczu i na razie - jakościowo gorszą. To, co dziś zasiewa KKS, będzie zbierał w przyszłości.

• • •

W piątej kolejce Śląsk wygrał z Cracovią. Miał na koncie 13 punktów na 15 możliwych. Kilka dni później zremisował z Lechią i miał już 16 oczek a za sobą mecze z najlepszą czwórką poprzedniego sezonu plus zawsze - utarło się - groźnym Lechem i nieobliczalną Wisłą z Krakowa. Jednym słowem - żarło. Od 17 sierpnia, czyli wspomnianej wygranej z Pasami żreć właściwie przestało. Teraz trafiła się przerwa na reprezentację, co oznacza dwa miesiące bez zwycięstwa. Najłatwiej powiedzieć, że to są właśnie wyniki, jak obszył, na miarę możliwości współczesnego WKS. Tyle że przecież wspomnienie stylu, pasji, jakości z jaką piłkarze Śląska rozpoczęli sezon jest całkiem świeże. Na tyle świeże, by nie godzić się z marnością jaką zafundowali widzom w piątek wspólnie z kolegami po fachu z Białegostoku, choć bądźmy uczciwi - goście akurat prezentowali się lepiej.

• • •

Koniec fatalnej passy ŁKS. Beniaminek w końcu wygrał i to w ładnym stylu. O tyle to zaskakujące, że Korona zdawała się łapać oddech po wygranej nad Śląskiem. Pozwoliła jednak na zbyt wiele łodzianom i efekt jest dla niej opłakany.
Kolejkę zamykał mecz w Gliwicach. Do przerwy nic nie wskazywało na przekonywujące zwycięstwo Piasta, bo Legia radziła sobie nieźle. Im dłużej trwał jednak mecz, to zdeterminowani gospodarze zaczęli dokręcać śrubę. Popisowa akcja Jorge Felixa - stadiony świata! - zamknęła mecz.
- Chodzi o kwestie psychologiczne i mentalne. Zła reakcja po stracie gola to jest coś, nad czym trzeba pracować. W kontekście tej drużyny nie chodzi tylko o kwestie piłkarskie, ale również właśnie o mentalne. Musimy umieć radzić sobie z presją... Obrona Legii wygląda bardzo dobrze od początku sezonu. Dla nas to już dwudziesty mecz i dopiero teraz kończy się okres, w którym będziemy mieli sytuację taką, jak inni. Właśnie ze względu na intensywność meczów formacja ta była zmieniana. W dwóch, trzech sytuacjach nie zachowaliśmy się tak jak należy. Musimy nad tym pracować. Stabilizacja jest następnym elementem do dopracowania, jeśli chcemy osiągać dobre wyniki - skomentował trener Aleksandar Vuković (za biurem prasowym Legii).

Jego tłumaczenia brzmią mało przekonywująco. Wicemistrz Polski przed sezonem dokonał kilku znaczących wzmocnień. Mistrz - przeciwnie, stracił wielu kluczowych zawodników. A meczów rozegrał niewiele mniej, bo 17...

TABELA

11 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Pogoń Szczecin	6	3	2	14:9	21
2	Cracovia	6	2	3	17:11	20
3	Lechia Gdańsk	5	4	2	14:10	19
4	Wisła Płock	6	1	4	15:18	19
5	Lech Poznań	5	3	3	21:13	18
6	Śląsk Wrocław	4	6	1	15:11	18
7	Piast Gliwice	5	3	3	12:8	18
8	Jagiellonia Białystok	4	5	2	18:12	17
9	Legia Warszawa	5	2	4	13:12	17
10	Zagłębie Lubin	4	3	4	21:18	15
11	Górnik Zabrze	3	4	4	10:11	13
12	Raków Częstochowa	4	0	7	13:17	12
13	Wisła Kraków	3	2	6	13:15	11
14	Arka Gdynia	2	3	6	8:18	9
15	Korona Kielce	2	2	7	6:17	8
16	ŁKS Łódź	2	1	8	12:22	7

Źródło: Sport.pl

Info OMK.

Otrzymaliśmy informacje od marynarza z OMK, dotyczącą ekwiwalentów brytyjskiego świadectwa zdrowia ENG1, z prośbą o publikacje na naszej stronie internetowej. Informacja jak najbardziej przydatna zarówno dla osób aplikujących o pracę na statkach bandery UK jak i dla tych już pracujących.

Maritime & Coastguard Agency

Podczas jednej z rutynowych inspekcji audytor uznał, iż polskie świadectwa zdrowia są nieważne, ponieważ właściwe powinny zostać wydane przez lekarza akredytowanego przez MCA. Po dyskusji oraz analizie cyrkularza MSN1815 MCA strona audytująca przyznała, iż polskie świadectwo wydane w oparciu o wymogi STCW/MLC jest równoznaczne UK Seafarer Medical Fitness Certificate (ENG 1).

