Nie wszyscy tracą na rynku stoczniowym. Fiński zakład ze znakomitym wynikiem finansowym.

Fińska stocznia Meyer Turku zarobiła w zeszłym roku 25 mln euro, o 66 proc. więcej niż w 2015 roku (15 mln zł zysku).
Przychody zakładu wzrosły o 33 proc. i wyniosły na koniec roku 792 mln euro. W zeszłym roku ta liczba wyniosła 594 mln euro. Władze stoczni oświadczyły, że „są dobrej i ekonomicznie mocnej drodze, do czasu, gdy Meyer przejął zakład w 2014 roku".
- Odrodzenie się stoczni w Turku pod zarządem Meyera było bardzo szybkie. Obecny portfel zamówień zapewnia nam stabilność aż do 2024 roku – czytamy w oświadczeniu.
- Wszystko idzie zgodnie z planem. Obecne zyski pozwalają nam na kolejne inwestycje w naszą stocznię oraz rekrutacji nowych pracowników, by wzmocnić naszą załogę – powiedział Jan Meyer, prezes Meyer Turku.
Meyer Turku specjalizuje się w budowie wycieczkowców, promów oraz jednostek specjalistycznych. Obecnie na jej terenie powstają statki dla armatora wycieczkowców TUI Cruises.

Źródło: gospodarkamorska.pl

PŻM zamierza wybudować cztery promy.

Polska Żegluga Morska zamierza wybudować 4 promy, które miałyby kursować na szlaku z Świnoujścia do Szwecji. Decyzje w tej sprawie mają zapaść jeszcze w tym roku.
- W tej chwili prowadzimy rozmowy, wspólnie też z PŻB. Chcemy, żeby szczecińska stocznia miała jeden, wspólny dla wszystkich polskich armatorów, podobny produkt, czyli podobny kadłub, podobna konstrukcja i napęd. W zasadzie taki sam, tylko różnice mogą dotyczyć kwestii przestrzeni ładunkowej i pasażerskiej – wyjaśnił w Radiu Szczecin Brzezicki.
Polska Żegluga Morska zamówiła już w Stoczni Szczecińskiej dwie takie jednostki, jednak do realizacji kontraktu nie doszło, bo zakład zbankrutował.
- Ten produkt będzie oparty na koncepcji PŻM, którą możemy udostępnić stoczni, pod warunkiem, że stocznia zarezerwuje nam miejsce w kolejce na budowę promu. Z tego względu, że kolejka na ich budowę jest coraz dłuższa na świecie - tłumaczy Brzezicki.
Polska Żegluga Morska chce wymienić swoje promy pływające do Szwecji w ciągu 15 lat. Promy zamówione przed laty w Stoczni Szczecińskiej miały nosić imię "Piast" i "Patria".

Źródło: gospodarkamorska.pl

Niedługo ruszy budowa morskiej części Tureckiego Potoku.

Układanie rur na podmorskim odcinku gazociągu Turecki Potok rozpocznie się już w przyszłym tygodniu. Instalacja ma służyć przesyłowi surowca z Rosji do Turcji i dalej na południe Europy.
Obecnie zakończyły się już prace przygotowawcze i zgromadzono elementy potrzebne do budowy. Rosjanie chcą jak najszybszego startu tej budowy, póki sprzyja pogoda. Sztormy bowiem mogą utrudnić pracę i doprowadzić do wzrostu kosztów i tak już drogiej inwestycji.
W budowie nitki pomoże największa jednostka offshore świata - Pioneering Spirit. Jednostka położy 900 km rur, od rosyjskiej Anapy do tureckiego Kiyikoy. W tamtych miejscach woda ma głębokość nawet do 2,2 km. Możliwe, że statek będzie także bał udział w kładzeniu drugiej nitki gazociągu.

10 października zeszłego roku w Stambule przedstawiciele Rosji i Turcji podpisali porozumienie międzyrządowe dotyczące budowy gazociągu. W dokumencie mowa jest o budowie dwóch nitek, z których każdą można tłoczyć rocznie 15,75 mld metrów sześć. gazu. Media rosyjskie zaznaczały po podpisaniu umowy, że na razie zasadnicze aspekty budowy drugiej nitki nie są uregulowane.
Rosja i Turcja zaczęły rozmawiać o Tureckim Potoku pod koniec 2014 roku, gdy Moskwa zrezygnowała z budowy gazociągu South Stream (przez Bułgarię) po sprzeciwie Komisji Europejskiej. W realizacji wspólnego projektu na pewien czas przeszkodził kryzys polityczny na linii Moskwa-Ankara. Wraz z normalizacją stosunków w lecie br., strony wznowiły kontakty w sprawie inwestycji.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Ropa w USA staniała w 10 minut o ponad dolara, w ubiegłym tygodniu straciła 10,5 proc.

