

Ograniczenia i procedury w podmianach załóg w portach na świecie.

W portach na całym świecie, obowiązują ograniczenia, środki bezpieczeństwa i procedury które cały czas się zmieniają . Poniżej przekazujemy link do aktualizowanej mapy z zaznaczeniem części świata, Państwami i ograniczeniami związanymi z podmianami załóg.

Udostępniona jest na stronie UKP&I Club www.ukpandi.com

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

Źródło: www.omk.org.pl

Aktualna informacja dla marynarzy – COVID 19.

Informacje dla podróżnych - Infolinia COVID-19/COVID-19 Helpline Numery na infolinię SG dla obywateli Polski oraz cudzoziemców przekraczających granicę RP w dobie koronawirusa/Numbers of Border Guard's helpline for Polish citizens and foreigners crossing the state border with the Republic of Poland in the state of epidemic.

INFOLINIA COVID-19

Komenda Główna Straży Granicznej

+ 48 22 500 43 76 oraz +48 22 500 41 49 (od poniedziałku do piątku w godzinach: 08.15-16.15)

Więcej:

<https://strazgraniczna.pl/pl/aktualnosci/informacje-dla-podrozny/9324,Infolinia-COVID-19COVID-19-Helpline.html>

Źródło: www.omk.org.pl

Umowa POL - NIS (Wnor) podpisana na kolejne 3 miesiące.

Niniejszym informujemy, iż umowa dotycząca przeniesienia obowiązku ubezpieczenia społecznego z Norwegii do Polski została podpisana na kolejne 3 miesiące. Wedle zapowiedzi z ZUS od lipca 2022 zasady ubezpieczenia społecznego dla polskich marynarzy pracujących na statkach norweskiej bandery ulegną zasadniczym zmianom obejmującym między innymi zaangażowanie pracodawców norweskich do wypełniania obowiązku pracodawcy przed polskim ZUS lub przeniesienie ubezpieczenia społecznego do Norwegii...

Poniżej treść Porozumienia

https://www.omk.org.pl/DataFiles/news/Porozumienie04_2022.pdf

Bądź na bieżąco i polub OMK na FB

<https://www.facebook.com/Organizacja-Marynarzy-Kontraktowych-NSZZ-Solidarno%C5%9B%C4%87-117864694936213>

Źródło www.omk.org.pl

Infolinia dla ukraińskich marynarzy, portowców i ich rodzin.

Pod numerem telefonu **+48 789869377**, przedstawiciele polskich morskich związków zawodowych afiliowanych w ITF i ETF, udzielają niezbędnej porady i pomocy dla ukraińskich marynarzy, portowców i ich rodzin.

Źródło:www.solidarnosc.nms.org.pl

Informacja dla obywateli Ukrainy.

Zasady wjazdu obywateli z Ukrainy.

Lokalizację punktów recepcyjnych oraz informację o możliwości przedłużenia pobytu w Polsce można znaleźć na stronie przygotowanej przez Urząd ds. Cudzoziemców:

www.gov.pl/web/ua

Źródło: www.solidarnosc.nms.org.pl

Lotos będzie wydobywał ropę naftową i gaz z nowych złóż.

Efektywne zagospodarowywanie przez Grupę Lotos zasobów w różnych lokalizacjach staje się ważnym elementem dywersyfikacji źródeł energii, a w rezultacie zwiększania bezpieczeństwa energetycznego Polski – informuje poniedziałkowa „Rzeczpospolita”.

Według gazety Grupa Lotos powiększa skalę przedsięwzięć związanych z wydobyciem ropy i gazu.

Po tym jak w grudniu 2021 roku w Rotterdamie rozładowano pierwszą dostawę ropy naftowej z uruchomionego dwa miesiące wcześniej złoża Yme na Norweskim Szelfie Kontynentalnym, w styczniu 2022 roku należąca do gdańskiego koncernu spółka Lotos Norge pozyskała w Norwegii cztery nowe licencje poszukiwawczo-wydobywcze.

