Dobra wiadomość dla Lotosu. Odkryto złoże ropy z udziałem firmy.

Odkryto nowe złoże węglowodów na Norweskim Szelfie Kontynentalnym. 10 proc. udziałów w nim ma Lotos Norge. Oznacza to, że polski koncern weźmie udział w wydobyciu od 24 do 74 mln baryłek ropy naftowej, które znajdują się w tym miejscu. Dla porównania bałtyckie złoże B8 ma potencjał tylko na 30 mln baryłek. Operatorem złoża Langfjellet jest firma Det Norskie, w udziały w nim ma też Frigg Gama Delta. Na złożu trwajaą teraz dokładnie bada, po których będzie wiadomo, ile węglowodorów się tam mieści.
- Po sierpniowej dostawie 2 mln baryłek ropy z Bliskiego Wschodu, Lotos stawia kolejny krok na drodze ku niezależności energetycznej Polski - podkreśla na łamach portalu Trojmiasto.pl Robert Pietryszyn, prezes Grupy Lotos. - Zmierzamy w jasno wytyczonym kierunku i jak widać, w ostatnim czasie osiągamy coraz większe sukcesy we wzmacnianiu potencjału surowcowego naszego państwa. Po latach zastoju w dywersyfikacji dostaw surowców pozyskiwanych i przetwarzanych przez Lotos, zwiększamy intensywność współpracy z naszymi partnerami.
Za Lotosem bardzo dobre I półrocze. Średnie dzienne wydobycie spółek LOTOSU w Norwegii, Polsce i na Litwie wyniosło w analizowanym okresie 29 tys. baryłek ekwiwalentu ropy naftowej (boe) (+106% r/r). W całym I półroczu 2016 LOTOS wydobył blisko 5 mln boe (+135% r/r). Jest to najwyższy wynik w historii spółki. Przychody ze sprzedaży segmentu wydobywczego wyniosły 611 mln zł (+61% r/r), na co wpływ miało zwiększone wydobycie gazu, kondensatu i ropy naftowej ze złóż na polu Sleipner (Norweski Szelf Kontynentalny) oraz złoża B8 (Morze Bałtyckie). Wynik operacyjny (EBIT) wyniósł w I półroczu br. -16,8 mln zł, co było spowodowane przede wszystkim efektem zdarzeń jednorazowych (odpisy na poszczególnych koncesjach). Oczyszczony EBIT segmentu wydobywczego wyniósł 71,4 mln zł (+56% r/r) a oczyszczony wynik operacyjny powiększony o amortyzację (EBITDA) 352 mln zł (+98% r/r).

Źródło:gospodarkamorska.pl

Nowy katamaran pasażerski Żeglugi pasażerskiej.

W stoczni remontowej Żeglugi Mazurskiej w Giżycku powstaje nowy statek pasażerski. Jest to jednostka dwukadłubowa, tzw. katamaran, o długości 16,60 m i szerokości 4,80 m.
Statek o zanurzeniu ok. 70 cm będzie napędzany dwoma silnikami wysokoprężnymi. Na pokład zabierze 56 pasażerów. Jednostka zostanie zwodowana jeszcze w tym roku, zaś regularną żeglugę po Wielkich Jeziorach Mazurskich rozpocznie w przyszłorocznym sezonie. Prezentowany fotoreportaż ukazuje proces łączenia nadbudówki z kadłubami.
Flota Żeglugi Mazurskiej to 10 statków wycieczkowych mogących przewieźć jednorazowo do 1100 osób. Bełdany, Dargin, Kisajno, Niegocin, Roś, Śniardwy, Tałty, Wigry oraz Derkacz i Kormoran wyruszają z przystani w Giżycku, Rucianem – Nidzie, Mikołajkach, Węgorzewie, Rynie oraz Rydzewie na szlaki wodne Mazur.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Kadłub nowoczesnego kablowca wypłynął ze stoczni Crist.

W sobotę 03/09 ze Stoczni Crist wypłynął częściowo wyposażony kadłub kablowca ABB Victoria, zamówionego przez firmę ABB. Teraz kadłub zmierza do norweskiej stoczni Ulsteinvik, gdzie zostanie dokończona budowa jednostki. Statek trafi do służby w 2017 roku.

ABB Victoria ma być najnowocześniejszym kablowcem do układania i serwisowania kabli podmorskich. Jednostka będzie mierzyć 140 m długości i 30 m szerokości. W polskim zakładzie powstał kadłub z nadbudówką i zainstalowaną częścią urządzeń i systemów ogólnookrętowych. Stępkę pod budowę statku położona 10 października zeszłego roku.
Na pokładzie kablowca znajdzie się wiele rozwiązań stworzonych przez ABB. Przykładem może być pokładowa sieć stałego napięcia oraz specjalny system rozdzielczy energii elektrycznej, które będą korzystać z jednego obdwodu stałoprądowego do napędu statku.
Dodtkowo jednostka będzie wyposażona w pełny system automatyki ABB oraz trzy pędniki typu Azipod. Wszystkie te nowoczesne systemy pozwolą oszczędzić zużycie paliwa o 27 procent. Na pokładzie jednostki zainstalowane zostanie nowoczesne oprogramowanie do monitorowania ruchu i prognozowania.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Gotlandia zapleczem technicznym dla Nord Stream 2? Trwają negocjacje.