Ceny ropy naftowej na giełdzie paliw w Nowym Jorku mocno spadają. W ciągu 10 minut surowiec potaniał o ponad dolara i jest już wyceniany poniżej 45 dolarów za baryłkę. To zły tydzień dla cen ropy, bo staniała ona już o ponad 10 proc. – podają maklerzy.
Baryłka ropy West Texas Intermediate w dostawach na czerwiec na giełdzie paliw NYMEX w Nowym Jorku jest wyceniana po 43,76 USD, po zniżce o 1,76 USD, czyli 3,9 proc.
Brent w dostawach na czerwiec na giełdzie paliw ICE Futures Europe w Londynie zniżkuje o 1,74 USD, czyli 3,6 proc., do 46,64 USD za baryłkę.
Od początku stycznia trwa zmniejszanie dostaw ropy na rynki paliw. Produkcja surowca przez OPEC i kraje niezrzeszone w kartelu ma być niższa o ok. 1,8 mln baryłek ropy dziennie.
Takie ustalenia dotyczą pierwszych sześciu miesięcy 2017 r. Porozumienie o zmniejszeniu dostaw ropy przez kartel może zostać jednak przedłużone jeszcze na II połowę roku. Decyzja w tej sprawie może zapaść na posiedzeniu kartelu 25 maja w Wiedniu.
Wcale nie zraża to producentów ropy w USA, którzy dostarczają na rynek coraz więcej swojej ropy.
W ubiegłym tygodniu w USA produkcja ropy wzrosła o 28 000 baryłek. Był to już 11. z kolei tydzień, gdy Amerykanie produkowali więcej ropy i najdłuższe takie pasmo wzrostowe od końca listopada 2012 roku.
Produkcja ropy w USA wynosi obecnie 9,29 mln baryłek dziennie, najwyżej od sierpnia 2015 roku – wynika z danych Departamentu Energii USA.
– Widzimy na rynkach silne reakcje i zmianę nastrojów – mówi Victor Shum, wiceprezes IHS Energy w Singapurze.
– Ceny ropy wystrzeliły do ponad 50 dolarów za baryłkę po podpisaniu porozumienia przez OPEC pod koniec ubiegłego roku, a teraz powracają „do rzeczywistości", bo Amerykanie dostarczają coraz więcej surowca – dodaje.
Ric Spooner, główny analityk rynku CMC Markets w Sydney, zwraca z kolei uwagę na rozczarowanie na rynkach paliw.
– Na rynkach jest rozczarowanie, że cięcia dostaw ropy z OPEC i innych dużych producentów surowca nie mają większego wpływu na poziom globalnych zapasów ropy – mówi Spooner.
– Rynek paliw wydaje się być znacznie dalej od osiągnięcia równowagi w podaży i popycie niż się tego spodziewano. Możliwe, że cena ropy spadnie do poziomu 40 dolarów za baryłkę – ocenia.
W czwartek ropa w USA straciła 2,30 USD, czyli 4,8 proc., do 45,52 USD za baryłkę.

Źródło: pap.pl

Marża Lotosu w kwietniu.

8,03 dolara na baryłce wyniosła w kwietniu modelowa marża rafineryjna LOTOSU. Z kolei w całym I kwartale 2017 r. marżę spółki oszacowano na 7,34 dolara na baryłce.
Kwietniowa modelowa marża rafineryjna wzrosła o 9% (w stosunku do marca 2017 r.) i o 32% (w stosunku do kwietnia 2016 r.).
Do kalkulacji marży przyjęto poniższą strukturę uzysków, której przypisano następujące indeksy cenowe:

- 14,14% benzyna (PRM UNL 10 ppm ARA),
- 4,24% benzyna surowa (Naphtha CIF NWE),
- 4,53% LPG (50% Propan FOB NWE, 50% Butan FOB NWE),
- 49,57% diesel (ULSD 10 ppm CIF NWE),
- 5,34% paliwo lotnicze (Jet CIF NWE),
- 18,11% ciężki olej opałowy (HFO 3,5%S ARA),
- 4,07 % stanowi zużycie własne rafinerii.

Kalkulację marży pomniejszono o szacowany modelowy koszt zużycia gazu ziemnego na przerobioną modelową baryłkę ropy naftowej – obliczany jako iloczyn współczynnika 0,075 oraz notowań indeksu gazu ziemnego z rynku dnia następnego (RDNg) na Towarowej Giełdzie Energii (indeks TGEgasDA) przeliczonego na koszt w USD za MWh (dla danych od początku 2016 roku).

.Źródło:gospodarkamorska.pl

Polska europejską potęgą w dziedzinie rozwiązań w dziedzinie LNG.

Silne związki polskich stoczni z państwami skandynawskimi lobbującymi rozwiązania przyjazne środowisku naturalnemu pozwoliły rodzimym stoczniom na wypracowanie pozycji europejskiego lidera w zakresie realizacji jednostek wyposażonych w silniki spalające paliwo LNG. Polskie biura projektowe opracowują również unikalne rozwiązania możliwe do zastosowania w transporcie śródlądowym.
Trudne początki
Prace nad wykorzystaniem skroplonego gazu w charakterze paliwa zasilającego układy napędowe jednostek morskich na dużą skalę rozpoczęły się z chwilą zaimplementowania nowych regulacji IMO dotyczących limitów emisji siarczanów i azotanów zawartych w spalinach będących efektem ubocznym pracy konwencjonalnych silników jednostek morskich. W 2015r. weszły w życie zarządzenia IMO dotyczące obszaru Morza Północnego i Bałtyku. Producenci silników okrętowych oraz pracownicy biur projektowych rozpoczęli pracę nad udoskonalaniem technologii. Prekursorami zastosowania skroplonego gazu w charakterze paliwa okrętowego były przedsiębiorstwa skandynawskie. Skandynawscy armatorzy korzystający z hojnych rządowych subwencji zaczęli inwestować w rozwiązania przyjazne środowisku naturalnemu. Jako, że Polska jest jednym z czołowych producentów częściowo wyposażonych kadłubów, a także częściowo wyposażonych jednostek na rynek skandynawski, rodzime firmy bardzo szybko zaczęły uczestniczyć w rozwoju technologii silników okrętowych, opartych na zastosowaniu skroplonego gazu. Gaz LNG jest gazem naturalnym. Substancję przewozi się w zbiornikach w skrajnie ujemnych temperaturach. Ładunek paruje podczas rejsu. Proces parowania ochładza jednocześnie gaz utrzymując go w stanie ciekłym. Faza ciekła umożliwia załadowanie znacznie większej ilości gazu (kilkunastokrotny zysk na objętości w stosunku do gazowego stanu skupienia). Na początku gazowce przewożące ładunki gazu wyposażano w instalacje do przechwytu tego surowca. Gdy pojawiła się zapowiedź wprowadzenia dyrektyw siarkowych producenci silników LNG skorzystali z wcześniejszych doświadczeń wypracowanych na gazowcach.
- O powierzaniu polskim stoczniom takich kontraktów zadecydowała konkurencyjność (korzystny dla zagranicznych partnerów przelicznik ceny usług polskich przedsiębiorstw w porównaniu z jakością wykonywanej pracy), a także zacieśniana od wielu lat współpraca handlowa między przedsiębiorstwami fińskimi i norweskimi a

naszymi stoczniami. Producenci zbiorników, silników okrętowych i instalacji gazowych opracowywali innowacyjne technologie, które następnie były implementowane przez polskie firmy- mówi Adam Ślipy, prezes biura projektowego Seatech Engineering.