W 2021 roku średnie dzienne wydobycie ropy naftowej i gazu ziemnego przez Grupę Lotos wyniosło 17,3 tys. boe, tj. baryłek ekwiwalentu ropy. Około 64 proc. łącznego wydobycia pochodziło ze złóż norweskich, 33 proc. – z bałtyckich. Pozostałe 3 proc. dawały złoża na Litwie. Udział ropy naftowej w łącznej wielkości wydobycia wyniósł 53 proc., natomiast 47 proc. należało do gazu ziemnego – informuje „Rzeczpospolita”.

Źródło: PAP

Polferries: koniec postoju Cracovii w stoczni.

Prom Cracovia z floty Polferries zakończył postój w gdyńskiej Stoczni Remontowej Nauta. Ostatnie kilkanaście dni jednostka spędziła w suchym doku, gdzie przeprowadzono szereg prac w części podwodnej promu.

Przede wszystkim była to wymiana powłoki antykorozyjnej i antyporostowej.

Zdjęcie z postoju w suchym doku przewoźnik udostępnił na Facebooku. Silniki główne nr 1 i nr 2 przeszły planowy remont kapitalny. Przeglądowi i naprawie poddano śruby nastawne oraz stery strumieniowe. Przeprowadzono modernizację energetyczną systemu klimatyzacji statkowej oraz remont agregatu prądotwórczego. Odświeżono również przestrzenie pokładów pasażerskich. Wyremontowano 25 łazienek oraz wymieniono wykładziny w korytarzach. W części gastronomicznej, celem zwiększenia efektywności energetycznej, poddano modernizacji chłodnię spożywczą. Wymieniono powłoki na części przestrzeni ładunkowych.

Jednostka wróci na trasę Świnoujście-Ystad jeszcze w tym tygodniu. To kolejny prom polskiego armatora, po Wawelu i Nova Star, który został gruntownie przygotowany do zbliżającego się sezonu turystycznego. W kolejnych miesiącach rozpoczną się prace na Mazovii oraz Baltivii.

Źródło: Polferries.pl

Chaos na rynku i wielkie zmiany szlaków handlu morskiego. Analiza rynku frachtowego, czarterowego i kontraktowego (tydzień 10-13/22).

Czy trwający już przeszło miesiąc kryzys na linii Rosja-Ukraina wpłynie na dotychczasowe szlaki handlowe? Wszystko wskazuje na to, że zmiany, które dokonują się w bardzo szybkim tempie będą długotrwałe.

Postpandemiczna odbudowa światowych gospodarek a także coraz powszechniejsze i przyspieszające uniezależnianie się od rosyjskich surowców na rzecz innych, często odległych źródeł w znaczący sposób wpływa na handel morski.

Dokonujące się zmiany widoczne są gołym okiem. I ponownie jak to miało miejsce w okresie wybuchu pandemii i jej kolejnych faz cały świat został niesamowicie zaskoczony konfliktem zbrojnym a także zatargami politycznymi na dużą skalę. Ma to oczywiście wpływ na międzynarodowy handel morski. Armatorzy i operatorzy, szukając ładunków i zatrudnienia dla swoich statków działają w takt światowej polityki, dostosowując się do nowych trendów i kolejnych zmian.

•Jak zatem wyglądały ostatnie tygodnie na rynkach żeglugowych wybranych segmentów?

•Czego można oczekiwać w najbliższej przyszłości z perspektywy spedytora i logistyka?

•Jaki to może mieć wpływ na międzynarodowy handel i konsumpcję detaliczną?

O najważniejszych trendach i zmianach w naszej cyklicznej analizie wybranych segmentów światowego transportu morskiego.

RYNEK PRZEWOZÓW MASOWYCH

Ostatnie tygodnie wskazują na to, że pomimo pewnych zaburzeń w handlu morskim rynek przewozów masowych w dłuższej perspektywie powinien być korzystny dla armatorów i operatorów statków masowych.

