Są powody do optymizmu dla armatorów w tym roku.

Międzynarodowy księgowy i doradca ds. żeglugi Moore Stephens spodziewa się, że optymizm zatriumfuje nad pesymizmem w rynku żeglugi w ciągu najbliższych 9 miesięcy.
Ostatnie w biuletynie grupy żeglugowej Moora Stephensa, jego partner biznesowy Richard Greiner napisał:
"Według ostatnich badań pesymiści żyją dłużej niż optymiści, a w żegludze nie brakuje ani jednych ani drugich. Jednak branża zawsze ceniła długowieczność, a także nową krew. Z pewnością zakończyła 2017 rok w bardziej optymistycznym nastroju, niż zamknęła rok wcześniej.
Oscar Wilde powiedział, że zawsze najlepiej jest pożyczać pieniądze od pesymistów, ponieważ nie oczekują ich z powrotem. Ale nie brakowało ludzi, którzy pożyczali pieniądze za rozsądne transakcje handlowe w ubiegłym roku w przekonaniu, że dostaną je z powrotem - i nie bez powodu.
Ogólny poziom zaufania w branży osiągnął trzyletnie maksimum w 2017 roku. Ceny ropy osiągnęły trzyletni szczyt, podczas gdy w okresie półrocza 2017 r. odnotowano 50-procentowy wzrost wskaźnika Baltic Dry Index w okresie sześciu miesięcy. Finanse były dostępne z wewnątrz i na zewnątrz branży. Pewne zdrowie psychiczne powróciło do księgi zamówień nowych jednostek, a czarterujący w szczególności wykazywali apetyt na nową inwestycję.
W 2018 r. stawki frachtu ulegną wzmocnieniu, jeżeli nastąpi dalsze zmniejszenie nadmiernej zdolności przewozowej i przyspieszenie złomowania statków. Pieniądze będą nadal dostępne dla właściwych inwestycji. Geopolityczną niepewność, na którą mogą mieć wpływ wybory w Brazylii, Iraku, Włoszech, Meksyku, Rosji i innych krajach dalej będzie miała mocny wpływ na żeglugę.
Stopy procentowe USA najprawdopodobniej wzrosną w ciągu najbliższych 12 miesięcy, a implikacje nowych standardów rachunkowości zaczną trochę uwierać. Inteligentne technologie nabiorą coraz większego znaczenia, dodając wartość i poprawiając bezpieczeństwo, ale wywierając też presję na budżety na badania i rozwój. Wątpliwości będą utrzymywać się na temat wystarczalności paliwa o niskiej zawartości siarki, a gaz stanie się coraz bardziej atrakcyjną opcją do napędzania nowego i przekształconego tonażu, gdy cena ropy się zwiększy.
Zagadka, którą obecnie jest Brexit, będzie nadal napędzać pesymizm i optymizm w mniej więcej równych proporcjach.
Gdyby nie było pesymistów, nie byłoby optymistów. Żegluga pozostaje ważnym elementem światowej gospodarki, przewożącym ogromną większość światowego handlu, emitując przy tym niższy jednostkowy poziom szkodliwych emisji niż jakakolwiek inna porównywalna forma transportu. W 2018 r. można oczekiwać, że optymizm przeważy nad pesymizmem w przemyśle okrętowym."

Źródło:gspodarkamorska.pl

Rosja: pierwsza pływająca elektrownia atomowa holowana przez Atlantyk.

Pierwsza na świecie pływająca elektrownia atomowa "Akademik Łomonosow" jest holowana przez Bałtyk do Murmańska, gdzie zostanie zaopatrzona w paliwo nuklearne i przejdzie stosowne testy - podały rosyjskie media. Ekolodzy już ją nazwali "nuklearnym Titanikiem".
Przeznaczoną dla Arktyki elektrownię "Akademik Łomonosow" wyekspediowano z Petersburga do Murmańska w sobotę, o czym poinformowali przedstawiciele koncernu Rosenergoatom, który zarządza rosyjskimi elektrowniami atomowymi.
Pierwszy etap podróży to holowanie "Akademika Łomonosowa" bez paliwa jądrowego do Murmańska. Na drugim etapie (do 1 sierpnia 2019 roku) pływająca elektrownia już z paliwem jądrowym ma być skierowana do portu przeznaczenia - Piewiek w Czukockim Okręgu Autonomicznym.
Brytyjski dziennik "Independent" pisze na stronie internetowej, że projekt koncernu Rosatom jest mocno krytykowany przez grupy obrońców środowiska, którzy nazywają go "nuklearnym Titanikiem", a także "Pływającym Czarnobylem".

Ekspert Greenpeace od energii nuklearnej Jan Haverkamp powiedział, że chociaż pierwotne plany załadowania paliwa i testów w macierzystym porcie w Sankt Petersburgu upadły, "Łomonosow" wciąż stanowi zagrożenie dla środowiska.
"Przeprowadzanie testów reaktora nuklearnego na gęsto zaludnionym obszarze jak centrum Petersburga, jest co najmniej nieodpowiedzialne" - powiedział ekspert, dodając, że przeniesienie prób do Murmańska niewiele zmienia.
Ostrzegł, że reaktory nuklearne pływające po Oceanie Arktycznym stanowią zagrożenie dla stanu środowiska, któremu już obecnie mocno doskwierają zmiany klimatyczne.
Rosyjskie media podają, że elektrownia jest przeznaczona do produkcji energii cieplnej i elektrycznej dla zakładów przemysłowych, miast portowych, a także gazowych i naftowych platform na otwartym morzu. Może być też wykorzystana do odsalania wody morskiej.
Nowa elektrownia, która wejdzie do eksploatacji w roku 2019, ma zastąpić istniejące w regionie Bilibińską Elektrownię Atomową i Ciepłownię Czauńską, które zestarzały się technologicznie.
"Akademik Łomonosow" będzie na kuli ziemskiej wysuniętą najdalej na północ elektrownią atomową - pisze na swej stronie internetowej koncern Rosatom. Koncern zapewnia, że "Łomonosow" jest skonstruowany z wielkim marginesem bezpieczeństwa i niegroźne mu są tsunami i inne klęski żywiołowe.
Procesy jądrowe na pływającej elektrowni spełniają wszelkie wymagania Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej (MAEA) i nie zagrażają środowisku - głosi oświadczenie Rosatomu.