Polskie stocznie na drodze do specjalizacji

Pierwsze zlecenia polegały na konwersji jednostek wyposażonych w tradycyjne napędy na statki spalające paliwo LNG. Jednostkę wyposażano w silnik dual fuel oraz instalację gazową. Rola Politechniki Gdańskiej polegała na wykonaniu testów materiałowych. Wszystkie elementy silników napędzanych LNG pracują w bardzo niskich temperaturach. Stal w standardowych temperaturach jest bardzo plastyczna, natomiast po przekroczeniu określonej ujemnej temperatury staje się krucha jak szkło. Jej wytrzymałość w stanie kruchym jest trzykrotnie niższa niż w stanie plastycznym. Dla standardowej stali temperatura przejścia w stan kruchy wynosi - 60°C. W zbiornikach LNG mamy do czynienia ze znacznie niższą temperaturą. Konstrukcje LNG wymagają więc stosowania materiałów, które wytrzymają styczność ze skroplonym gazem.

O ile w okolicach 2013r. większość zleceń dotyczyła takich prostych kwestii, jak instalacja układu napędowego, o tyle obecnie polskie stocznie realizują już całościowe projekty pod klucz. Szereg rodzimych przedsiębiorstw produkuje również zbiorniki LNG (Remontowa LNG System oraz Remontowa Holding). Największe polskie stocznie szybko stały się ważnymi ogniwami w łańcuchu produkcyjnym.

- Polska jest aktualnie europejskim liderem w dziedzinie produkcji i podwykonawstwa statków z napędem LNG. Poza krajami skandynawskimi przepisy dotyczące redukcji emisji związków siarki i azotu wchodzą w życie dopiero w roku 2020. Stocznie w tych krajach mają więc w stosunku do polskich przedsiębiorstw kilka lat opóźnienia w wdrażaniu technologii LNG. Stocznie wielu zachodnioeuropejskich krajów nigdy nie realizowały tego typu zleceń. Po wejściu w życie odpowiedniego prawodawstwa pierwsze zlecenia powinny więc napływały wartkim strumieniem do polskich przedsiębiorstw. Generalne wykonawstwo być może przypadnie dużym stoczniom zachodnioeuropejskim, ale polskie stocznie wykonywałyby większą część prac związanych z wyposażaniem nowoczesnych jednostek zasilanych paliwem LNG- przewiduje Adam Ślipy.

Jednostki z napędem LNG na szlakach rzecznych Europy

Biuro projektowe Seatech Engineering jest zaangażowane w projektowanie jednostek LNG od 2011r. Główny obszar zainteresowania gdańskich projektantów jest nietypowy nawet jak na standardy branży utożsamianej z pionierskimi realizacjami. Projekty Seatech Engineering udowadniają, że w silniki LNG mogą być wyposażane nie tylko jednostki morskie, ale również barki śródlądowe.

- Nawiązaliśmy w tym zakresie współpracę z takimi firmami, jak CFTP (francuskie przedsiębiorstwo będące jednym z najważniejszych armatorów śródlądowych na naszym kontynencie) a także GTT (jedno z głównych przedsiębiorstw obsługujących transport gazu). Główny problem, z jakim zmagają się projektanci wdrażający technologię LNG w transporcie rzecznym jest brak infrastruktury niezbędnej do bunkrowania paliwa gazowego. Z tego względu większość realizacji jest jeszcze na etapie projektów wstępnych lub projektów technicznych- relacjonuje prezes Seatech Engineering.

Większość armatorów Zachodniej Europy wciąż jeszcze nie zdecydowała się na zastosowanie nowej technologii. Rejony przybrzeżne mórz są objęte regulacjami o limitacji tlenków siarki i tlenków azotu. Od 2020r. ta sama legislatywa musi siłą rzeczy objąć również drogi śródlądowe, które są jeszcze większym źródłem lokalnego zanieczyszczenia powietrza w wyniku zastosowania tradycyjnego paliwa niż szlaki morskie. Tymczasem technologia LNG jest jak na razie niemożliwa do zastosowania nawet na największych szlakach wodnych przecinających nasz kontynent- Renie, Dunaju i Sekwanie.

-By rozwiązać problem braku infrastruktury podjęliśmy współpracę z GTT(Compagnie Fluviale de Transport, francuską firmą produkującą membrany do przewozu skroplonego gazu dla dużych jednostek transportujących paliwo gazowe. Francuzi są również zainteresowani ekspansją na rynek stacji bunkrowania dla jednostek rzecznych. Seatech Engineering zajmuje się promowaniem swoich rozwiązań na rynku francuskim- deklaruje Adam Ślipy.

Po wodach Renu pływają już pierwsze jednostki zasilane skroplonym gazem. Stwarza to potencjał do realizacji śmiałych projektów opracowanych w naszym kraju.

Dla statków pełnomorskich stosowanie paliwa LNG jest najczęściej rozwiązaniem dodatkowym. Statki pracują na silnikach duel fuel, które umożliwiają zastosowanie standardowego paliwa dieselowskiego. W regionach