Port Mukran w Niemczech oraz dwa fińskie porty - Hamina Kotka i Koverhar. To lokalizacje, jakie spółka odpowiedzialna za realizację gazociągu Nord Stream 2 wybrała na bazę logistyczną dla planowanej inwestycji po dnie Morza Bałtyckiego. Ma do nich dołączyć szwedzka Gotlandia. Uzyskanie zgody nie będzie jednak łatwe dla Rosjan.
Konsorcjum Nord Stream 2 AG, w którym Gazprom jest największym akcjonariuszem, chce wynająć port Slite na Gotlandii i wykorzystać go jako miejsce do przechowywania rur, które zostaną wykorzystane przy budowie projektu. Dla władz wyspy, która zmaga się z problemami rozwojowymi i finansowymi, umowa warta 50 milionów koron to kusząca propozycja. Jednak władze Szwecji, w obawie o bezpieczeństwo wyspy, nie chcą się na nią zgodzić. Jak podają szwedzkie media, Gazprom wykorzystywany jest jako narzędzie do realizacji polityki Kremla. Dzięki temu projektowi Rosja mogłaby eksportować większość surowca trasą północną bezpośrednio do Niemiec, z pominięciem na przykład Ukrainy.
Strategiczne położenie Gotlandii to kolejny punkt przemawiający za odrzuceniem rosyjsko-niemieckiej propozycji. Rosja, wykorzystując nową inwestycję na Bałtyku oraz port w Slite pod pretekstem ochrony swoich interesów gospodarczych, może zwiększyć aktywność militarną na tym akwenie. Zdaniem gen. Karlisa Neretnieksa, byłego rektora szwedzkiej Akademii Obrony Narodowej, inwestycja to zastrzyk dla budżetu regionu, jednak długofalowo zwiększy ona zagrożenie dla całego Morza Bałtyckiego.

Kluczowa decyzja Gotlandii

Konsorcjum Nord Stream 2 jesienią ma złożyć wniosek do szwedzkiej agencji środowiska o zgodę na położenie dwóch kolejnych nitek gazociągu Nord Stream 2, mającego przechodzić przez wody terytorialne Szwecji. Kluczowe może okazać się tutaj stanowisko samej Gotlandii. Margot Wallström, szwedzka minister spraw zagranicznych, podkreśliła, że władze lokalne mają prawo same decydować o przyjęciu zagranicznych inwestycji w zakresie infrastruktury komunalnej.
Zaniepokojony planami budowy gazociągu Nord Stream 2 jest także szwedzki premier Stefan Löfven. Decyzję w tej sprawie pozostawił jednak przedstawicielom Unii Europejskiej.

Zagrożony ekosystem

Plany budowy Nord Stream 2 nie podobają się także przedstawicielom Greenpeace. Po tym, jak władze rosyjskiego obwodu leningradzkiego ogłosiły, że chcą dokonać zmiany granic Rezerwatu Kurgalskiego, ekolodzy obawiają się, że w tej sytuacji samorząd zgodzi się na ułożenie odcinka gazociągu Nord Stream 2 właśnie na terenie rezerwatu. Ich zdaniem, taka decyzja doprowadzi do protestów ludności, a to zwiększy prawdopodobieństwo rezygnacji partnerów z realizacji projektu.
Nord Stream 2 zakłada budowę dwóch nitek gazociągu o łącznej przepustowości 55 mld m3 rocznie. Ma on dostarczać gaz z Rosji do Niemiec pod dnem Morza Bałtyckiego, jako uzupełnienie już istniejących dwóch nitek Nord Stream. Łącznie oba gazociągi będą mogły przesyłać 110 mld m3 gazu rocznie. Jedynym udziałowcem w

konsorcjum Nord Stream AG 2 jest teraz spółka Gazprom. Docelowo miała ona dysponować 50 % akcji. Zachodnie firmy, takie jak BASF/Wintershall, E.ON, OMV, Shell i Engie miały mieć po 10 % udziałów.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Japonia testuje pływające turbiny wiatrowe. Konkurencja dla Europy?

Japonia dołączyła do walki o rynek pływających farm wiatrowych, na którym dominują firmy z Europy, takie jak portugalski EDP i norweski Statoil. Mitsubishi Heavy Industries oraz Hitachi rzucają im wyzwanie.
U wybrzeży japońskiego wybrzeża, na wysokości Fukushimy, trwają testy pływających turbin wiatrowych o mocy 2 i 7 MW. Na miejsce dostarczono też turbinę o mocy 5 MW, którą zbudował japoński koncern Hitachi. Fukushima Offshore Wind Construction to obecnie największy tego rodzaju projekt na świecie, a jego celem jest sprawdzenie, na ile ekonomiczne może być zastosowanie pływających elektrowni wiatrowych i znalezienie możliwości redukcji kosztów.
Projekt Fukushima Offshore Wind Construction jest finansowany przez japoński rząd. Instalacja najmniejszej turbiny (tej o mocy 2 MW) kosztowała w przybliżeniu 2 mln jenów na kW zainstalowanej mocy. Autorzy projektu chcą ograniczyć ten koszt do 0,5 mln jenów/kW.
Mitsubishi Heavy Industries działa już aktywnie na rynku morskiej energetyki wiatrowej w ramach joint venture z duńskim producentem turbin wiatrowych Vestas. Mitsubishi dostarczyło do projektu turbinę o mocy 7 MW. Na razie jej testy wstrzymano w celu wykonania dodatkowych prac i mają one ponownie ruszyć na początku przyszłego roku.
Morska energetyka wiatrowa rozwija się w szybkim tempie w Europie. Stosowane komercyjnie rozwiązania bazują na morskich wiatrakach na stałe przytwierdzonych do morskiego dna. Wykorzystanie turbin pływających daje potencjalną możliwość obniżenia kosztów instalacji. Duże znaczenie ma także możlwiość umiejscowienia morskich farm wiatrowych także w obszarach, w których ze względu na głębokość morza nieopłacalne staje się budowanie wiatraków przytwierdzonych dna.
Ostatnio do wyścigu o sektor pływających farm wiatrowych dołączyli także Francuzi. Dzięki zorganizowanej w tym kraju aukcji dla tego rodzaju projektów, francuskie firmy mogą zdobyć kompetencje w zakresie budowy i eksploatacji takich instalacji.
Pierwszą farmę wiatrową na Morzu Śródziemnym, dzięki zakończonej niedawno aukcji, zbuduje natomiast konsorcjum EolMed, na czele którego stoi francuska firma Quadran. Projekt o nazwie Le Gruissan będzie się składać z czterech pływających turbin wiatrowych, które dostarczy niemiecki Senvion. Moc każdej z nich wyniesie 6,2 MW. Z kolei projekt na Atlantyku, w północnej części francuskiego wybrzeża, zostanie zrealizowany przez konsorcjum firm Eolfi oraz chińskiego China General Nuclear Power Group. Ta pływająca farma wiatrowa będzie się składać z turbin Heliade o mocy 6 MW, które dostarczy GE. Konstrukcje dla projektu na Atlantyku powstaną w stoczni we francuskim Saint Nazaire. Turbiny zostaną wyprodukowane przez francuski oddział GE, który został przejęty przez Amerykanów od firmy Alstom.
Ocenia się, że obecnie wartość globalnego rynku pływających farm wiatrowych wynosi dziś około 490 mln dolarów. Dla porównania wartość rynku morskiej energetyki wiatrowej bazującej na razie na tradycyjnych konstrukcjach to tylko 113 mld dolarów.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Dzień otwartych bram na terenach gdyńskiej stoczni.