Po załamaniu się indeksu BDI na początku roku, odnotowuje on powolne wzrosty z pewnymi korektami. W samym tygodniu 13 Baltic Dry Index odznaczał się lekkimi trendami spadkowymi, ale cały czas oscylował wokół poziomu około 2,400 punktów. Ostatnie dni, to ponownie drobne spadki indeksu powodowane głównie korektami stawek dla jednostek sektora Panamax i Supramax. Natomiast w większości przypadków zyskiwały zafrachtowania i czartery jednostek Capesize. Niektóre wzrosty stawek odnotowywane w marcu sięgały nawet około 30% w skali tygodnia.

Pomimo dużego zamieszania, perspektywy dla rynku oceniane są przez analityków na ogół jako dobre. Wzrastające zapotrzebowanie na surowce, tj. chociażby rudy żelaza, węgiel z kierunku australijskiego a następnie zboża z kierunków amerykańskich będą wzmacniały parametry rynków frachtowych i czarterowych segmentu masowego w najbliższej przyszłości.

RYNEK OFFSHORE ENERGY

Wydobycie i konsumpcja ropy naftowej

Ceny baryłki ropy wahały się a przez ostatnie dni - głównie traciły, jednakże nadal utrzymywały się na bardzo wysokich poziomach. W piątek 1 kwietnia cena baryłki ropy WTI wynosiła około 99,55 USD, natomiast Brent około USD 104,5.

USA poinformowało również o uwolnieniu strategicznych rezerw ropy, co regionalnie a być może i w większym wymiarze wpłynie na spadek cen tego surowca i tym samym paliw.

Wiele z państw jak na przykład Norwegia, czy Wielka Brytania zapowiadają też zwiększenie wydobycia ropy naftowej na Morzu Północnym.

Efekt poprawy rynku jest widoczny w kontraktowaniu platform i pływających jednostek wiertniczych. Notowane wzrosty dziennych stawek dla tego typu jednostek na przestrzeni ostatniego kwartału wyniosły od kilku do nawet kilkunastu procent.

Rynek transportu gazu

Morski rynek transportu gazu LNG nadal będzie zyskiwał. Sprzyja temu sytuacja wojenna na linii Rosja – Ukraina a także nakładane sankcje i wprowadzana powszechnie dywersyfikacja źródeł energii. Jak zapewniają władze USA ilość dostaw z tego kraju do Europy ma znacznie zwiększyć się w najbliższych miesiącach. Więcej będzie również transportów z Środkowego Wschodu, np. Kataru.

Ma to bezpośrednie przełożenie na stawki czarterowe dużych jednostek do przewozu na tzw. rynku spot. Wzrosty stawek w ostatnich tygodniach sięgają bowiem nawet po kilkadziesiąt punktów procentowych, chociaż są one nadal dużo niższe niż w końcówce zeszłego roku.

Duże zapotrzebowanie i wzrosty odnotowywane są również w sektorze transportu LPG. Stawki czarterowe sięgają w ostatnich tygodniach od 30–75%.

Rynek statków wsparcia branży offshore (Offshore Support Vessels – OSV / Offshore Construction Vessels - OCV)

Mocny rynek surowców w tym przede wszystkim ropy i gazu gwarantuje lepsze zarobki niż miało to miejsce jeszcze kilka miesięcy temu. Jednak sytuacja cały czas jest niestabilna i niepewna.

Bieżące dane są jednak bardzo pozytywne – stawki mocno wzrastają! Dla ostatnich trzech miesięcy ich wzrosty dla przykładowych jednostek AHTS o mocy 20 tys. KM na tzw. rynku spot Morza Północnego wyniosły przeszło 50%.

W kontraktach długoterminowych na tym samym akwenie analogiczne jednostki zyskiwały na przestrzeni kwartału około + 5%.