Źródło: pap.pl

Grimaldi wyda 400 mln USD na sześć nowych statków ro-ro.

Włoski koncern żeglugowy Grimaldi zamówił sześć statków ro-ro w chińskiej stoczni Jinling. Jednostki są warte 400 mln dolarów i mają zostać dostarczone w 2020 roku.
Każdy ze statków będzie się odznaczał długością 238 metrów, szerokością 34 metrów i tonażem 64 tys. ton. Będą w stanie przewieźć naraz 7,800 metrów ładunków tocznych, czyli około 500 przyczep.
Jednostki będą dodatkowo wyposażone w silnik hybrydowy, który podczas postoju w porcie będzie pracował wyłącznie na energii elektrycznej.
Po dostarczeniu trzy jednostki będą pracowały na szlakach na Morzu Śródziemnym, podczas gdy trzy następne zostaną sprzedane siostrzanej spółce Finnlines i będą pływać po Bałtyku.
Grimaldi planujetakże inne inwestycje w swoją flotę. Przewoźnik podpisał właśnie list intencyjny na przebudowę dwóch swoich promów typu ro-pax.
Modernizację przejdą dwie doskonale znane jednostki - Cruise Roma oraz Cruise Barcelona. Są to dwa siostrzane promy, które zbudowane zostały w latach 2007-2008. W ramach planowanej inwestycji mają zostać one wydłużone, a dodatkowo stać się mają bardziej ekologiczne. Na obu jednostkach mają się pojawić baterie litowo-jonowe – będą one wykorzystywane podczas wykonywania manewrów w portach, a także postoju – w ten sposób zostanie wyeliminowana konieczność korzystania z zasilanych paliwem generatorów. Dodatkowo statki zostaną wyposażone w scrubbery (płuczki spalin).

Źródło:gospodarka morska.pl

Do Gdyni będą zawijały dwa oceaniczne kontenerowce w tygodniu! MSC przedłuża swoje serwisy.

Dobre wieści dla Portu Gdynia. Jak poinformował MSC (Mediterranean Shipping Company SA), funkcjonowanie rozpoczną 2 cotygodniowe serwisy oceaniczne, dla których Gdynia będzie jednym z portów bezpośrednich zawinięć.

Mapa oceanicznych liniowych połączeń kontenerowych w Polsce zaczyna odżywać. Terminal DCT Gdańsku przyjmuje dwa połączenia z Dalekim Wschodem. Jest jedynym portem na Bałtyku, do którego zawijają statki największego na świecie sojuszu żeglugowego - Ocean Alliance. Serwis obsługiwany jest przez 11 statków, w tym pięć siostrzanych jednostek armatora Cosco: CSCL Globe, CSCL Pacific Ocean, CSCL Indian Ocean, CSCL Atlantic Ocean i CSCL Arctic Ocean.
Terminal oferuje także stałe połączenie kontenerowe Maersk Line na trasie - Gdańsk - Bremerhaven - Felixstowe - Kanał Sueski - Tanjung Pelepas - Szanghaj - Dalian - Pusan - Ulsan - Gwangyang - Ningbo - Szanghaj - Xiamen - Yantian - Tanjung Pelepas - Kanał Sueski - Rotterdam - Bremerhaven - Gdańsk z zawinięciami jeden raz w tygodniu.
Po Gdańsku przyszedł czas na Gdynię. Za sprawą szwajcarskiego armatora o włoskich korzeniach - MSC (Mediterranean Shipping Company SA), dołączy do mapy oceanicznych połączeń liniowych.
MSC przedłuży teraz dwa ze swoich serwisów oceanicznych o odcinek prowadzący na Bałtyk, do portów w Gdyni i Kłajpedzie, poprzez włączenie do nich serwisu dowozowego "Baltic Loop 4".
Serwisy, o których mowa to:
East Africa and Indian Ocean Express, z rozkładowym zawinięciem do Gdyni we wtorek/środę oraz pełnym rozkładem zawinięć:
Gdynia – Kłajpeda - Antwerpia – Le Havre – Fos-Sur-Mer – King Abdullah Port – Pointe Des Galets – Port Louis – Mombasa – King Abdullah Port – Sines – Le Havre – Antwerpia – Bremerhaven – Gdynia
Australia Express, z rozkładowym zawinięciem do Gdyni w sobotę/niedzielę oraz pełnym rozkładem zawinięć:
Gdynia – Kłajpeda – Bremerhaven – Antwerpia – Le Havre – La Spezia – Neapol – Gioia Tauro – King Abdullah Port – Sydney – Melbourne – Adelaide – Fremantle – Singapur – Colombo – Salalah – Djibouti – King Abdullah Port – Gioia Tauro – Valencia – London Gateway Port – Antwerpia – Rotterdam – Gdynia
Oba te serwisy będą także pełniły funkcję dowozową z/do portów Europy Zachodniej (Antwerpia, Le Havre, Bremerhaven, Rotterdam).
W praktyce, takie rozwiązanie zapewni serwisom MSC bezpośredni, szybszy serwis i stworzy dodatkowe możliwości przeładunku kontenerów w drodze do i z Polski, kiedy będzie można osiągnąć dzięki temu lepszy czas transportu.
Co na to sam Port Gdynia? "To bardzo dobra wiadomość, która potwierdza zasadność i celowość inwestycji dotyczącej obrotnicy nr 2 w Porcie Gdynia oraz budowy w niedalekiej przyszłości Portu Zewnętrznego – podkreśla Adam Meller, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. - Dbając o zrównoważony rozwój organizmu portowego będziemy pracować dalej dla rozwoju biznesu kontenerowego, a co za tym idzie wzrostu wolumenu przeładowanych kontenerów w Porcie Gdynia. Patrzymy na nasze plany z wielką wiarą w ich realizację – rynek Morza Bałtyckiego w dalszym ciągu rozwija się intensywnie i przeładunki kontenerów sukcesywnie rosną. Z drugiej strony sprzyja nam też dobrze prosperująca polska gospodarka"
Wszystko wskazuje na to, że włączenie Gdyni do rozkładu regularnych serwisów oceanicznych to ogromny sukces i wielkie wydarzenie na polskim rynku morskich przewozów kontenerowych. Dzięki krokowi MSC, można mieć nadzieję, że na podobne kroki zdecyduje się konkurencja a sam Port Gdynia na stałe zagości na mapie tego typu połączeń.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Dar Młodzieży za ok. trzy tygodnie wyrusza w podróż dookoła świata.