Przenieść się w przedwojenną przeszłość gdyńskiej stoczni, poznać najnowocześniejsze standardy produkcyjne europejskiej stoczni, a nawet złożyć wizytę w położonym w piwnicy budynku G-330 „Akwarium" schronie przeciwatomowym - to tylko niektóre z najważniejszych atrakcji, które czekały na tysiące gdynian zwiedzających teren gdyńskiej stoczni w ramach 90-tych urodzin Gdyni.
Gdynia świętuje 90. Urodziny od lutego 2016r.
- Szukaliśmy oryginalnych pomysłów. Można było zorganizować kolejny koncert, pokaz fajerwerków czy imprezę plenerową, jednak takie formy świętowania powielałyby schematy.
Pokazanie trybu codziennej pracy firm zlokalizowanych na terenach stoczniowych, miejsca nierozerwalnie związanego z Gdynią w równym stopniu, co port. Urzędowi Miasta Gdynia zależało na tym, by pokazać mieszkańcom Trójmiasta, że wbrew obiegowej opinii tereny po Stoczni Gdynia tętnią życiem. Aktualnie na terenach postoczniowych pracuje taka sama liczba wykwalifikowanych specjalistów, co przed fatalną decyzją Komisji Europejskiej z 6 listopada 2008r., kiedy to odmówiono stoczni przyznania pomocy publicznej.
- każdy odwiedzający mógł przekonać się, że obszary stoczni kreują olbrzymi potencjał produkcyjny, przemysł stoczniowy pokonał trudności lat 90. i początku lat 2000. Chcieliśmy uzmysłowić ten fakt mieszkańcom trójmiejskiej aglomeracji oraz przybywającym nad morze turystom z całego kraju. Na co dzień przechodnie spieszący się do pracy mijają stoczniowe obszary produkcyjne i spacerują w cieniu dźwigów i żurawi. Nie zdają sobie sprawy z ogromu codziennej pracy wykonywanej przez stocznie oraz z zaawansowania wdrażanych u nas technologii produkcyjnych w niczym nie ustępujących tym, które stosują skandynawskie, czy zachodnioeuropejskie stocznie. Dziś można było nie tylko wszystko zobaczyć, ale i dotknąć, zapoznać się z działalnością kilkudziesięciu przedsiębiorstw pracujących w obrębie terenu zarządzanego przez Bałtycki Port Nowych Technologii.
Pogoda sprzyjała zwiedzaniu oraz spacerom po stoczni. Na zmęczonych czekała strefa piknikowa, gdzie w namiotach rozstawionych w otoczeniu masywnych budynków przemysłowych z początków XX wieku, nowoczesnych, szklano-żelbetonowych biurowców oraz lasu dźwigów i żurawi można było odpocząć od letniego słońca oraz zjeść ciepły posiłek. Gdynianie żywo zareagowali na ofertę zwiedzania stoczni. Przyjeżdżający pozytywnie ustosunkowali się do prośby władz miasta i pozostawili samochody na parkingach przybywając na miejsce komunikacją miejską. Miejskie trolejbusy przewoziły turystów aż na ulicę Czechosłowacką, prawie pod same bramy stoczni.
"Odkrywanie stoczni" to pokłosie udanych spacerów, które latem były organizowane w Gdyni. Szlak modernizmu, Legendy Morskiej i inne zgromadziły w sumie tysiące chętnych do poznania historii architektury Gdyni.
Już wcześniej w sezonach urlopowych na mniejszą skalę organizowano wycieczki i spacery po stoczni dla mniejszych grup zwiedzających, ale nigdy wcześniej przed 3 września br. przez stocznię nie przewinęły się takie tłumy zwiedzających. Turyści mogli poznać tajniki produkcji statków i konstrukcji, zwiedzić budynki pamiętające początki polskiego przemysłu stoczniowego, a także zobaczyć codzienną pracę firm eksportujących jedne z najnowocześniejszych produktów w skali kraju. Organizatorzy wytyczyli 7 tras. Pierwszą była trasa historyczna, rozpoczynająca się tuż przed statkiem-pomnikiem „Samarytanka", będącym pierwszych zaprojektowanym i wybudowanym statkiem w Gdyni. Motorówka sanitarna zaprojektowana w 1930r. była pierwszą jednostką zbudowaną w całości w oparciu o oryginalny projekt polskiego biura konstrukcyjnego. Zwodowano ją 17 września 1931r. i oddano do służby w 1933r. Kursowała ona między Dworcem Morskim, z którego odchodziły potężne transatlantyki zmierzające do portów USA i Argentyny a szpitalem kwarantannowym położonym w Gdyni Babich Dołach oraz Gdynią Grabówek połączoną linią kolejową z portem. Statek służył również jako jednostka pilotująca na usługach Urzędu Morskiego. 21 września 1939r. Niemcy przejmują „Samarytankę" wraz z całą Gdynią. Hitlerowcy nadali zdobyczy nazwę „Stegna". Dalsze losy jednostki n ie są do końca wyjaśnione. Wg jednej wersji miała być ona zatopiona w 1944r. w czasie zmasowanego, alianckiego nalotu a następnie wydobyta z jednego z basenów portowych, wg innej, polskie władze znalazły wrak „Samarytanki" u wybrzeży Belgi. W 1971r. odrestaurowany statek został postawiony przed budynkiem ówczesnego biura projektowego jako symbol dumy gdyńskiej stoczni.