Warunki dla jednostek PSV o powierzchni pokładu ponad 900 m² na rynku Morza Północnego na rynku spot były nieco słabsze (średnie spadki na przestrzeni kwartału wynosiły około 7%), natomiast już dla kontraktów długoterminowych dla podobnych statków notowano w ostatnich 3 miesiącach wzrosty na poziomie 14%. Z kolei w Azji statki wsparcia branży offshore notowały wzrosty stawek w zależności od charakteru kontraktów od około 2 % do 10 %.

RYNEK PRZEWOZÓW ROPY I JEJ PRODUKTÓW

W ostatnich tygodniach rynek przewozów zbiornikowcowych bardzo mocno podlegał wpływom niepewności i oczekiwań przewoźników na więcej pozytywnych informacji. Wynikało to z postępujących sankcji skierowanych przeciwko Federacji Rosyjskiej w związku z jej inwazją na Ukrainę. Konflikt bardzo mocno zachwiał rynkiem i dotychczas eksploatowanymi szlakami żegludowymi. Rynek oczekuje bowiem stopniowego, ale olbrzymiego spadku przewozów ropy naftowej z Rosji do innych krajów. Mają na tym zyskiwać również rynki alternatywne.

W międzyczasie sektor jednostek „clean”, a więc dedykowanych przewozom produktów pochodnych z ropy naftowej były zmiękczone. Spadki przewozów odnotowywane są przede wszystkim z kierunków rynku rosyjskiego.

Jednocześnie oferowane na tym rynku najlepsze stawki osiągają jednostki „dirty”, a więc dedykowane przewozom surowej ropy. Ogólnie rzecz biorąc wzrosty stawek czarterowych sięgają około 30- 50% w skali ostatnich tygodni.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Kraje bałtyckie zrezygnowały z importu rosyjskiego gazu.

Kraje bałtyckie nie będą już importować rosyjskiego gazu ziemnego – poinformował w niedzielę szef łotewskiego operatora magazynów gazu ziemnego prezes Zarządu Conexus Baltic Grid Uldis Baris.

"Jeśli istniały jakiegokolwiek wątpliwości co do tego, czy można mieć zaufanie do dostaw z Rosji, to obecne wydarzenia wyraźnie pokazują, że nie ma już takiego zaufania" – oznajmił Uldis Baris, prezes Zarządu Conexus Baltic Grid.

"Od 1 kwietnia rosyjski gaz ziemny nie płynie już na Łotwę, do Estonii i na Litwę" – dodał. Według Barisa, potrzeby rynku bałtyckiego są obecnie zaspokajane przez rezerwy gazu zgromadzone w podziemnym magazynie na Łotwie.

Litewskie ministerstwo energetyki poinformowało w sobotę, że całe zapotrzebowanie kraju na gaz jest obecnie zaspokajane przez terminal skroplonego gazu ziemnego (LNG) w Kłajpedzie. Zgodnie z planowanym harmonogramem co miesiąc do terminalu będą docierały trzy duże ładunki LNG, co powinno wystarczyć dla wszystkich klientów.

„W razie potrzeby gaz może być również dostarczany na Litwę przez interkonektor gazowy z Łotwą, a od 1 maja również przez interkonektor gazowy z Polską” – czytamy w komunikacie litewskiego resortu.

Prezydent Litwy Gitanas Nausėda wezwał pozostałe państwa członkowskie UE do pójścia za przykładem państw bałtyckich. „Jeśli my możemy to zrobić, to może to zrobić również reszta Europy!” - napisał na Twitterze.

W obliczu bezprecedensowej fali międzynarodowych sankcji na rosyjską gospodarkę, Putin ostrzegł kraje Unii Europejskiej, że będą musiały płacić za rosyjski gaz w rublach i otworzyć konta w rosyjskiej walucie. W czwartek zapowiedział, że jeśli płatności nie zostaną dokonane, istniejące kontrakty zostaną zawieszane.

Źródło: PAP

Rosja: 120 firm, w tym z branży morskiej objęte nowymi sankcjami.