przybrzeżnych jednostka może być napędzana skroplonym gazem. Dla armatorów rzecznych polska firma opracowuje i propaguje rozwiązanie w 100% bazujące na LNG, bez zastosowania napędu dual fuel.
- Z punktu widzenia firm projektujących rozwiązania, głównym ograniczeniem są gabaryty silników. Producenci wciąż koncentrują na znacznie większych silnikach przeznaczonych na rynek morski a nie śródlądowy. Nasze rozwiązania nie są więc możliwe do zastosowania na takich rzekach jak Odra czy Wisła. Póki co na rynku nie są dostępne tak małe silniki zasilane LNG- ocenia prezes Seatech Engineering.
Mimo wdrożenia wielu przełomowych projektów rozwiązania bazujące na LNG są wciąż wyraźnie droższe od standardowych. Instalacje i zbiorniki są drogim wyposażeniem. Dodatkowo zbiorniki LNG zajmują wciąż znacznie więcej miejsca niż standardowe zbiorniki paliwowe w podwójnym dnie kadłuba jednostki. Obecnie rozwiązania LNG są od kilkunastu do 30% droższe od standardowych silników. Po wejściu w życie nowych regulacji w 2020r. w całej Europie producenci liczą na dofinansowania ze strony lokalnych krajów UE pozwalające na pokrywanie różnic kosztów. Jak na razie producenci koncentrują się na najlepiej sprzedających się produktach, czyli silnikach, w które wyposażone są duże statki morskie zasilane LNG, które stają się stopniowo coraz popularniejsze.
- Widzimy jednak tendencje do stopniowego zmniejszania rozmiarów silników. Gdy rozpoczęliśmy w 2011r. pracę nad pierwszym projektem do naszej dyspozycji były wyłącznie bardzo duże silniki okrętowe zasilane LNG. Kolejne edycje targów branżowych utwierdzają nas w przekonaniu, że producenci ograniczają moce silników LNG. Wciąż nie można tego jednak porównać z pełną paletą możliwości, z których korzystają nabywcy silników tradycyjnych. Istotna modyfikacja oferty pojawi się z pewnością w okolicach roku 2018-2019, kiedy to rynek będzie musiał przygotować się na wejście w życie nowych, restrykcyjnych przepisów dotyczących ochrony środowiska. Aktualnie producenci oferują silniki LNG o mocy powyżej 1000 KW. Potrzebujemy mniejszych mocy- informuje Adam Ślipy.

Technologia napotyka bariery

Obecnie wszyscy czołowi producenci silników okrętowych rozszerzyli katalogi swoich produktów o silniki dual fuel. To wymagająca technologia z uwagi na konieczność spawania stali o bardzo niestandardowych właściwościach, a także techniczny odbiór instalacji. Dlatego realizacji związanych z LNG mogą się podjąć tylko największe stocznie mogące sobie pozwolić na zaangażowanie najwyższej klasy fachowców.
Problem projektantów pełnomorskich jednostek wyposażonych w systemy LNG również sprowadza się do opłacalności budowania stacji bunkrujących to paliwo oraz zorganizowania systemu przeładunku gazu w bezpieczny sposób. Po sukcesie funkcjonującego w Świnoujściu gazo portu powstał pomysł rozszerzenia oferty o dostawy gazu na potrzeby jednostek pływających w akwenie Morza Bałtyckiego. Zorganizowanie stacji do bunkrowania wymaga wyspy bunkrującej- stacjonarnej stacji tankowania oraz dodatkowo pływających stacji umożliwiających dużym jednostkom uzupełnianie zapasu paliwa gazowego. Projekt nie wyszedł poza fazę koncepcyjną. Ekonomiczna opłacalność budowy tak rozbudowanej infrastruktury jak na razie stoi pod znakiem zapytania. Na ogół duże jednostki wyposaża się w układy napędowe, zużywające paliwo konwencjonalne oraz gazowe. Klasyczne paliwo jest spalane po przekroczeniu przez jednostkę obszaru morskiego, objętego limitami emisji związków siarki i azotu. Aktualnie istniejąca infrastruktura wystarcza jednostkom o napędzie dual fuel, jednak jest zbyt skromna w stosunku do potrzeb jednostek zasilanych wyłącznie paliwem gazowym.
Zdaniem projektantów i pracowników instytutów naukowych dalszy rozwój technologii LNG będzie zależał od skuteczności działań lobbingowych. LNG nie należy do łatwych w obsłudze technologii. Przechowywanie gazu w temperaturze -163°C stanowi wieczny problem konstrukcyjny i techniczny. Na małych jednostkach paliwo gazowe najczęściej przechowuje się w dwuwarstwowych, ciśnieniowych zbiornikach typu C. Zbiorniki przybierają kształt cylindrów, przez co mogą pomieścić mniejszą ilość przewożonej substancji niż zbiorniki sześcienne).

LNG paliwem przyszłości?

- Jedyną istotną zaletą przemawiającą za rozwojem takiej technologii jest jej ekologiczność. Efektem ubocznym spalania paliwa LNG jest wyłącznie woda i dwutlenek węgla. Coraz więcej czynników wskazuje na to, że przewoźnicy będą decydowali się na stosowanie elektrycznych napędów hybrydowych. Za upowszechnieniem takich rozwiązań przemawiają coraz lepsze baterie - mówi zarządzający gdańskim biurem projektowym.
Baterie elektryczne jako źródło zasilania układu napędowego jednostki są rozwiązaniem doskonale sprawdzającym się na szlakach biegnących wzdłuż skandynawskich fiordów. Baterie można doładować w ciągu kilku minut, zaś pobrana energia z powodzeniem wystarcza na przepłynięcie na drugą stronę fiordu.

Na takich trasach podobne rozwiązania sprawdzają się lepiej niż paliwa tradycyjne lub nawet paliwa LNG. Stocznia Crist zrealizowała zamówienie na budowę ponad 90 osobowego promu wyposażonego w elektryczny układ napędowy.
Zdaniem dr hab. Janusza Kozaka z Wydziału Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej jeśli nie pojawią się nowe, bardziej drakońskie regulacje prawne, technologia LNG nie będzie się rozwijać. Konwersja jednostek klasycznych na napęd LNG nie jest drogą operacją, ale LNG mimo swoich niewątpliwych zalet jest wyczerpywalnym zasobem. Wg pesymistycznych założeń światowe zasoby gazu wyczerpią się już za kilkadziesiąt lat. Natomiast energię elektryczną można z powodzeniem wytwarzać już ze źródeł odnawialnych. W Polsce szlaki związane ze stosowaniem alternatywnych źródeł energii przeciera m.in. stocznia Crist.

Źródło:MorzaiOcreany.pl

Głębokowodny terminal kontenerowy w Świnoujściu ? Minister: to przyszłość.