Jeszcze trzy tygodnie i Dar Młodzieży wyruszy w Rejs Niepodległości. W piątek fregata z praktykantami na pokładzie wróciła do Gdyni. Teraz w Stoczni Remontowej Nauta przechodzi ostatnie prace remontowe, by 20 maja wypłynąć w 11-miesięczną podróż dookoła świata.
– Chciałbym, żeby 15 maja technicznie nie było już nic do zrobienia i statek był gotowy do podróży. Musimy teraz zainstalować oczyszczalnię wód balastowych, jest to prototypowa oczyszczalnia wyprodukowana przez Alfa

Laval w Szwecji. Czeka już na nas w stoczni, zgodnie z planem. Mam nadzieję, że w ciągu 10 dni najdalej będzie zainstalowana plus drobne uwagi po poprzednim remoncie – mówi kpt. ż.w. Henryk Śniegocki, prorektor ds. morskich Akademii Morskiej w Gdyni.
Nowoczesna oczyszczalnia umożliwi polskiemu żaglowcowi spełnianie rygorystycznych przepisów obowiązujących na wodach i w portach Ameryki Północnej.
Udział w Rejsie Niepodległości weźmie prawie 1 000 młodych osób z całego kraju. Planowanych jest osiem wymian załogi.
– Statek z Gdyni popłynie najpierw do Tallina, następnie do Kopenhagi i Norwegii, by wrócić do Szczecina na Światowe Dni Morza. Jak się oderwiemy już od Szczecina, to rozpoczniemy rejs dookoła świata. Pierwszym portem będzie Bremerhaven, a następnie: Bordeaux, Wyspy Kanaryjskie, Dakar, Cape Town, Mauritius, Dżakarta, Singapur, Szanghaj, Osaka, dwa porty w Stanach Zjednoczonych, dwa porty w Meksyku, Panama, Miami, Azory, Londyn, no i powrót do kraju – wymienia kpt. ż.w. Ireneusz Lewandowski, komendant Daru Młodzieży.
Organizatorzy wyprawy mają nadzieję, że Dar Młodzieży przyciągnie uwagę miłośników żeglarstwa na całym świecie.
– 100-lecie odzyskania niepodległości, a jeszcze na to nakładają się nam Światowe Dni Młodzieży w Panamie – nie może być lepszej okazji do promocji Polski w portach, do których zawiniemy. Zresztą część portów to będą te same porty, w których podczas swojej podróży dookoła świata był Dar Pomorza – mówi Śniegocki.
Jak zapowiada komendant Daru Młodzieży, praktykanci będą mieli co robić na pokładzie żaglowca.
– To nie jest „pasażer", to jest normalny statek żaglowy szkolny, gdzie jest ciężka praca. Nie oszukujmy się, tutaj bywa tak, że w nocy 3-4 razy trzeba zerwać tych studentów do brasowania, zwinięcia, postawienia żagli. To wszystko będzie uzależnione od warunków pogodowych i od tego, żebyśmy jak najwięcej płynęli na żaglach – mówi Lewandowski.
Dar Młodzieży podczas podróży dookoła świata odwiedzi łącznie 22 porty w 18 państwach. Zakończenie Rejsu Niepodległości planowane jest na marzec 2019 r. Jego organizatorami są Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Akademia Morska w Gdyni oraz Pallotyńska Fundacja Misyjna Salvatti.pl.

Dar Młodzieży prawie jak nowy

Rejs Niepodległości to duże wyzwanie. W grudniu ubiegłego roku Dar Młodzieży rozpoczął remont klasowy. Jego podwodną część dokładnie oczyszczono z muszli i porostów. Przy okazji sprawdzono i wymieniono elementy ochrony anodowej kadłuba. Dodatkowo konserwację przeszły wał śrubowy, śruba napędowa oraz trzon steru, tak by podróż dookoła świata przebiegała bez zakłóceń. Wymieniono elementy poszycia nadbudówki i międzypokładów, olinowania stałego oraz tzw. bejfuty, czyli przegubowe mocowania rei do masztów. Szczegółowe przeglądy objęły także wyposażenie i urządzenia pokładowe. Wśród nich m.in. kluzy, kabestany, windy oraz łańcuchy.
Z powodu kończącego się resursu sprawdzony został silnik główny SG 2 żaglowca. Dokładnie oczyszczono i zakonserwowano zbiorniki balastowe, paliwa i wody słodkiej. Ważnym elementem przeprowadzanego remontu klasowego była także wymiana stosowanych na fregacie olei na oleje biodegradowalne nowej generacji wraz z dostosowanymi do nich uszczelkami.
Remont Daru Młodzieży nadzoruje Polski Rejestr Statków. Koszt prac to prawie 1,5 mln zł.