Stany Zjednoczone obejmą wkrótce sankcjami kolejne 120 firm z sektora zbrojeniowego oraz branży lotniczej i morskiej z Rosji i Białorusi - zapowiedziała dyrektor ds. komunikacji Białego Domu Kate Bedingfield. Jak dodała, firmy te zostaną odcięte od zachodnich technologii.

Jak poinformowała Bedingfield na konferencji prasowej, wpisane na czarną listę amerykańskiego resortu handlu podmioty, których liczba wyniesie wkrótce ponad 200, nie będą mogły importować kluczowych technologii bez specjalnej licencji. Dodała, że w rezultacie wprowadzenia kontroli eksport takich technologii zmalał o 99 proc.

"Siła tych restrykcji będzie się tylko zwiększała w miarę upływu czasu, jak będą zmniejszać się rosyjskie zasoby np. części zapasowych do niektórych samolotów" - powiedziała rzeczniczka Białego Domu.

Komentując powrót kursu rubla niemal do poziomu sprzed rosyjskiej inwazji na Ukrainę, Bedingfield odrzuciła sugestie, że oznacza to, iż dotychczasowe sankcje nie były skuteczne. Stwierdziła, że rosyjska waluta jest "sztucznie podtrzymywana" przez bank centralny i nie jest to odzwierciedlenie dobrego stanu rosyjskiej gospodarki.

"O ile w pierwszych dniach po rozpoczęciu konfliktu kurs rubla był dobrą miarą stanu rosyjskiej gospodarki, już tak nie jest, po części ze względu na te sztuczne kroki, które zostały podjęte" - dodała.

Wcześniej amerykański resort finansów ogłosił sankcje przeciwko sieci 21 firm technologicznych powiązanych z Kremlm, zarejestrowanych w Rosji i zagranicą, za pomocą których Moskwa usiłowała obejść restrykcje na pozyskanie technologii dla wojska i służb bezpieczeństwa.

Źródło: PAP

Dzień otwarty – Akademia Morska w Szczecinie.

Dzień Otwarty dla wszystkich entuzjastów kierunków technicznych - inżynierki i inżynierowie, przyjdźcie do Akademii już 7 kwietnia!

Już 7 kwietnia otworzymy swoje drzwi w ramach 15 edycji akcji miesięcznika "Perspektywy" - Dziewczyny na politechniki. To akcja kierowana do wszystkich zainteresowanych studiami w Akademii Morskiej w Szczecinie. Tego dnia po raz kolejny, wspólnie z "Perspektywami" będziemy odczarowywać mit, jakoby nauki ścisłe i kierunki techniczne były domeną chłopaków. Dziewczyny często wybierają techniczne studia i świetnie się w tym odnajdują.

7 kwietnia zobaczycie nasz statek Nawigator XXI, laboratoria i symulatory na wszystkich wydziałach. Wejdziecie na mostek nawigacyjny, zobaczycie, jak działa siłownia okrętowa, odwiedźcie największe statki i magazyny za pomocą technologii VR, poznacie tajniki automatyzacji procesów produkcyjnych i logistycznych, zrozumiecie sztuczną inteligencję czy odwiedźcie laboratorium Zielonej Energetyki.

Ponadto - wysłuchacie prelekcji trzech menterek - związanych z logistyką, ochroną środowiska, OZE i nawigacją:

Magdalena Klera_Nowopolska - "Od rejsu po Bałtyku do lotu na Marsa" (**godz. 10:00 sala nr 19, godz. 12:00, Aula Łaskiego**)

mgr inż. of. wacht. Ewelina Chłopinska - "NOWE TECHNOLOGIE. Wyznaczanie kierunków świata – dawniej i dziś" (**godz. 11:00 sala nr 19, godz. 10:00, Aula Łaskiego**)

dr inż. Agnieszka Deja - "MOŻLIWOŚCI OGRANICZENIA ZANIECZYSZCZENIA ŚRODOWISKA MORSKIEGO TWORZYWAMI SZTUCZNYMI" (**godz. 12:00 sala nr 19, godz. 11:00, Aula Łaskiego**)