W Świnoujściu musi powstać głębokowodny terminal kontenerowy - mówi minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk.
W planach jest budowa terminalu, do którego mogłyby zawijać kontenerowce o wiele większe niż te, które wpływają do Szczecina. Terminal miałby powstać na wschód od gazoportu.
- Żeby Świnoujście i Zespół Portów mogły się rozwijać, musi powstać terminal głębokowodny. To jest przyszłość i kierunek rozwoju wszystkich wielkich portów - uważa minister Gróbarczyk.
Budowa terminalu będzie poprzedzona konsultacjami społecznymi. Koszt realizacji inwestycji szacuje się wstępnie na dwa miliardy złotych.
- Zarząd Portów w okresie kilku miesięcy będzie gotowy ze studium wykonalności. Oczywiście rozpoczniemy proces konsultacji ze społeczeństwem, aby uniknąć wszelkich niedomówień czy też jakichkolwiek prób takiego politycznego wykorzystywania tej inwestycji. Dzisiaj widzimy jak wyglądałoby Świnoujście, gdyby nie terminal LNG. Myślę, że terminal kontenerowy to kolejny element, który spowoduje rozwój - ocenia minister Gróbarczyk.
Aby terminal powstał, Rada Miasta Świnoujścia musi zgodzić się na powiększenie terenów portu w dzielnicy Warszów. Taki projekt pojawił się na sesji rady miasta, ale został mocno skrytykowany, jako nieprzygotowany.
Zarząd Portów, który złożył do świnoujskiej rady miejskiej wniosek o przekazanie gruntów pod terminal, zlecił analizę. Ma być gotowa do końca roku i dopiero wtedy będzie można realnie ocenić, czy inwestycja będzie korzystna dla miasta. Część mieszkańców prawobrzeżnej części Świnoujścia jest jej przeciwna.

Źródło: Radio Szczecin.pl

Bukmacherzy o tunelu. Kiedy można zarobić najwięcej ?

Bukmacherzy chcą się zakładać o tunel w Świnoujściu. W jednej z firm można typować czy przeprawa łącząca wyspy Uznam i Wolin powstanie do końca 2022 roku.
Według bukmacherów bardziej prawdopodobne jest, że inwestycja będzie opóźniona niż oddana na czas. Jeśli postawimy złotówkę na to, że tunel będzie gotowy za pięć i pół roku i rzeczywiście tak będzie, to bukmacherzy wypłacą nam 2,50 zł. Jeśli zagramy na to, że inwestycja nie będzie gotowa do końca 2022 roku to za każdą postawioną złotówkę bukmacherzy wypłacą 1,40 zł.
W piątek minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk nie zadeklarował konkretnego terminu. Mówił, że najprawdopodobniej jeszcze w tym roku będzie znany wykonawca inwestycji, a od tego czasu do zakończenia prac minie niecałe cztery i pół roku.
- Mamy nadzieję, że wykonawca wyłoniony w przetargu przyspieszy te prace, ale 52 miesiące to naszym zdaniem maksymalny termin - powiedział Adamczyk.

W piątek miasto i rząd podpisały umowy gwarantujące unijne dofinansowanie budowy tunelu. W sumie inwestycja ma kosztować ponad 900 mln zł.

Źródło: Radio Szczecin.pl

Czy świat bez pieniędzy jest możliwy?

Masz wszystko, czego dusza zapragnie, do Nowego Jorku z Warszawy dojedziesz w godzinę, a wszystko to za darmo, bez potrzeby pracy. To nie jest film science-fiction. Poznaj Projekt Venus.
Otwórz jakąkolwiek gazetę lub serwis informacyjny. Wojny, globalne ocieplenie, podwyżki cen... Zmęczony? Sfrustrowany? Tak samo czuł się Jacque Fresco, urodzony w 1916 roku amerykański futurolog i architekt z Florydy. Fresco doszedł do wniosku, że bieda, choroby oraz przestępstwo mają jedno wspólne źródło: system monetarny. W oczach naukowca pieniądze są największym wrogiem postępu cywilizacyjnego, a człowiek jest więźniem konsumpcji, pracy i wiecznych długów. Od tamtej pory Fresco poświęcił swoje życie na zaprojektowanie rzeczywistej alternatywy dla – z pozoru jedynego, właściwego – systemu. W 1975 roku wraz z asystentką Roxanne Meadows założył organizację o nazwie Projekt Venus.

Skąd się biorą pieniądze

Aby pojąć ideę Fresco, najpierw należy zrozumieć kwestionowany przez niego system. A nie jest on idealny: większość ludzi na świecie jest biedna, wielu z nich głoduje lub umiera na AIDS i to nie dlatego, że nie mamy wystarczająco dużo żywności czy odpowiednich leków. Według raportu brytyjskiej organizacji humanitarnej Oxfam z 2016 roku 62 najbogatszych ludzi na świecie ma tyle samo pieniędzy, co połowa ludzkości. Nikt od stuleci nie kwestionuje systemu monetarnego, według którego uporządkowany jest cały świat. A jak on działa naprawdę?
W Polsce wygląda to tak: bank centralny (Narodowy Bank Polski), który ma wyłączne prawo do emisji pieniądza, robi dodruk. Zwykły kawałek papieru staje się pieniądzem, jednak jego wartość musi być poparta przez istniejące zasoby. Każdy dodruk pieniędzy „kradnie" więc wartość tych, które są już w obiegu. Tak powstaje inflacja.
Gotówka produkowana przez NBP stanowi jednak tylko 11 procent pieniądza w obiegu. Reszta zasobów istnieje elektronicznie. Prawo do kreowania takich pieniędzy mają banki komercyjne. Przy udzielaniu kredytów dany bank przeprowadza transakcję elektroniczną, tworząc pieniądze praktycznie z niczego – potrzebuje jedynie 10 procent kapitału (gotówki) od NBP. Innymi słowy: z miliona złotych bank może udzielić kredytów wartości 9 milionów.
Łatwo z tego wywnioskować, że do kreowania nowych pieniędzy na rynku potrzebne są kredyty, a więc długi. Jeśli wszyscy przestalibyśmy się zadłużać, nie powstawałby nowy kapitał, a zadłużeni nie mieliby z czego spłacić odsetek od poprzednich kredytów. Innymi słowy: pieniądze tworzą dług, który jest spłacany za pomocą…pieniędzy. Dlatego długi i inflacja to nieodłączny element systemu monetarnego. Można śmiało powiedzieć, że nie może on istnieć bez bankructw i mniej szczęśliwej części społeczeństwa.