Informacji nie potwierdzaliśmy w MCA ponieważ zapisy cyrkularza wydając się być zrozumiałe. Jeżeli ktokolwiek z OMK napotka problemy z uznaniem polskiego świadectwa zdrowia pod banderą UK może zgłosić się do naszego biura abyśmy mogli kontynuować sprawę z MCA.

Cieśnina Ormuz uznana za strefę wysokiego ryzyka

Najnowsze wytyczne związane ze strefami wysokiego ryzyka oraz działań pirackich dla statków objętych układami zbiorowymi typu ITF - Hormuz Strait.

Zmiany dotyczą Cieniny Ormuz. Oznacza to, że marynarze, którzy zostali zaatakowani w strefie, mają prawo do podwojonej wysokości ubezpieczenia, dwumiesięczny basic w przypadku gdy są zmuszeni do opuszczenia statku oraz zwiększonego poziomu bezpieczeństwa opisywanego przez Best Management Practice.

Nie tylko w pracy

Kamizelki odblaskowe z logo OMK są dostępne w naszym szczecińskim biurze

Wykorzystujemy je w naszej pracy lecz z powodzeniem mogą być przydatne np. podczas jazdy na rowerze. Chętne osoby zapraszamy do kontaktu.

PRZECZYTAJ, ZANIM ZAMUSTRUJESZ-PORADY OMK / ITF.

• Nie rozpoczynaj pracy na statku bez posiadania pisemnej umowy.
• Nigdy nie podpisuj umowy in blanco lub umowy, która wiąże się z dowolnymi warunkami, które nie zostały określone lub których nie znasz.
• Sprawdź, czy umowa, którą podpisujesz odnosi się do układu zbiorowego pracy (CBA). Jeśli tak, upewnij się, że jesteś w pełni świadomy warunków tego CBA i zachowaj kopię tego dokumentu wraz z umową.
• Upewnij się, że czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
• Nie podpisuj umowy, która umożliwia dokonanie zmiany okresu obowiązywania umowy wyłącznie według własnego uznania armatora. Każda zmiana uzgodnionego okresu obowiązywania umowy powinna być za obopólną zgodą.
• Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wysokość płacy podstawowej i upewnij się, że podstawowe godziny pracy są jasno określone (na przykład 40, 44 lub 48 tygodniowo). Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) stwierdza, że podstawowe godziny pracy powinny wynosić maksymalnie 48 tygodniowo (208 miesięcznie).
• Upewnij się, że umowa wyraźnie określa, jak nadgodziny zostaną wypłacone i w jakiej wysokości. Może być wypłacana jednakowa stawka godzinowa za wszystkie przepracowane godziny powyżej kwoty podstawowej. Lub może być miesięczna ustalona kwota za gwarantowaną liczbę nadgodzin, w takim przypadku należy wyraźnie podać stawkę za każdą przepracowaną godzinę, ponad gwarantowaną nadgodzinę. ILO stwierdza, że wszystkie godziny nadliczbowe należy płacić co najmniej w wysokości 1,25 x normalnej stawki godzinowej.
• Upewnij się, że umowa wyraźnie określa liczbę dni płatnego urlopu miesięcznie. ILO stwierdza, że urlop płatny nie powinien wynosić mniej niż 30 dni w roku (2,5 dnia w miesiącu kalendarzowym).
• Upewnij się, że wypłaty płacy zasadniczej, nadgodzin i urlopu są jasno i oddzielnie wyszczególnione w umowie.
• Nie podpisuj umowy, która pozwala armatorowi na wstrzymanie lub zatrzymanie jakiejkolwiek części wynagrodzenia w okresie obowiązywania umowy. Powinieneś mieć prawo do pełnej zapłaty zarobionegowynagrodzenia na koniec każdego miesiąca kalendarzowego.
• Nigdy nie podpisuj umowy, która zawiera jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że jesteś odpowiedzialny za zapłatę jakiejkolwiek części kosztów związanych z przybyciem na statek lub repatriacją.
• Nie podpisuj umowy, która zawiera klauzulę, która ogranicza Twoje prawo do wstąpienia, kontaktu, konsultacji lub bycia reprezentowanym przez związek zawodowy wybrany przez Ciebie.
• Należy pamiętać, że indywidualna umowa o pracę nie zawsze będzie zawierać szczegóły dodatkowych świadczeń. W związku z tym należy starać się, aby uzyskać potwierdzenie (najlepiej w formie pisemnego

porozumienia lub zobowiązania w kontrakcie) jaka rekompensata zostanie wypłacona w przypadku:
Choroby lub urazu w okresie obowiązywania umowy
Śmierci (kwota należna upoważnionemu krewnemu)
Utraty statku
Utraty rzeczy osobistych w wyniku utraty statku
Przedterminowego wypowiedzenia umowy.
• Upewnij się, że otrzymałeś i zachowałeś kopię umowy, którą podpisałeś i zachowujesz.