Można było zobaczyć również schron przeciwatomowy, zbudowany w 1977r. by chronić załogę stoczni w razie konfliktu nuklearnego. Ta część ekspozycji stwarza dodatkową możliwość zapoznania się z oryginalnym, pochodzącym z przełomu lat 70. i 80. wyposażeniem centrum dowodzenia Obrony Cywilnej. Otwierając pancerne drzwi schronu i zagłębiając się w labirynt betonowych korytarzy można było odbyć prawdziwą podróż w czasie do czasów zimnej wojny. Zgodnie z obowiązującymi wówczas normami na terenie stoczni rozmieszczono kilkanaście schronów dla pracowników.
Miłośnicy fotografii nie mogli przegapić okazji do zrobienia panoramy stoczni rozpościerającej się z 10 piętra biurowca akwarium. Można było zobaczyć krótki film pokazujący historię stoczni na przestrzeni kilku dekad. Prócz tego swoje bramy otworzyły dla zwiedzających stocznie Nauta i Crist będące największymi i najprężniej działającymi przedsiębiorstwami usytuowanymi na terenie produkcyjnym stoczni.
- Analizując przepustowość 7 tras, biorąc pod uwagę względy bezpieczeństwa a także komfort zwiedzających spodziewaliśmy się dziś co najmniej 4 tys. odwiedzających, jednak najprawdopodobniej przez stocznie przewinęło się o wiele więcej ludzi - szacuje Sebastian Drausal, rzecznik prasowy Urzędu Miasta Gdynia.
Impreza spotkała się z bardzo dużym zainteresowaniem ze strony mediów. Na miejscu obecne były zarówno stacje lokalne, jak Telewizja Gdańsk, oraz media ogólnopolskie, jak TVN, który prócz telewizyjnej relacji z wydarzenia nadał prognozę pogody specjalnie z myślą o gdynianach wybierających się na wycieczkę po obszarze stoczni, a także TVN24. Prócz gości zwiedzających stoczniowe zakłady produkcyjne osiągnięcia stoczni mogli wiec poznać telewidzowie z całego kraju.
Nie zabrakło również ciekawostek z historii samej stoczni.
- W 1936r. stoczni groziła upadłość, jednak ówczesne państwo polskie uratowało ją poprzez udzielenie istotnej pomocy finansowej. Zbudowano wówczas kolejny dok, słynne biuro projektowe, zaczęto przygotowywać kolejne doki i pochylnie. 28 sierpnia 1938 roku położono stępkę pod pierwszy pełnomorski statek handlowy, zamówiony przez Żeglugę Polską, największego armatora międzywojennej Polski. Cała konstrukcja, łącznie z silnikami i wyposażeniem okrętowym powstała w Polsce. Zgodnie z planem „Olza" miała być wodowana 17 września 1939r. Wiele wskazuje na to, że próbę zniszczenia jednostki na pochylni, aby nie wpadła w ręce wroga udaremnili sabotażyści z v kolumny. 21 września 1939r. statek wpadł w ręce Niemców wraz z infrastrukturą portu gdyńskiego. Wrak „Olzy" do dziś spoczywa na dnie Zatoki Gdańskiej czekając na swoich odkrywców.
Już w 1940r. w stoczni gdyńskiej pojawili się specjaliści ze stoczni marynarki niemieckiej w Kiloni i założyli w Gdyni filię tej stoczni. W Gdyni remontowano okręty wojenne, w tym pancerniki w rodzaju Schleswig-Holstein czy Gneisenau, a nawet budowano najlepsze okręty podwodne II wojny światowej, U-21. Wycofujący się Niemcy w całości zniszczyli stocznię. Po wojnie przez krótki okres w stoczni naprawiano samochody trafiające do Polski w ramach programu pomocy UNRRA. Na terenie stoczni zmontowano 1,5 tys. samochodów. W 1951r. stoczni nadano nazwę im Komuny Paryskiej. Począwszy od lat 60. ponad połowę klientów stoczni stanowili już armatorzy zachodnioeuropejscy. W 1989r. dobrze prosperująca stocznia padła ofiarą transformacji gospodarczej. Na przełomie lat 90. i 2000. intensywnie rozwinęła się, przeżywając lata rozkwitu. W 2003r. uznano ją za najlepszą stocznię w Europie i 15. na świecie. W 2009r. stocznia upadła. Nie oznaczało to jednak końca przemysłu stoczniowego. Na terenach postoczniowych produkcję rozpoczęły 3 różne przedsiębiorstwa- Crist, Stocznia Remontowa Nauta, Vistal, a także kilkanaście różnych przedsiębiorstw. Do dziś świetnie szybko się one rozwijają.
Turystów, którzy oprócz historii stoczni chcieli poznać jej codzienną pracę a także ciekawostki związane z technologią powstawania statków i konstrukcji stalowych z pewnością zainteresowała wyprawa na tereny produkcyjne Grupy Kapitałowej Vistal, produkującej konstrukcje stalowe przeznaczone pod platformy wiertnicze. Zwiedzający mieli okazję zobaczyć największą inwestycję przeprowadzoną przez firmę w ciągu ostatnich kilku lat, halę produkcyjną mającą ponad 250m długości. W hali pracują suwnice o udźwigu ponad 100ton. Budynek postawiono w 2014r. na miejscu przedwojennej olejarni. W obecnej chwili głównym trzonem prac są konstrukcje stalowe, wykonywane z myślą o platformie wiertniczej zamówionej przez kontrahenta z Norwegii. Vistal zbuduje 4 piętra konstrukcji przeznaczonej pod eksploatację na Morzu Północnym.
Z kolei Energomontaż zaprezentował poszczególne etapy powstawania statków typu Jack-up budujących konstrukcje przybrzeżne, takie, jak morskie farmy wiatrowe rozlokowane głównie na wodach Morza Północnego. Energomontaż zbudował dotychczas 4 podobne jednostki. Na halach produkcyjnych sekcje jednostek składane są w poszczególne bloki, które są następnie łączone w cały kadłub oraz nadbudówkę. Używane przez stocznie