Gospodarka oparta na zasobach

Według Jacque'a Fresco elementem, który wpływa pozytywnie na nasze życie, jest technologia i mądre korzystanie z bogactw naturalnych. Pieniądze hamują jednak postęp technologiczny, ponieważ zmuszają nas do stawiania pytań „czy nas na to stać?" i „ile to będzie kosztować?". Fresco uważa, że powinniśmy wyeliminować z równania pieniądze i skupić się na innym pytaniu: „czy obecnie posiadamy środki do zbudowania danej technologii?". Odpowiedź brzmi „tak".
Projekt Venus zakłada, że z wykorzystaniem już istniejących i znanych nauce rozwiązań jesteśmy w stanie zbudować całe miasta od podstaw, w których będziemy poruszać się szybkimi elektrycznymi pojazdami, organiczna żywność będzie ogólnodostępna, a praca jako źródło utrzymania przestanie istnieć. Już teraz budujemy maszyny, które zastępują ludzi, np. automatyczne myjnie samochodowe, bankomaty, samoobsługowe restauracje itp. Ponieważ żyjemy w systemie monetarnym, w którym potrzebujemy pieniędzy, żeby przeżyć, automatyzacja miejsc pracy jest widziana jako coś negatywnego. Trudno się dziwić. Niestety bardziej wydajne i lepsze maszyny zastępujące ludzi to nieuniknione zjawisko. Jednak w świecie Projektu Venus taka wizja staje się

bardzo przyjazna. Zamiast przymusowej ciężkiej pracy, możesz skupić się na własnym hobby, spędzać czas z rodziną lub charytatywnie działać na rzecz społeczności.
Jak to możliwe? Już dziś dysponujemy technologią potrzebną do zbudowania maszyn 3D, które postawią dom w jeden dzień oraz mamy projekty samochodów, którymi można jeździć całe życie, bez żadnej kolizji i wypadków. Znamy sposoby na bezglebową uprawę roślin, która oszczędza zużycie wody o 75 procent i nie wymaga chemii. Nasze komputery, drukarki i pralki działają tylko od dwóch do pięciu lat nie dlatego, że nie znamy lepszej technologii, ale dlatego, że opłaca się to firmom, które je produkują. Jeśli maszyny będą produkować tylko to, co jest trwałe i przyjazne środowisku, człowiek jako siła robocza (z małymi wyjątkami) przestanie być potrzebny.

Energia

Wielkie koncerny, które pozyskują paliwa kopalniane czy olej palmowy, są głównymi twórcami globalnego ocieplenia i zanieczyszczenia środowiska. A wcale nie musi tak być. Mądre czerpanie z zasobów naturalnych to podstawowe założenie Projektu Venus. Według naukowców możemy spokojnie zrezygnować ze szkodliwych dla zwierząt i nas samych sposobów pozyskiwania energii i skupić się na innych, niedocenionych i nieszkodliwych źródłach, z których możemy korzystać praktycznie w nieskończoność.
Zebrana energia słoneczna w ciągu jednej godziny w południe jest większa niż cała energia zużywana przez ludzkość w ciągu roku. Energia wiatru z kolei jest powszechnie uważana za mało wydajną i logistycznie trudną do pozyskania. Jednak zdaniem US Department of Energy, jeśli wiatraki zostałyby ustawione tylko w trzech stanach USA, byłyby w stanie dostarczać energii dla całego kraju. Wielka Brytania – według znawców – mogłaby 34 procent energii pozyskiwać tylko z pływów morskich, natomiast fale morskie dostarczyłyby 50 procent całego zapotrzebowania ludzkości w energię. Co ciekawe, wiatr, pływy oraz słońce nie wymagają dodatkowego zużycia energii przy jej pozyskiwaniu w przeciwieństwie do olejów silnikowych, ropy, paliwa itp. Raz zbudowane urządzenia mogą bez problemu funkcjonować samodzielnie.
Najbardziej fascynującym źródłem pozyskiwania energii jest energia geotermalna. Przez 4000 lat byłaby w stanie zasilać cały świat, a w połączeniu z powyższymi źródłami energii może być używana teoretycznie bez końca.

Transport

W utopijnym świecie Projektu Venus samoloty, które produkują dużo zanieczyszczeń, przestaną być używane na rzecz tzw. pociągów MagLev. Mają się one poruszać w specjalnych tunelach-tubach za pomocą pola magnetycznego. Dzięki temu będą zużywały jedynie 2 procent energii wykorzystywanej obecnie do samolotów, a brak kół sprawi, że pociągi te nie będą ulegać wielu awariom czy wypadkom. Takim nowoczesnym superszybkim pociągiem z Waszyngtonu do Pekinu dojedziemy w około dwie godziny, a więc o wiele szybciej niż drogą powietrzną.
W planach są również ogólnodostępne elektryczne samochody, które automatycznie nakierowują niedzielnego kierowcę na środek drogi oraz utrzymują go w bezpiecznej odległości od innych pojazdów, zapobiegając tym samym kolizjom.

Miasta

Miejscem realizacji wszystkich założeń projektu oraz jednostką kluczową dla jego istnienia mają być nowoczesne miasta. Zbudowane na planie okręgu byłyby podzielone na sektory, a każdy z nich pełniłby inną funkcję: mieszkalną, produkcji dóbr, energii i rolnictwa. Oprócz tego w każdym mieście znalazłoby się również miejsce dla kultury, natury, rekreacji i edukacji.
W samym centrum znajdowałby się budynek kontrolujący cały mechanizm: utylizację odpadów, dostawę energii i wody, uprawę roślin oraz transport publiczny. W większości wszystko mają obsługiwać maszyny, jednak 3 procent populacji byłoby potrzebne do ich nadzoru. Fresco wierzy, że w systemie, który jest zaprojektowany, aby opiekować się obywatelami, wielu ludzi chętnie poświęci część swojego wolnego czasu dla tego zadania, dla dobra swojego i reszty społeczności. Zdaniem twórców projektu człowiek z natury wcale nie jest interesowny – jest jedynie wytworem społeczeństwa, w jakim żyje.