PAMIĘTAJ ... niezależnie od warunków, każda umowa, którą zawarłeś dobrowolnie, w większości jurysdykcji, będzie uznana za prawnie wiążącą.

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

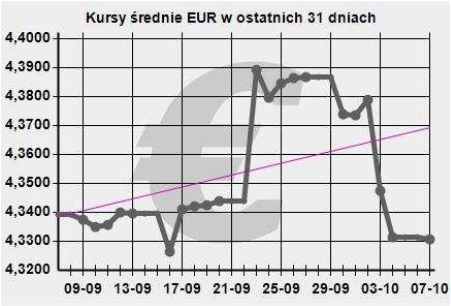
Zapraszamy do OMK / ITF

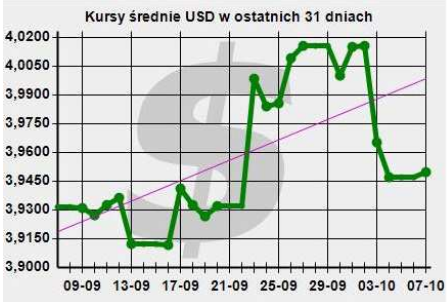
W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.
Ponadto:
• Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.
• 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 (opóźnienienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)
Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: www.omk.org.pl **Może polubisz nas na FB ?**

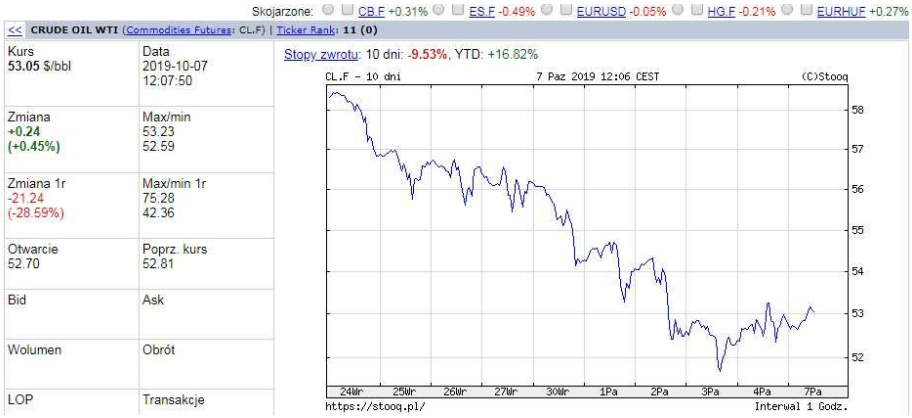
Wydarzyło się 07 października - kalendarium

07 października jest 280 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 85 dni. 07 października jest obchodzony w Brazylii jako Dzień Kompozytora
Imieniny obchodzą:
Amalia, Apulejusz, August, Bachus, Bakchus, Blanka, Justyna, Marceli, Marek, Maria, Mateusz, Rodsław, Rosława, Rościsława, Sergiusz, Stefan i Tekla.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1620r. – II wojna polsko-turecka: podczas chaotycznego odwrotu spod Cecory zginął hetman polny koronny Stanisław Żółkiewski..
1656r. – Potop szwedzki: wojska polskie pod wodzą króla Jana II Kazimierza odbiły Łęczycę.
1626r.– III wojna polsko-szwedzka: zwycięstwo wojsk szwedzkich nad litewskimi w bitwie pod Zelborkiem.
1812r.– Inwazja Napoleona na Rosję: zwycięstwo wojsk polskich w bitwie o Uściług.
1882r.. – Jan Matejko przekazał powstającemu muzeum na Wawelu swój nowy obraz *Hołd pruski*.
1900r. – W Poznaniu otwarto Dom Brandtów, pierwszy w mieście nowoczesny dom towarowy..
1905r. – W Krakowie zainaugurował działalność kabaret literacki Zielony Balonik.

Kursy walut (kursy średnie NBP)







Rozrywka

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

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

• • •

Przychodzi do KGB stary Izaak Goldberg i oświadcza, że chce paszport, bo ma zamiar wyemigrować. Oficer pyta się go:
- Co Wy?! Wytrzymaliście Stalina, Chruszczowa, Breżniewa, pierestrojkę i kryzys, a teraz, gdy nareszcie można odetchnąć spokojnie, to chcecie emigrować na stare lata?
- To z powodu homoseksualizmu.
- Przecież u was z tym nie ma problemu, żadnych skłonności nie macie!
- U mnie w porządku, ale widzę dokąd to zmierza. Za Stalina homoseksualistów rozstrzeliwali. Za Chruszczowa wsadzali do łagra. Za Breżniewa - przymusowo leczyli w psychuszce. Za Gorbaczowa przestali sobie nimi zawracać głowę, a potem homoseksualizm zrobił się modny. To ja chcę wyjechać, póki jeszcze nie jest obowiązkowy.