urządzenia potrafią kształtować blachę mającą nawet powyżej 100 mm grubości. Największe elementy składa się w całości w suchym doku. W chwili, gdy zwiedzający mijali hale produkcyjne w stoczni trwały właśnie prace nad budową kablowca, czyli specjalistycznej jednostki do układania kabli na morskim dnie, zamówionego przez norweską stocznię Kleven, a także nad jednostkami typu PSV i innowacyjnym promem o napędzie hybrydowym.
Inicjatywa władz Gdyni była udaną próbą sprostania najtrudniejszemu zadaniu jakim było przekazanie przeciętnym gdynianom w przystępnej formie specjalistycznej wiedzy z zakresu technologii stoczniowych. Każda z 7 tras była unikalna, a organizatorom wycieczek udało się uniknąć zarówno przekazywania banalnych informacji, jak i zasypywania turystów nadmiarem technicznej terminologii. Dzień otwarty stoczni na długo zapisze się w pamięci mieszkańców Trójmiasta jako żywa lekcja historii miasta i promocji polskiej gospodarki morskiej.

Źródło: morzaioceany.pl

Zacieśnienie trójstronnej współpracy portów Ystad, Szczecin i PŻB.

W dniu 29 sierpnia br. w szwedzkim porcie Ystad na promie Mazovia przedstawiciele zarządów portów oraz polskiego armatora promowego podpisali List Intencyjny dotyczący trójstronnej współpracy.
W spotkaniu uczestniczyli reprezentanci wszystkich stron w osobie Piotra Redmerskiego, prezesa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej oraz prezesa Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, Dariusza Słaboszewskiego i Bjorna Bostroma dyrektora portu Ystad.
Głównym celem dokumentu jest zagwarantowanie odpowiedniej infrastruktury obu portów i obsługi dużych promów, które PŻB zamierza wprowadzić na trasie Świnoujście – Ystad.
Jak wynika z treści listu, porty uwzględniając warunki techniczne dwóch nowych promów, zapewnią pełną ich obsługę w zakresie cumowania, załadunku i rozładunku wszelkich pojazdów. Prawdopodobnie kontrakt na budowę obu jednostek zastanie podpisany jeszcze w tym roku, natomiast już pierwsza z nich ma być ukończona i przejść do eksploatacji w 2019 roku.
Dane dotyczące nowych statków (ro-pax):
- Długość - 228 m
- Szerokość - 31 m
- Linia załadunkowa - 3500 m
- Zanużenie - 6.4 m
- Nośność - 10 000 DWT
- Paliwo - Dual fuel (MGO/ LNG)
- Ilość pasażerów - 900
- Ilość kabin / łóżek - 250/700
- Możliwość przewozu wagonów kolejowych na jednym lub dwóch statkach – w opcji

Koszt budowy jednostki szacuje się na 450 mln.
„Promy, które zostaną wybudowane, muszą gdzieś zawijać, dlatego tak ważna jest kooperacja z portami w Polsce i Szwecji" – zaznaczył prezes PŻB.
Podczas konferencji towarzyszącej podpisaniu listu był obecny Paweł Brzezicki, podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz przedstawiciele Ministerstwa Przedsiębiorczości i Innowacji Szwecji. To wydarzenie jest następstwem wcześniejszych działań, dotyczących aktywizacji sektora przemysłu okrętowego w Polsce i przyjęcia tzw. ustawy stoczniowej, która wejdzie w życie 1 stycznia 2017r.

Źródło: morzaioceany.pl

Northern Coasts 2016.