Dar Młodzieży w liczbach

Właściciel/armator: Akademia Morska w Gdyni
Typ: trzymasztowa fregata
Zbudowany w Stoczni Gdańskiej im. Lenina: symbol stoczniowy B 95/1
Port macierzysty: Gdynia
Wodowanie: 12.11.1981 r.
Podniesienie bandery: 4.07.1982 r.
Znak wywoławczy: SQLZ
Długość całkowita z bukszprytem: 108,815 m
Długość kadłuba: 94,8 m
Długość między pionami: 79,4 m
Szerokość na wręgach: 14,0 m

Zanurzenie maks.: 6,87 m
Powierzchnia ożaglowania podstawowego: 3015 m kw.
Wysokość masztów: fok 49,5m; grot 49,5m; krojc 46,5m
Pojemność brutto: 2255 GT
Pojemność netto: 663 NT
Wyporność: 2946 t
Prędkość pod żaglami: największy dzienny przebieg: 264.7 Mm (śr. prędkość 11.29 w)/maks. prędkość chwilowa: 19.5 w
Silnik główny: Cegielski-Sulzer typ 8 AL 20/24; 2x750 KM (552 kW)
Ster strumieniowy: VB-1100 type, Verhaar Omega BV - 250 kW
Prędkość pod silnikiem: prędk.ekonom.: 9 w; prędk. maks.: 12 w
Załoga stała: 32
Praktykanci: 130+6

Źródło: gospodarkamorska.pl

„Pod biało-czerwoną".

W najbliższą środę, 2 maja 2018 roku, w Dniu Flagi RP, w godz. 9:00 - 17:00 zapraszamy na teren Bazy Oznakowania Nawigacyjnego UMS, przy ul. Światowida 16c, gdzie odbędzie się organizowana przez Urząd Morski w Szczecinie impreza "Pod biało-czerwoną". Projekt jest realizowany w ramach obchodów stulecia odzyskania niepodległości, pod auspicjami Programu Wieloletniego „Niepodległa" na lata 2017 - 2021. Jego zadaniem jest podkreślenie rangi biało-czerwonej bandery, a także uświadomienie, jak ważne jest bezpieczeństwo na wodzie.
Przy nabrzeżach Bazy będzie można nieodpłatnie zwiedzić specjalistyczne statki Urzędu Morskiego w Szczecinie, pływające pod biało-czerwoną banderą. Będą to stawiacze pław, motorówki hydrograficzne i motorówki inspekcyjne, m.in. „Planeta", „Syriusz", „Galaktyka", „Kastor", i „Lucynka". Ok. godz. 12:30 i ok. 16:00 odbędą się pokazy ratownictwa wodnego, przygotowane przez Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe w Szczecinie. Odbędą się także pokazy wystawiania i zdejmowania z wody znaków nawigacyjnych. Będzie można również zwiedzać teren Bazy, po którym oprowadzać i opowiadać o pracy, związanej z oznakowywaniem torów wodnych, będą pracownicy UMS.

Źródło:urzadmorskiszczecin.pl

Więcej ropy naftowej z Zatoki Perskiej w Polsce.

Zarząd PKN Orlen podjął decyzję o podpisaniu aneksu do obowiązującej długoterminowej umowy z Saudi Aramco, zwiększając wolumeny dostaw ropy naftowej o 100 tys. ton miesięcznie. Dzięki aneksowi, ponad 20% surowca przerabianego przez rafinerie Grupy Orlen będzie pochodziło z Arabii Saudyjskiej.
- Tak jak zapowiadałem, Zarząd PKN Orlen konsekwentnie wdraża politykę dywersyfikacji dostaw surowców. Zwiększenie wolumenu z Arabii Saudyjskiej to kolejny krok naprzód. Dywersyfikując kierunki zwiększamy bezpieczeństwo dostaw zarówno dla PKN Orlen, jak i polskiej gospodarki. Zatoka Perska nadal będzie obiektem naszego zainteresowania i monitoringu w zakresie planów dalszej dywersyfikacji. Ważne jest to, że ropa dostarczana przez koncern Saudi Aramco jest stabilnej i wysokiej jakości, co gwarantuje wysoki uzysk produktów z jej przerobu. To pozwala na osiągnięcie bardzo zadowalających efektów ekonomicznych - podkreśla Daniel Obajtek, prezes zarządu PKN ORLEN.

Zgodnie z nowymi warunkami umowa będzie realizowana od 1 maja do 31 grudnia 2018 roku z opcją przedłużenia na kolejne lata. Oznacza to, że do rafinerii z Grupy Orlen, na mocy zawartego Aneksu, będzie trafiać co miesiąc ok. 300 tys. ton surowca z Zatoki Perskiej.
PKN Orlen zamierza wykorzystać surowiec do przerobu w rafineriach w Polsce, Czechach i na Litwie.
PKN Orlen aktywnie prowadzi politykę różnicowania puli dostaw surowców, dążąc do zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego GK Orlen, a także Polski. Obecnie zaopatrzenie Koncernu w ropę naftową odbywa się poprzez długoterminowe umowy Saudi Arabian Oil Company, Rosneft Oil Company, Tatneft Europe AG. Pozostałe wolumeny zabezpieczone są poprzez kontrakty terminowe z różnych kierunków, m.in. z Norwegii, Wielkiej Brytanii, Nigerii, Wenezueli, czy Stanów Zjednoczonych. W kwietniu br. PKN ORLEN sprowadził kolejny ładunek ropy z perspektywicznego pod kątem dalszych dostaw kierunku irańskiego. Dzięki aktywnej polityce dywersyfikacyjnej PKN ORLEN obecnie sprowadza 30 procent ropy naftowej spoza kierunku rosyjskiego.
Saudi Aramco to zintegrowany koncern paliwowo-chemiczny, światowy lider w wydobyciu węglowodorów, produkcji, procesach rafineryjnych, dystrybucji i jeden z największych globalnych eksporterów ropy naftowej. Zarządza udowodnionymi zasobami ropy naftowej i kondensatu na poziomie 260,8 mld. baryłek. Dzienna produkcja Saudi Aramco to 10,2 mln baryłek dziennie. Główna siedziba spółki znajduje się w Dhahranie, w Arabii Saudyjskiej, koncern zatrudnia ponad 65 tysięcy pracowników z całego świata.