LISTA LABORATORIÓW dostępnych od 10:00 do 16:00 (w turach co pół godziny):

Wydział INŻYNIERYJNO-EKONOMICZNY TRANSPORTU

Laboratorium Automatyzacji Procesów Logistyczno-Produkcyjnych

Laboratorium Nowoczesnych Technologii Informacyjnych (VR)

Laboratorium Systemów Decyzyjnych i Telematyki

Laboratorium Szybkiego Prototypowania

Laboratorium Ochrony Środowiska

Laboratorium Towaroznawstwa i Ładunkoznawstwa

Wydział MECHANICZNY

Laboratorium Chłodnictwa

Symulator Siłowni Okrętowych K-SIM ENGINE

Laboratorium Diagnozowania Maszyn i Analizy Maszyn

Laboratorium Podstaw Konstrukcji Maszyn

Laboratorium Obróbki Ciepłej i Prób Technologicznych

Laboratorium Prób Technologicznych i Kompozytów Polimerowych

Wydział NAWIGACYJNY

Centrum Inżynierii Ruchu Morskiego

Symulator systemu ARPA

Europejskie Centrum Szkoleń LNG

Interaktywne Laboratorium Nawigacji

Wydział MECHATRONIKI i ELEKTROTECHNIKI

Laboratorium Aparatów Wysokich Napięć WAŁY CHROBREGO

Laboratorium energoelektronicznego przetwarzania energii elektrycznej WAŁY CHROBREGO

Symulator Siłowni i Elektrowni Okrętowej Norcontrol WAŁY CHROBREGO

Laboratorium badań cyfrowych i symulacji WILLOWA

Laboratorium układów pneumatyczno-elektronicznych WILLOWA

Laboratorium programowania automatyki przemysłowej i mikroprocesorów WILLOWA

Wydział INFORMATYKI i TELEKOMUNIKACJI

Laboratorium sztucznej inteligencji i widzenia maszynowego

Laboratorium programowania systemów multimedialnych i VR

Laboratorium sieci komputerowych i bezpieczeństwa

NAWIGATOR XXI

Zwiedzanie Statku badawczo-szkolnego Akademii Morskiej - JANA Z KOLNA

Źródło:am.szczecin.pl

Uniwersytet Morski w Gdyni – Executive Offshore Wind MBA.

- Pierwszy program Executive MBA w Polsce dla sektora Morskiej Energetyki Wiatrowej
- Unikalne połączenie aktualnej wiedzy branżowej z nowoczesnymi kompetencjami menedżerskimi
- Przygotowanie do działalności na polskim i międzynarodowym rynku Energetyki Morskiej
- Zajęcia prowadzone przez polskich i międzynarodowych ekspertów branży MEW i zarządzania
- Prestiżowy międzynarodowy dyplom Executive Offshore Wind MBA

Cele programu

Program przygotowuje profesjonalnych, skutecznych menedżerów i liderów dynamicznego sektora Offshore Wind. Uczestnicy nabywają zaawansowane kompetencje i nowoczesną wiedzę o zarządzaniu w firmach Energetyki Morskiej. Absolwenci programu posiadają unikalne umiejętności poszukiwane na polskim i światowym rynku Offshore oraz międzynarodowe kwalifikacje potwierdzone prestiżowym dyplomem Executive Offshore Wind MBA.

Uczestnicy

Program jest przeznaczony dla kandydatów posiadających praktykę w firmach przemysłu morskiego i sektora Energetyki Morskiej oraz osób z doświadczeniem w innych branżach, planujących aktywność zawodową w sektorze Offshore Wind.

Międzynarodowy charakter

Program jest realizowany przez Centrum Morskiej Energetyki Wiatrowej UMG, we współpracy z University of Applied Sciences Bremerhaven(link is external) oraz Business Academy SouthWest(link is external) – liderami programów menedżerskich i specjalistycznych dla sektora Offshore Wind Energy. UASB and BASW prowadzą pierwszy w Europie program Offshore Wind MBA.