Załogi śmigłowców Mi-14PŁ z Darłowskiej Grupy Lotniczej rozpoczynają dzisiaj udział w międzynarodowych manewrach pod kryptonimem Northern Coasts 2016. W ćwiczeniach organizowanych przez siły zbrojne Danii i Niemiec uczestniczy blisko 40 okrętów oraz lotnictwo państw członkowskich NATO, a także siły państw partnerskich sojuszu.
Scenariusz ćwiczeń zakłada konflikt wywołany zajęciem wyspy Bornholm przez fikcyjne państwo. W odpowiedzi na zaistniałą sytuację ONZ wydaje rezolucję, na podstawie której siły międzynarodowe będą dążyć do deeskalacji napięcia i przywrócenia pokoju. 5 wrzesnia kończy się faza portowa manewrów, która jest ostatnim etapem przygotowania wydzielonych sił do udziału w ćwiczeniu. Okręty uczestniczące w tegorocznej edycji Northern Coasts wyjdą w morze i skierują się w rejon operacji obejmujący Cieśniny Bałtyckie oraz zachodnią część Bałtyku. Tym samym rozpocznie się przygotowawcza faza morska, czyli faktyczne działania na morzu. Okręty, samoloty i śmigłowce będą funkcjonować pojedynczo i w niewielkich grupach taktycznych. Celem tej części manewrów jest doskonalenie podstawowych elementów operacji morskiej, a także współpracy w ramach międzynarodowych zespołów. Na 12 września zaplanowano rozpoczęcie trzeciej, głównej części ćwiczenia. Będzie to zakrojona na szeroką skalę międzynarodowa operacja pokojowa, obejmująca działania na morzu, w powietrzu i lądzie.
W poniedziałek, 5 września, do udziału w ćwiczeniu włączy się para śmigłowców zwalczania okrętów podwodnych Mi-14PŁ. Na kolejne epizody będą one startować z macierzystego lotniska w Darłowie. Dla załóg czternastek zaplanowano współpracę z niemieckim morskim samolotem patrolowym P-3C Orion, wyposażonym w wyrzucany imitator okrętu podwodnego, a także ze Stałym Zespołem Okrętów NATO Grupa 1, z którym Mi-14PŁ będą prowadziły poszukiwania szwedzkiego okrętu podwodnego typu Gotland.
Northern Coasts to jedne z największych cyklicznych ćwiczeń na Bałtyku. Ich głównym celem jest rozwijanie współpracy międzynarodowej na rzecz bezpieczeństwa morskiego. W tym roku uczestniczy w nich korweta zwalczania okrętów podwodnych ORP Kaszub z 3 Flotylli Okrętów, a także jednostki 8 Flotylli Obrony Wybrzeża - niszczyciel min ORP Flaming wraz z trałowcami ORP Resko, ORP Dąbie i ORP Jamno.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Słońce na Ziemi.

Proces spalania kopalin jest podstawowym sposobem pozyskiwania energii, a przecież ich zapasy nie są wieczne. Dlatego naukowcy poszukują innych metod na miarę XXI w. Najwięcej nadziei wiążą z fuzją jądrową, wykorzystywaną do tej pory wyłącznie w celach militarnych.
Pierwsze elektrownie jądrowe pojawiły się w latach 50. ub.w., a ich reaktory działały dzięki reakcji rozszczepiania jąder pierwiastków ciężkich, głównie uranu. Ta wykorzystywana do dzisiaj technologia stwarza wiele zagrożeń związanych z przechowywaniem odpadów radioaktywnych, niebezpieczeństwem rozprzestrzeniania broni jądrowej i terroryzmu. Także same reaktory ulegają awariom. Rozwój energetyki jądrowej został prawie wstrzymany po katastrofie w Czarnobylu w kwietniu 1986 r., kiedy nad Europą przepływała chmura radioaktywna. Awaria w japońskiej elektrowni jądrowej w Fukushimie w marcu 2011 r. spowodowała spowolnienie tempa rozwoju energetyki jądrowej na całym świecie, a niektóre państwa postanowiły zamknąć istniejące zakłady i zrezygnować z tej metody pozyskiwania energii.
Eksperci przewidują, że do roku 2050 zapotrzebowanie na energię się podwoi. Obecne metody jej wytwarzania nie są w stanie sprostać tym potrzebom. Jednym z rozwiązań może się stać kontrolowana synteza termojądrowa. Zajmujący się tym zagadnieniem naukowcy dowodzą, że jest ona w stanie zapewnić praktycznie nieskończone ilości energii, przy tym będzie źródłem bezpiecznym dla środowiska.
Plazma

Fuzja jądrowa to odwrotność rozszczepiania jąder pierwiastków ciężkich i w procesie tym energia wyzwalana jest podczas fuzji (łączenia) jąder atomów pierwiastków lekkich. Proces ten zachodzi we wnętrzu gwiazd, a więc i w naszym Słońcu, w temperaturze kilkunastu milionów stopni Celsjusza i pod niewyobrażalnie wysokim ciśnieniem grawitacyjnym. W wyniku zachodzących reakcji atomowych z lżejszych pierwiastków powstają cięższe. We wnętrzu Słońca podstawową reakcją jest tworzenie się jąder helu z łączenia się jąder wodoru. Uwalnia się wtedy niewiarygodnie dużo energii cieplnej. Ale w jądrze Słońca panuje temperatura rzędu 15 mln °C, a ciśnienie wynosi około 400 mld atmosfer.