Źródło: MorzaiOceany.pl

Żegluga a kolej czyli studzenie zapału?

– Żegluga bez kolei nie będzie istnieć. Bo dokądś dopływa rzeka a potem to trzeba przetransportować towar dalej. Chcemy żeby te dwa systemu razem dobrze funkcjonowały – mówi Monika Niemiec-Butryn, dyrektor departamentu gospodarki wodnej i żeglugi śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.
Najbardziej ekologiczny transport
Według założeń Białej Księgi Transportowej do 2030 roku 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, zaś do 2050 roku wskaźnik ten powinien przekroczyć 50%. W tej sytuacji faworytem jest kolej, ale w odciążeniu polskich dróg może pomóc także żegluga śródlądowa.
Najlepiej będzie jednak, jeśli te dwa środki transportu będą współpracowały. – Jest tu duże pole do popisu i dla żeglugi i dla kolei. Należy jednak zaznaczyć, że żegluga bez kolei nie będzie istnieć. Bo dokądś dopływa rzeka a potem to trzeba przetransportować towar dalej. Chcemy żeby te dwa systemu razem dobrze funkcjonowały – komentuje Monika Niemiec-Butryn.
Jak zaznacza przedstawicielka MGMiŻŚ – zarówno kolej jak i żegluga są bardzo ekologicznymi środkami transportu, ale są one ekologiczne w inny sposób, i to właśnie połączenie ich może dać najlepsze rezultaty.
Należy jednak zauważyć, że wizja, w której po polskich rzekach tony towarów są transportowane rzekami najprawdopodobniej nie ziści się szybko. Jak podaje MGMiŻŚ – zakończenie prac nad programem modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej jest planowane na przełom 2020 i 2021 roku. Dopiero po tych pracach poznamy przybliżone koszty i harmonogram prac na poszczególnych odcinkach.
– Żegluga śródlądowa wydaje się pieśnią przyszłości. Urządzenia portowe w portach śródlądowych w Elblągu czy wzdłuż Odry byłyby całkowitą nowością. W mojej opinii największym wyzwaniem jest użeglownienie naszych rzek. Jeśli to się uda zrobić, to dostosowanie punktów przeładunkowych będzie zdecydowanie prostszym elementem – komentuje w rozmowie z portalem „RynekInfrastruktury.pl" Renata Mordak, dyrektor pionu transportu w Multiconsult Polska.

Źródło:RynekInfrastruktury.pl

Zanieczyszczony mikroplastikiem jest już nawet arktyczny lód. I to bardzo.

Przerażające doniesienia niemieckich naukowców. Badacze z Instytutu Badań Polarnych i Morskich im. Alfreda Wegenera (AWI) odkryli rekordową zawartość mikroplastiku w arktycznym lodzie. Jak wynika z najnowszych analiz, na każdy litr lodu przypada aż 12 000 fragmentów tworzyw sztucznych. To trzy razy więcej niż wykazały poprzednie pomiary.
– Podczas naszej pracy zdaliśmy sobie sprawę, że ponad połowa mikroskopijnych cząstek plastiku jest mniejsza niż 1/20 milimetra. Oznacza to, że mogą zostać łatwo wchłonięte przez arktyczne mikroorganizmy, jak orzęski czy widłonogi, a tym samym stanowić zagrożenie dla życia morskiego oraz ludzi – mówi dr Ilka Peeken, biolog.
Próbki do badań pobrane zostały z pięciu regionów Oceanu Arktycznego podczas wypraw w 2014 i 2015 r. Do sprawdzenia zanieczyszczenia lotu posłużyła naukowcom technika spektroskopii fourierowskiej, która bombarduje mikrocząstki światłem podczerwonym i wykorzystuje specjalną matematyczną metodę analizy promieniowania, które odbijają. W zależności od ich składu, cząstki absorbują i odbijają różne długości fal, dzięki czemu każda substancja może zostać zidentyfikowana.
– Wykorzystując to podejście wykryliśmy cząsteczki plastiku o średnicy zaledwie 11 mikrometrów – sześć razy mniejsze niż grubość ludzkiego włosa. Na każdy litr lodu morskiego przypadało 12 000 mikrocząsteczek plastiku. To trzy razy więcej niż w pomiarach z ubiegłych lat. 67% cząstek wykrytych w lodzie należało do kategorii najmniejszej skali, czyli „50 mikrometrów i mniej" – tłumaczy Gunnar Gerdts, w którego laboratorium dokonywano pomiarów.
Naukowcy odkryli łącznie 17 różnych rodzajów tworzyw sztucznych w lodzie morskim, w tym materiały opakowaniowe, takie jak polietylen i polipropylen, ale także farby, nylon, poliester i octan celulozy, ten ostatni jest używany głównie do produkcji filtrów papierosowych. Łącznie te sześć materiałów stanowiło około połowy wszystkich wykrytych w arktycznym lodzie mikroplastycznych cząsteczek.
Ostatnie badania dna morskiego w Cieśninie Fram oddzielającej Ocean Arktyczny od Atlantyckiego wykazały, że na każdy kilogram osadów przypada aż 6 500 tys. fragmentów mikroplastiku. – To są bardzo wysokie wartości – podkreślają naukowcy.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Plama plastiku na Oceanie Spokojnym gwałtownie rośnie. Jest już trzy razy większa niż Francja.