Więzienia

W nowym porządku świata nie będzie więzień. Kontrowersyjne? Według Fresco po odrzuceniu systemu monetarnego i zastosowaniu pomysłów Projektu Venus zaobserwowalibyśmy światowy spadek przestępstw o 95 procent. Dokładnie taki procent więźniów odsiaduje kary za przestępstwa związane z pieniędzmi. Pozostałe 5 procent w oczach opinii publicznej uważane jest za straconych i złych ludzi, którzy powinni żyć (w najlepszy

razie) na marginesie społeczeństwa. Fresco dziwi się, że nie traktujemy takich osób jak wszystkich chorych, którym trzeba po prostu pomóc.
Zgodziłby się z nim Daniel Amen – pochodzący z Kalifornii psychiatra i specjalista od zaburzeń mózgu. Jego zdaniem mózg powinien być traktowany i leczony przez lekarzy jak każdy inny organ – poprzez fizyczne badanie i obserwację jego aktywności, a nie tylko zadawanie pytań pacjentowi i eksperymentowanie z lekami. Jego dwudziestokilkuletnie badania dowodzą między innymi, że agresywne zachowanie to objaw niezdrowego, a więc nieprawidłowo funkcjonującego mózgu. Przyczyną może być wszystko: nadużywanie alkoholu, przewlekły stres, a nawet dawny wypadek z dzieciństwa. Mózg osoby agresywnej wykazuje inną aktywność niż mózg osoby zdrowej. Dokładna diagnoza ośrodka problemu pozwoli więc na precyzyjne dobranie terapii dla konkretnego pacjenta.
Fresco idzie nieco dalej w swoich rozważaniach: obwinia on całe społeczeństwo, mówiąc o „ofiarach kultury" (ang. „victims of culture"). Rasista jest rasistą, ponieważ takie wartości wmawiano mu od dziecka. Sfrustrowany ubóstwem rodzic wyładowuje agresję na dziecku, które w dorosłym życiu powtarza wyuczone wzorce. System karze ludzi za ich poglądy i wynikające z nich przestępstwa, zamiast winić i naprawiać społeczeństwa, w których te osoby dorastają. Według Fresco, uleczając społeczeństwo, uleczymy problematyczne jednostki.
„Nie ma czegoś takiego jak ludzka natura – tłumaczy Roxanne Meadows z Projektu Venus. – Istnieje natomiast pewien schemat uwarunkowanych ludzkich zachowań".
Według Meadows wcale nie rodzimy się agresywni czy chciwi – tego uczy nas społeczeństwo ukształtowane przez system monetarny.

Ludzie

Czy zatem bez pracy i z łatwym dostępem do wszelkich przyjemności stracimy motywację i cel życia?
„Ludzie w naszej kulturze są przyzwyczajeni do myślenia, że tylko pieniądze ich motywują: skoro będą mieć dostęp do wszystkiego, to co im pozostanie?" – mówi Jacque Fresco.
Twórcy organizacji uważają, że z łatwością znajdziemy inne cele w życiu niż tylko płacenie rachunków. Pieniądze w pewnym sensie wręcz blokują ludzki potencjał, ponieważ odwracają naszą uwagę od rzeczy, w których faktycznie znaleźlibyśmy spełnienie.
Każdy z nas chociaż raz w życiu zastanawiał się, co by robił, gdyby nie musiał martwić się o pieniądze. Według Projektu Venus będziemy mogli robić dokładnie to – mieć mniej obowiązków i zmartwień, a więcej czasu na rodzinę, naukę, podróże czy samorealizację. Bez obowiązkowej pracy nie stracimy sensu życia, wręcz przeciwnie. W końcu najlepsze pomysły w dziejach ludzkości nie powstały dla pieniędzy czy na skutek przepracowania.
„Wojna, bieda, korupcja, głód i ludzkie nieszczęście nie znikną w systemie monetarnym – podsumowuje Fresco. – W tym celu musimy kompletnie zmienić naszą kultur i wartości, w zgodzie z naszym środowiskiem".

Źródło: Focus.pl

Jedenastka weekendu 32.kolejki Lotto Ekstraklasy.

Znamy już niemal wszystkie rozstrzygnięcia w 32. kolejce Lotto Ekstraklasy. Redakcja tygodnika „Piłka Nożna" tradycyjnie wyróżniła najlepszych piłkarzy tej serii spotkań, umieszczając ich w jedenastce weekendu.
W naszym zestawieniu dominują zawodnicy Lechii Gdańsk oraz Legii Warszawa – oba kluby walczące o mistrzostwo Polski dostarczyły po dwóch graczy do jedenastki weekendu. W Lechii, podczas zwycięskiego meczu z Wisłą w Krakowie, na wyróżnienie zapracowali **Sławomir Peszko** oraz **Rafał Janicki**. Natomiast w drużynie Wojskowych, która w niedzielę pokonała 2:0 Pogoń Szczecin, najlepiej zaprezentowali się **Maciej Dąbrowski** i **Vadis Odjidja-Ofoe**.
Również Wisła Płock może pochwalić się duetem reprezentantów w jedenastce minionego weekendu. Za wygrane 3:2 spotkanie z Górnikiem Łęczna wyróżniliśmy bramkarza **Mateusza Kryczkę** oraz **Arkadiusza Recę**.
Zestawienie uzupełniają **Mihai Radut** z Lecha Poznań, **Arvydas Novikovas** z Jagiellonii Białystok, **Radosław Murawski** z Piasta Gliwice, **Paweł Sasin** z Górnika, a także **Bartosz Rymaniak**, który pokazał się z bardzo dobrej strony w barwach Korony Kielce.