Do tej pory fuzję tego typu w warunkach ziemskich udało się przeprowadzić podczas wybuchu bomby wodorowej. Okazuje się jednak, że taka kontrolowana reakcja jest możliwa do przeprowadzenia także na naszej planecie – po „nieznacznej" modyfikacji. Wystarczy zwiększyć temperaturę procesu do 150–200 mln °C, by doszło do fuzji już przy ciśnieniu 1–2 atmosfer. Warunki takie wystarczą do połączenia się jąder cięższych izotopów wodoru, czyli deuteru i trytu. W temperaturze powyżej 10 mln °C mieszanina ta przechodzi w czwarty stan skupienia – plazmę, w której znajdują się swobodne naładowane cząstki i która jest całkowicie zjonizowana. Podczas fuzji dwóch atomów wodoru powstaje atom helu, jeden wolny neutron i uwalniana jest duża ilość energii cieplnej – 17,59 MeV (megaelektronowoltów). Ilość protonów i neutronów nie zmienia się w trakcie syntezy, a powstająca energia bierze się z różnicy mas pomiędzy substratami i produktami reakcji.

Synteza termojądrowa jest najwydajniejszym źródłem energii. Co ważne, elektrownia termojądrowa nie zanieczyszcza środowiska, gdyż proces syntezy nie generuje odpadów. Reakcja fuzji mieszaniny deuter–tryt jest mniej więcej trzykrotnie efektywniejsza niż rozszczepienie izotopu uranu 235U. Do zaspokojenia przez rok potrzeb elektrowni plazmowej o mocy 1 GW potrzeba zaledwie 100 kg deuteru i kilku ton litu. Do działania przez rok elektrowni węglowej o takiej samej mocy potrzeba 2 mln ton węgla.

Skąd pozyskać deuter i tryt? Obie odmiany wodoru dosłownie nas otaczają: każdy metr sześcienny wody zawiera mniej więcej 30 g deuteru i przy obecnym światowym zużyciu energii wystarczy go na 100 mln lat. Natomiast tryt łatwo pozyskać z licznych związków chemicznych litu, które występują w skorupie ziemskiej oraz w słonej wodzie. Zasoby lądowe tego pierwiastka szacowane są na 39 mln t, a morza i oceany zawierają aż 230 mld t litu.

Jądra atomowe obu izotopów wodoru mają dodatni ładunek elektryczny, więc się odpychają. By doszło do fuzji, jądra atomów deuteru i trytu muszą się zbliżyć na odległość rzędu 10–15 m, ale wtedy na przeszkodzie stają siły elektrostatyczne. Dopiero niewyobrażalnie wysoka temperatura panująca w plazmie pozwala pokonać siły odpychania. W teorii opracowano kilka metod, które mogą pozwolić wykorzystać syntezę jądrową jako źródło energii. Najbardziej obiecujące i naj intensywniej badane są dwa podejścia: magnetyczne oraz inercyjne uwięzienie plazmy.

Magnetyczne uwięzienie plazmy

W 1950 r. Igor Tamm i Andriej Sacharow opracowali ideę urządzenia do przeprowadzania kontrolowanej syntezy termojądrowej za pomocą magnetycznego uwięzienia plazmy. Urządzenie to tzw. tokamak. Nazwa jest skrótem z języka rosyjskiego od słów „toroidalna komora z cewką magnetyczną". Pierwsze urządzenie tego typu powstało w 1956 r. w Instytucie Energii Atomowej w Moskwie.

Zasadniczą część tokamaka stanowi komora próżniowa w kształcie torusa, obejmująca rdzeń transformatora, wypełniona zjonizowanym gazem deuterowym lub deuterowo-trytowym. Podgrzewanie plazmy odbywa się w kilku etapach. Zmienne pole magnetyczne pochodzące z transformatora indukuje w gazie prąd elektryczny o wielkim natężeniu, co powoduje w nim wyładowania. Dzięki temu następuje dalszy wzrost temperatury gazu do 10 mln stopni i stopnia jego jonizacji. W efekcie tworzy się gorąca plazma. Dzięki emitowaniu silnego pola magnetycznego przez wewnętrzne elektromagnesy przybiera ona kształt pierścienia. Pole magnetyczne wspomagane jest znacznie słabszym polem poloidalnym, wytwarzanym przez prąd elektryczny płynący w plazmie.

Tak podgrzaną wstępnie plazmę bombarduje się wiązkami neutralnych cząsteczek o wysokiej prędkości. Podczas zderzania się z jonami deuteru i trytu przekazują one im swoją energię. Nagłe zwiększenie mocy pola magnetycznego umożliwia kompresję obłoku plazmy, co jeszcze bardziej podnosi jej temperaturę. Na koniec podgrzewa się plazmę promieniowaniem mikrofalowym. Po tych etapach podgrzewania temperatura plazmy przekracza 150 mln °C.

Jak zamienić uzyskaną energię cieplną na energię elektryczną? Jądra helu powstające podczas fuzji niosą w formie energii kinetycznej około 20% energii wyzwolonej w czasie reakcji. Energia ta przekazywana jest plazmie,

w wyniku czego następuje jej samopodgrzewanie się. Aż 80% otrzymanej energii niosą neutrony produkowane podczas trwania fuzji. Ponieważ nie mają ładunku elektrycznego, nie poddają się działaniu pola magnetycznego i nie oddziałują z plazmą. Swobodnie opuszczają obszar reakcji i bombardują wyłożenie ścian reaktora, gdzie są wychwytywane i oddają swoją energię w postaci ciepła. Energia ta jest pobierana przez chłodziwo, które przepływa przez obudowę urządzenia i przekazuje ją do wytwornicy pary wodnej, napędzającej turbiny generatorów prądu.