Plama plastiku na Oceanie Spokojnym gwałtownie rośnie. Obecnie jest ona trzykrotnie większa niż Francja. Naukowcy biją na alarm.
Wielką Pacyficzną Plamę Śmieci pomiędzy Hawajami a Kalifornią przez trzy lata badał międzynarodowy zespół naukowców. Okazało się, że powiększa się ona dużo szybciej niż początkowo zakładano. Szacuje się, że plastikową plamę tworzy obecnie około 87 000 t ton plastiku.
– Sytuacja się pogarsza. To pokazuje, że pilnie trzeba podjąć działania, w celu zatrzymania przepływu plastiku do oceanu, a także posprzątać obecny bałagan – mówi Laurent Lebreton z The Ocean Cleanup Foundation w Delft w Holandii, który kierował badaniami.
Jak poinformował Erik van Sebille z Utrecht University w Holandii, ilość plastiku, jaką odkryli naukowcy, była „oszałamiająca". Prawie 100% wszystkich zanieczyszczeń w tej części oceanu stanowiły tworzywa sztuczne. 46 %to sieci rybackie, a ponad trzy czwarte – tworzywa sztuczne większe niż 5 cm, w tym folie. Większość dużych znalezionych przedmiotów rozpadła się już na kawałki, jednak badacze z łatwością mogli zidentyfikować m.in. butelki, pojemniki, liny i sieci rybackie, zabawki, a nawet – deski sedesowe. Na niektórych znalezionych przedmiotach udało się nawet odczytać datę produkcji: rok 1977, lata 80. i 90., rok 2000 oraz 2010.

Każdego roku do oceanu przedostają się miliony ton plastiku. Stanowi on poważne zagrożenie dla morskich zwierząt. Z ostatnich badań wynika, że 20% tworzyw sztucznych zanieczyszczających oceany mogło przedostać się do wody w wyniku trzęsienia ziemi i tsunami, które nawiedziło Japonię w 2011 r.
– Nie uciekniemy od plastiku – moim zdaniem jest on bardzo przydatny w medycynie, transporcie i w budownictwie. Musimy jednak zmienić sposób, w jaki go używamy, szczególnie w odniesieniu do jednorazowych opakowań i tych przedmiotów, które mają bardzo krótki okres użytkowania – mówi Lebreton.

Szacuje się, że do roku 2025 w oceanach będzie znajdować się 1 tona plastiku na każde 3 tony ryb. Co więcej, Fundacja Ellen Macarthur podaje, że do 2050 roku oceany będą zawierały więcej tworzyw sztucznych niż ryb.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Młody wynalazca oczyści ocean ze śmieci.

Kilka lat temu, nastoletni Boyan Slat był na wakacjach w Grecji. Podczas nurkowania zszokowało go, że widzi więcej plastiku niż ryb w wodzie. Jeszcze większe zdzwienie wywołał u niego fakt, że nikt nie podjął dotąd racjonalnej próby walki z zanieczyszczeniem. Tak powstała organizacja "The Ocean Cleanup".
Według szacunków naukowców jeżeli ilość trafiających do mórz odpadów plastikowych utrzyma się na obecnym poziomie, to w roku 2050 w morzach i oceanach będzie więcej plastiku niż ryb. Boyan Slat, zakładając organizację non-profit, postanowił sprzeciwić się tej tendencji i zacząć z nią walczyć.
Pierwsze poważne kroki w tym kierunku miały miejsce w 2014 roku. Podczas największej konferencji technologicznej w Azji w 2014 roku - Seoul Digital Forum, młody Boyan Slat zaprezentował raport, który był wynikiem ponad rocznych badań z zakresu inżynierii, oceanografii, ekologii, prawa morskiego, finansów i recyklingu. Wykonał go międzynarodowy zespół składający się z ponad 100 ekspertów działających non-profit. Ich badania dowiodły, że koncepcja jest opłacalna i całkowicie możliwa do zrealizowania. Co więcej, stwierdzono, iż oczyszczenie Oceanu metodą Boyana Slata może nastąpić nawet w ciągu 8-10 lat. I mimo że przemowa spotkała się z pewnym sceptycyzmem ekspertów, niezłomny Slat rzucił uniwersytet i stworzył organizację, która ma pomóc z problemem zanieczyszczenia całemu światu. Podczas kampanii crowdfundingowej zebrał 2,2 miliona dolarów na badania i przyłączył się do niego dyrektor generalny Salesforce, Marc Benioff, który przeznaczył kolejne miliony na sfinansowanie badań i rozwoju.
Innowacyjny system wykorzystuje naturalne prądy morskie i wiatry, które wpychają pływające odpady w obszary ograniczone pływającymi barierami w kształcie litery U lub V. Bariery mogą być rozciągnięte na długości nawet kilkudziesięciu kilometrów. Wewnątrz wydzielonych w ten sposób akwenów zainstalowane automatyczne stacje recyklingowe, zasilane energią słoneczną, mają przetwarzać plastikowe odpady. Powstałe w ten sposób instalacje pozwolą odnościć olbrzymie korzyści ekologiczne oraz ekonomiczne pozyskując z rycyklingu gotowy surowiec jednoczesnie nie stanowiąc zagrożenia dla organizmów żywych.
Warto wspomnieć o przeprowadzanych do tej pory testach systemu. W czerwcu 2016 roku zainstalowano prototyp instalacji o długości 100 metrów w odległości 23 km od wybrzeży Holandii. Według planów, miał tam pozostać przez rok. Okazało się jednak (zaledwie po dwóch miesiącach), że zostały uszkodzone dwie komory powietrzne, co doprowadziło do zniekształcenia ograniczników i zmniejszenia skuteczności. Do prototypu wprowadzono niezbędne poprawki.
Fundacja ocenia, że konstrukcja o długości 100 km będzie w stanie w ciągu 10 lat oczyścić ocean z 42 proc. śmieci z 3,5 mln ton tworzących Wielką Pacyficzną Plamę Śmieci. Kulminacja starań Boyana ma nastąpić za niecałe 3 lata. Wtedy na Pacyfiku swoje ramiona rozłoży właśnie taka konstrukcja - o długości 100 km, która w ciągu dekady ma zebrać w sumie 70 320 000 kg plastikowych odpadów i przekazać je do recyklingu. Koszt takiej operacji? Slat szacuje go na 4,53 euro za kilogram.
Co ciekawe, duże marki, takie jak Adidas, już zaczęły używać plastiku z oceanów. We współpracy z ekologiczną organizacją Parley for the Oceans, stworzyła specjalny model obuwia. Takie podejście jest atrakcyjne z punktu widzenia konsumentów. Świadomość ekologiczna jest bowiem coraz większa.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Info OMK.