Uniwersytet Morski w Gdyni zajmuje jedno z najwyższych miejsc w rankingu światowych uczelni morskich. Łączy bogate doświadczenie w edukacji morskiej z zaawansowanymi technologiami, innowacyjnymi metodykami uczenia i nowoczesną ofertą programową. Jest wiodącym ośrodkiem edukacyjnym w sektorze Energetyki Morskiej. Centrum Morskiej Energetyki Wiatrowej UMG oferuje programy menedżerskie, szkolenia specjalistyczne i usługi doradcze dla dynamicznego sektora MEW. Dzięki współpracy z szerokim gronem ekspertów i organizacji CMEW UMG pełni rolę centrum kompetencyjnego służącego przedsiębiorstwom i pracownikom branży Offshore Wind.

University of Applied Sciences Bremerhaven jest niemiecką uczelnią wyższą o światowej renomie w obszarze edukacji morskiej. Profil UASB wynika z lokalizacji na wybrzeżu Morza Północnego, a wysoka pozycja Uniwersytetu z nowoczesnych, innowacyjnych programów i szkoleń dla przemysłu morskiego. W tej „Uczelni nad Morzem” 3,000 słuchaczy z 40 krajów uczestniczy w 25 technicznych, naukowych i ekonomicznych kierunkach studiów. Hochschule Bremerhaven posiada silną pozycję w branży Wind Energy. Wspólnie z partnerami branżowymi i akademickimi prowadzi Instytut Energetyki Wiatrowej. UASB oferuje szeroki zakres programów w obszarze technologii energetyki wiatrowej, w tym program Offshore Wind Energy MBA.

Business Academy SouthWest jest duńską uczelnią prowadzącą działalność naukową i edukacyjną w Esbjerg and Sønderborg. Dzięki położeniu w regionie Morza Północnego jest jednym z wiodących ośrodków edukacyjnych dla przemysłu Offshore Wind. BASW posiada wieloletnie doświadczenie w kształceniu specjalistów i menedżerów dla branży MEW w ramach studiów i szkoleń o profilu technicznym, informatycznym i ekonomicznym. BASW we współpracy z UASB prowadzi program Offshore Wind Energy MBA.

Międzynarodowy dyplom

Absolwenci programu otrzymują dyplom Podyplomowych Studiów MBA wydany przez Uniwersytet Morski w Gdyni oraz międzynarodowy dyplom Executive Master of Business Administration wydany przez Uniwersytet Morski w Gdyni, podpisany przez University of Applied Sciences Bremerhaven and Business Academy SouthWest.

Korzyści praktyczne

- Wysoka wartość programu opartego na aktualnej wiedzy i doświadczeniu branży oraz nowoczesnej praktyce zarządczej
- Sesje specjalistyczne prowadzone przez firmy i instytucje OWE prezentują najnowsze rozwiązania i realne przykłady
- Program dostarcza unikalnej wiedzy branżowej, jednocześnie rozwijając praktyczne umiejętności zarządcze i kierownicze
- Dynamiczne warsztaty menedżerskie motywują do wdrażania nowych kompetencji w codziennej pracy
- Dzielenie się doświadczeniem i koncepcjami sprzyja kreatywności, dostarcza nowych inspiracji uczestniczącym firmom
- Uczestnictwo w programie pozwala nawiązać wartościowe relacje zawodowe i biznesowe
- EOW MBA jest międzynarodowym programem prowadzonym we współpracy z doświadczonymi organizacjami sektora Offshore Wind Energy