Źródło: Wiedza i Życie.pl

Wydarzyło się 05 września - kalendarium

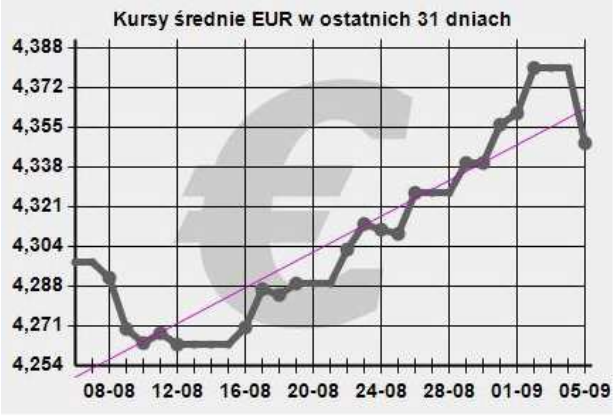
05 września wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:
1580 r. – I wojna polsko-rosyjska: wojska polsko-węgierskie zdobyły Wielkie Łuki. W trakcie rabowania palącej się twierdzy doszło do eksplozji prochowni, w wyniku której zginęło 200 Polaków i Węgrów oraz większość załogi moskiewskiej.
1666 r. – Zakończył się wielki pożar Londynu.
1793 r. - Obrączkowe zaćmienie Słońca widoczne nad Islandią, Danią, Polską
1980 r. – Zwołane w trybie nadzwyczajnym VI Plenum KC PZPR zwolniło Edwarda Gierka ze stanowiska I sekretarza partii "ze względu na zły stan zdrowia".
1995 r. – Francja przeprowadziła pierwszą z serii kontrowersyjnych prób jądrowych na atolu Mururoa.
.

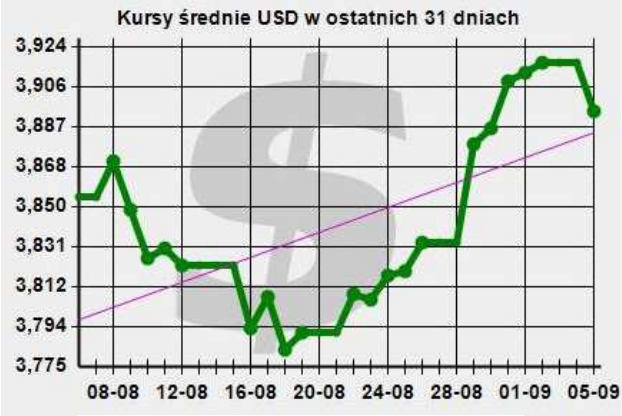
Lewandowski goni legendy.

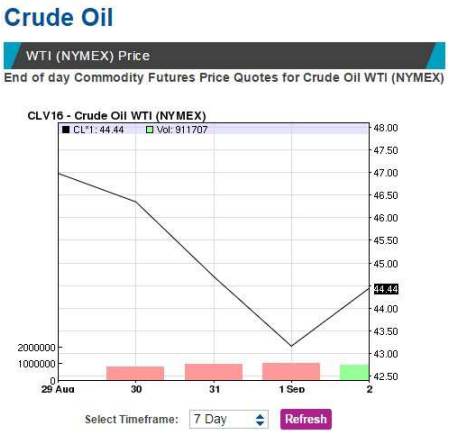
Robert Lewandowski zdobył wczoraj (04/09) swoją 36. bramkę w narodowych barwach. Niestety, jego trafienie pomogło wywalczyć biało-czerwonym zaledwie jeden punkt z Kazachstanem, ale kapitan reprezentacji Polski jest coraz bliżej najlepszych strzelców w historii, którzy grali w narodowych barwach.
Gwiazda Bayernu Monachium regularnie powiększa swój dorobek bramkowy i aktualnie zajmuje piąte miejsce w klasyfikacji wszech czasów. Do liderującego Włodzimierza Lubańskiego Lewy traci jeszcze 14 goli.
Przed Lewandowskim są jeszcze: Ernest Pohl - 39 trafień, Kazimierz Deyna - 41 bramek orazGrzegorz Lato - 45 goli. Jest bardzo duża szansa, aby aktualny kapitan biało-czerwonych wskoczył chociaż na podium podczas eliminacji mistrzostw świata 2018.
Przecież w eliminacjach Euro 2016 napastnik zdobył 13 goli, więc marzenia o przegonieniu legend są jak najbardziej realne.

Źródło: PiłkaNożna.pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)







Rozrywka

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

• • •

Pewien facet popadł w kłopoty finansowe. Jego firma popadła w długi, stracił samochód, bank chciał zająć dom. Postanowił zagrać w lotto. Niestety nie wygrał. Modli się więc do Boga:
- Boże, moja firma bankrutuje, mogę stracić dom, spraw, żebym wygrał w lotto!
W następnym losowaniu znowu wygrał ktoś inny. Znowu się modli i błaga:
- Boże, za tydzień stracę dom, gdzie się podzieję z rodziną?!
Znowu wygrywa jakiś inny gość.
- Boże, nie masz litości? Moja rodzina głoduje, jutro bank nas wyrzuci z domu, pozwól mi wygrać w lotto!
Nagle widzi błysk i staje przed obliczem rozgniewanego Boga:
- Mogę Ci pomóc, ale wykrzesaj też coś z siebie - wypełnij wreszcie ten cholerny kupon!

• • •

Młode małżeństwo w hotelu:
- Pokój na dobę - mówi młody mąż.
- Ma pani szczęście - mruga portier do żony, zwykle bierze pokój na godzinę.