W jakich sytuacjach Związek naprawdę może Ci pomóc?
Oto kilka z nich :

- Po 6-miesięcznej przynależności do OMK można skorzystać z zapomogi szkoleniowej do kursów i szkoleń związanych z STCW.
- Po 6-miesięcznej przynależności do OMK przysługują Ci świadczenia statutowe w następujących przypadkach: urodzenie dziecka, śmierć członka rodziny, wypadki losowe.
- Sprawdzimy dla Ciebie poprawność podpisywanego kontraktu
- Sprawdzimy, czy statek na który jedziesz jest pokryty układem zbiorowym, kto naprawdę jest armatorem i jaką ma opinie.
- Masz problem z agencją pośredniczącą bądź nie jesteś jej pewien? Zgłoś się do nas.
- W razie jakiegokolwiek trwałego uszczerbku na zdrowiu pomożemy załatwić wszelkie formalności w uzyskaniu odszkodowania.
- W razie jakichkolwiek nieprawidłowości na statku służymy nie tylko natychmiastową radą na całym świecie ale i pomocą, w tym prawniczą, w dochodzeniu swoich roszczeń i praw.
- Nawet w najdalszym zakątku świata nie jesteś sam, masz do kogo zwrócić się o pomoc.
- Masz dostęp do wielu informacji związanych z marynarskim rynkiem pracy - i to pewnych, bo pochodzących z bezpośrednio od innych kolegów marynarzy.
- Jesteś objęty ubezpieczeniem NNW na koszt Organizacji, w pracy i podczas wypoczynku, również ubezpieczenie działa w strefach ataków pirackich

www.omk.org.pl

Niespodzianka w Białymstoku. Wisła ograła Jagę.

Trwa zacięta walka na szczycie tabeli Ekstraklasy. Jagiellonia Białystok jest w walce o mistrzostwo Polski. Zespół ze stolicy Podlasia zmierzył się na własnym terenie z Wisłą Kraków
W tabeli Ekstraklasy różnica pomiędzy tymi drużynami była wyraźna. Wisła Kraków zajmowała ósme miejsce, natomiast Jagiellonia plasowała się na trzeciej pozycji. Zespół ze stolicy Podlasia tracił tylko trzy punkty do lidera - Legii Warszawa.
Nieoczekiwanie na początku spotkania częściej przy piłce byli zawodnicy gości. Wisła umiejętnie wymieniała się piłką, ale Jagiellonia zaczęła w końcu grać wysokim pressingiem. Pierwszy kwadrans spotkania nie przyniósł nam jednak wielkich emocji ani goli.
Kolejne minuty pierwszej części gry były dosyć sennym widowiskiem. Jagiellonia miała przewagę, ale Wisła wcale nie chciała bronić tylko bezbramkowego remisu. W 30. minucie efektowny strzał przewrotką oddał Rafał Boguski - jednak piłka powędrowała wprost w ręce bramkarza Jagiellonii.
Ostatecznie po bardzo przeciętnej pierwszej połowie spotkania utrzymywał się bezbramkowy remis. Wszyscy kibice zgromadzeni na stadionie liczyli na lepsze widowisko w drugiej odsłonie meczu.
Początek drugiej części spotkania zdecydowanie należał do Jagiellonii Białystok. Strzały w barwach gospodarzy oddawali Bezjak oraz Novikovas, ale w tych uderzeniach brakowało precyzji.

W 61. minucie piłkarze Jagiellonii mieli doskonałą okazję na to, aby wyjść na prowadzenie. Jednak Roman Bezjak nie wykorzystał rzutu karnego, a świetną interwencją popisał się bramkarz Wisły.
Kolejne minuty tego spotkania były bezbarwnym widowiskiem. Oglądaliśmy wiele walki w środku pola, a bardzo mało składnych akcji i groźnych strzałów.
Jednak w 83. minucie wreszcie doczekaliśmy się gola. Po dośrodkowaniu w pole karne gospodarzy do piłki doszedł Marcin Wasilewski, ale jego uderzenie została obronione. Dobitka Zorana Arsenica była jednak już bezbłędna i Biała Gwiazda prowadziła 1:0.
Biała Gwiazda minimalne prowadzenie dowiozła do końca i odniosła cenne wyjazdowe zwycięstwo. Sytuacja Jagiellonii na szczycie tabeli mocno się skomplikowała, a z porażki tego zespołu najbardziej zadowoleni są z pewnością w Warszawie.

TABELA

33 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Legia Warszawa	19	3	11	47:33	60
2	Lech Poznań	16	10	7	52:28	58
3	Jagiellonia Białystok	17	6	10	49:39	57
4	Górnik Zabrze	14	11	8	62:50	53
5	Wisła Płock	16	5	12	46:39	53
6	Zagłębie Lubin	12	13	8	42:35	49
7	Wisła Kraków	13	9	11	44:39	48
8	Korona Kielce	12	12	9	46:43	48
9	Cracovia	12	10	11	46:43	46
10	Arka Gdynia	10	10	13	41:42	40
11	Pogoń Szczecin	10	8	15	38:48	38
12	Śląsk Wrocław	9	10	13	38:49	37
13	Piast Gliwice	7	13	13	34:41	34
14	Lechia Gdańsk	8	11	13	41:52	34
15	Bruk-Bet Termalica	7	8	18	35:60	29
16	Sandecja N. Sącz	5	13	15	30:50	28

Źródło: PiłkaNozna.pl

Wydarzyło się 30 kwietnia - kalendarium

30 kwietnia jest 120 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 245 dni. 30 kwietnia jest Międzynarodowy Dniem Jazzu.
Imieniny obchodzą:

Afrodyzja, Afrodyzjusz, Afrodyzy, Andrea, Bartłomiej, Benedykt, Chwalisława, Donat, Eutropiusz, Jakub, Józef, Katarzyna, Kwiryn, Lilla, Ludwik, Maksencja, Maksym, Maria, Marian, Piotr, Pius, Pomponiusz, Rozamunda i Wawrzyniec.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1520r. – Wojna pruska: polskie pospolite ruszenie dowodzone przez kasztelana płockiego Piotra Kryskiego zdobyło, po dwumiesięcznym oblężeniu, zamek krzyżacki w Działdowie.