TABELA

32 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Jagiellonia Białystok	19	6	7	58:32	34
2	Lech Poznań	18	7	7	56:24	34
3	Legia Warszawa	18	8	6	61:31	33
4	Lechia Gdańsk	18	5	9	49:37	33
5	Wisła Kraków	13	6	13	46:48	23
6	Pogoń Szczecin	10	12	10	47:43	21
7	Bruk-Bet Termalica	12	6	14	31:43	21
8	Korona Kielce	12	4	16	42:59	21
9	Wisła Płock	11	10	11	46:47	24
10	Zagłębie Lubin	10	11	11	40:39	22
11	Piast Gliwice	8	10	14	34:50	19
12	Górnik Łęczna	8	9	15	40:55	18
13	Cracovia	6	14	11	40:45	17
14	Ruch Chorzów	10	6	16	39:48	17
15	Arka Gdynia	8	8	15	38:51	17
16	Śląsk Wrocław	8	10	14	34:49	17

Źródło: PilkaNozna.pll

Wydarzyło się 08 maja - kalendarium

08 maja jest 128.dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 237 dni. 08 maja jest Światowym Dniem Czerwonego Krzyża i Czerwonego Półksiężyca..

08 maja wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:

1808 r. – Została zawarta umowa między Napoleonem Bonaparte a rządem Księstwa Warszawskiego o przyjęciu na żołd francuski 8 tysięcy żołnierzy polskich.

1913 r. – Zainaugurowano Mistrzostwa Galicji w piłce nożnej.

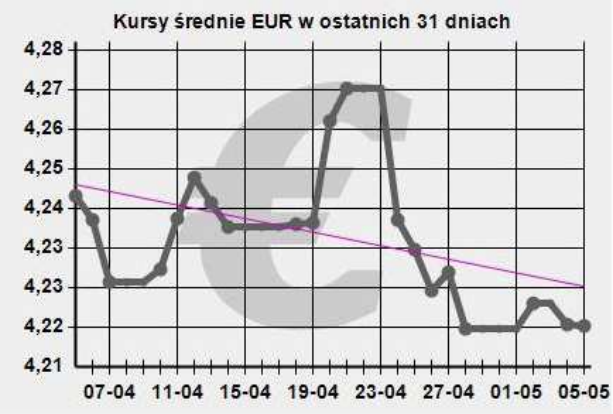
1943 r. – Powstanie w getcie warszawskim: masowe samobójstwo żydowskich powstańców w otoczonym przez jednostki niemieckie i ukraińskie tzw. Bunkrze Anielewicza.

1947 r. Rotmistrz Witold Pilecki został aresztowany przez funkcjonariuszy MBP.

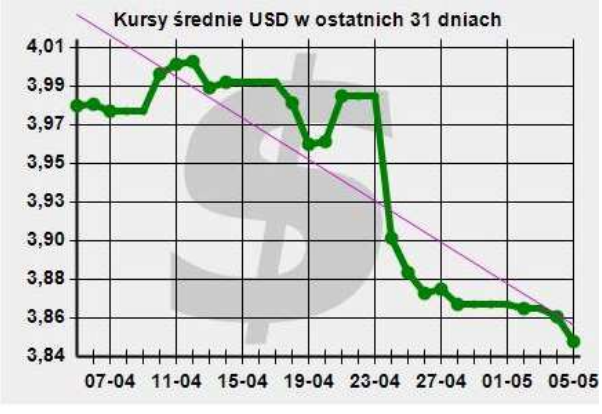
1980 r. - Światowa Organizacja Zdrowia ogłosiła całkowite wytępienie ospy prawdziwej.

2000 r.. – Australia i Korea Północna nawiązały stosunki dyplomatyczne.

Kursy walut (kursy średnie NBP)



Rezygnacja biur

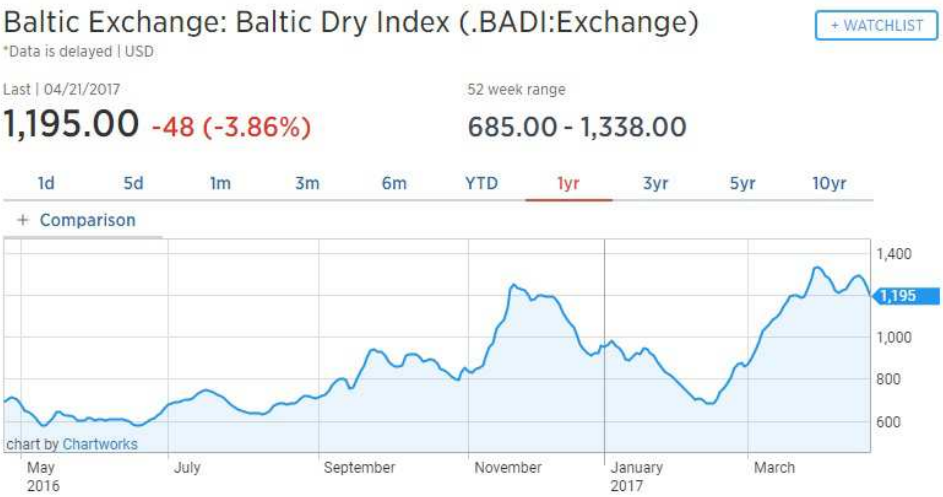


Crude Oil

WTI (NYMEX) Price

End of day Commodity Futures Price Quotes for Crude Oil WTI (NYMEX)

Crude Oil Related ETFs: USO, DBO, USL, DNO



Rozrywka

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

Noc. Wielki pożar. Siedem jednostek straży pożarnej walczy z żywiołem. Do kierującego akcja podchodzi jakiś facet:
- Jak wam idzie? Nikt ze strażaków nie ucierpiał?!
- Niestety - odpowiada strażak - Dwóch naszych ludzi zostało w płomieniach, a sześciu jest ciężko poparzonych. Ale za to wynieśliśmy z budynku szesnaście osób... trwa reanimacja...
- Szesnaście osób?!?! Przecież tam był tylko ochroniarz!
- Skąd pan wie?! Kim pan jest???
- Kierownikiem tego prosektorium...