1628r. – V wojna polsko-szwedzka: hetman polny koronny Stanisław Koniecpolski powstrzymał szwedzkie natarcie na linii Osy pod Grudziądzem.

1634r. – Rozpoczęły się rokowania pokojowe, które doprowadziły do zakończenia III wojny polsko-rosyjskiej

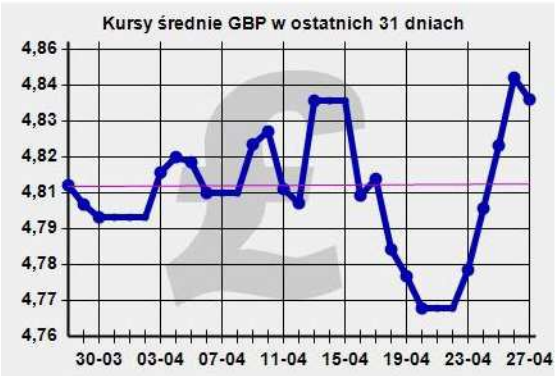
1871r. – Postanowieniem cesarskim na Uniwersytecie Jagiellońskim przywrócono wykłady w języku polskim.

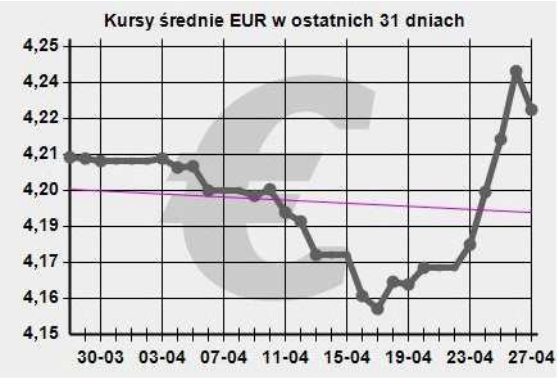
1946r. –Do Krakowa powróciło 26 wagonów z dziełami sztuki zrabowanymi w czasie wojny (wśród nich m.in. Ołtarz Mariacki).

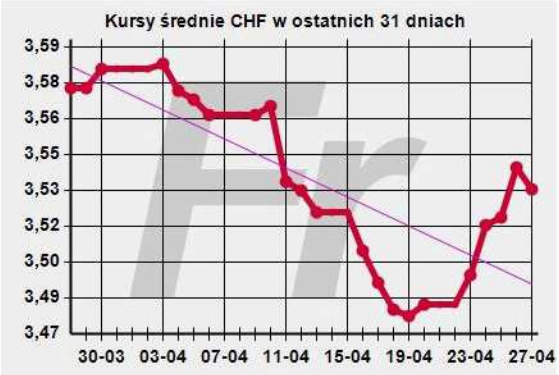
1981r. – Wprowadzono kartki na masło, mąkę, kaszę i ryż.

2010r. – W Oddziale Informatyki PKP wyłączono ostatni działający w Polsce system teleprzetwarzania opartego o komputer *Odra 1305*..

Kursy walut (kursy średnie NBP)







Skojarzone: CB.F -2.06% EURUSD -0.11% HG.F +0.95% ES.F +0.28% BTCUSD +1.76%
<< CRUDE OIL WTI (Commodities Futures: CL.F) | Ticker Rank: 13 (+1)
Kurs
67.45 $/bbl
Data
2018-04-30
09:28:40
Zmiana
-0.65
(-0.95%)
Max/min
68.16
67.42
Zmiana 1r
+18.71
(+38.39%)
Max/min 1r
69.56
42.12
Otwarcie
68.06
Poprz. kurs
68.10
Bid
Ask
Wolumen
Obrót
LOP
Transakcje
Stopy zwrotu: 10 dni: +1.86%, YTD: +11.64%
CL.F - 10 dni
30 Kwi 2018 9:28 CET
(C)Stooq
69.5
69.0
68.5
68.0
67.5
67.0
66.5
66.0
17Kw
18Kw
19Kw
20Kw
23Kw
24Kw
25Kw
26Kw
27Kw
30Kw
https://stooq.pl/
Interwal 1 Godz.

Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI:Exchange)
+ WATCHLIST
*Data is delayed | USD
Last | 04/27/2018
1,361.00 -14 (-1.02%)
52 week range
948.00 - 1,395.00
1D 5D 1M 3M 6M YTD 1Y 5Y ALL
+ Comparison
1D Display Studies
Expand
1750
1500
1361.00
1250
1000
ay Jun Jul Aug Sep Oct Nov 2018 Feb Mar Apr
SUMMARY NEWS PROFILE
KEY STATS
Day High 1,361.00 Day Low 1,361.00

Rozrywka

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

c) 2018 OnlineSudoku.pl

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

c) 2018 OnlineSudoku.pl

Jeżeli codziennie wstajesz rano we wspaniałym nastroju, uprawiasz kosmiczny seks I to z wielka ochotą, na ulicy wszyscy się do Ciebie uśmiechają, życie jest piękne I nie masz żadnych problemów, a praca sprawia Ci wielka przyjemność...
NARKOTYKOM POWIEDZ ZDECYDOWANIE NIE!!!