Zakres programu

SEMESTR I

Wprowadzenie do Morskiej Energetyki Wiatrowej

Zarządzanie strategiczne

Logistyka i łańcuch dostaw w sektorze MEW

Zachowania w organizacji

Symulacyjna gra menedżerska

Sesja specjalistyczna MEW I

SEMESTR II

Planowanie scenariuszowe w zarządzaniu strategicznym

Rachunkowość zarządcza

Zarządzanie projektami

Przywództwo i kierowanie zespołem
Sesja specjalistyczna MEW II
SEMESTR III
Ekonomiczne uwarunkowania morskich farm wiatrowych
Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa
Zarządzanie marketingowe
Zarządzanie zasobami ludzkimi
Prawne uwarunkowania rynku MEW
Sesja specjalistyczna MEW III
SEMESTR IV
Bezpieczeństwo operacyjne i zarządzanie ryzykiem
ESG – zrównoważony rozwój przedsiębiorstwa
Biznes globalny, różnice kulturowe w biznesie
Informatyczne systemy zarządzania
Innowacyjne przywództwo - innowacyjny zespół
Sesja specjalistyczna MEW IV

Źródło: umg.edu.pl

Wielka niezgodność, czyli dlaczego w skałach brakuje miliardów lat.

W skałach na Ziemi brakuje śladów miliarda lat. Jak mogły zniknąć z powierzchni Ziemi? Naukowcy są bliżej wyjaśnienia tej zagadki. Kluczowa jest w niej hipoteza Ziemi-śnieżki, czyli zlodowacenia, które skuło całą planetę aż do równika.

Pod koniec XVII wieku szkocki badacz James Hutton zauważył, że na klifach Siccar Point na wschodnim wybrzeżu Szkocji brakuje śladów skał, których należało się spodziewać. Podobny brak spostrzegł też amerykański geolog John Wesley Powell w Wielkim Kanionie Kolorado podczas wyprawy w 1869 roku. Otóż najstarsze skały osadowe w szkockich klifach miały 435 milionów lat, w kanionie Kolorado około 550 milionów. Pod nimi znajduje się warstwa skał krystalicznych, których wiek to około 1,7 miliarda lat. **Pomiędzy nimi nie ma ani śladu skał z długiego okresu liczącego niemal 1,2 miliarda lat!**

Jak może „brakować skał”? Skały osadowe powstają na przykład często w cyklach rocznych – jaśniejsza warstwa osadów pochodzi z lata, ciemniejsza z zimy. **Licząc takie ciemniejsze i jaśniejsze warstwy (i dzieląc liczbę przez dwa) można oszacować, ile lat liczy skała.** Są też inne, pośrednie metody szacowania wieku.

Powell oszacował, że grubość skał osadowych powinna w Wielkim Kanionie wynosić niemal 3 tysiące metrów. Tymczasem ma nieco ponad 150. Co zabrało – i dokąd – ślady ponad miliarda lat historii, o grubości ponad dwóch i pół tysiąca metrów? Tego Powell nie potrafił wyjaśnić. Przerwę nazwał „Wielką Niezgodnością”.

Ziemię będą schładzać... wulkany?!

„Wielka Niezgodność”, czyli gdzie się podziały skały z miliarda lat

Dziś geologowie datują skały badając proporcje promieniotwórczych pierwiastków. Uran z czasem ulega przemianie w ołów. Proporcje tych dwóch pierwiastków pozwalają określić, ile lat może liczyć skała – **im jest starsza, tym mniej uranu powinno w niej pozostać, a więcej być ołowiu.** To najstarsza metoda datowania radiometrycznego użyta po raz pierwszy w 1907 roku. Dziś wykorzystuje się też proporcje innych pierwiastków.

One również wskazują, że w wielu miejscach na świecie widnieje przerwa w geologicznej historii Ziemi licząca ponad miliard lat. Geolodzy takie przerwy nazywają niezgodnościami. Nie są rzadkie. Są śladem tego, że skały zabrała woda lub wędrujące lodowce, albo przesunęły je zderzające się kontynenty i wypiętrzające się łańcuchy gór.

Są to jednak niezgodności, które wydarzały się w różnych miejscach i w różnym czasie. „Wielka Niezgodność” odkrywana jest natomiast w wielu różnych miejscach na świecie i zawsze wskazuje na ten

sam okres w dziejach. Na całej Ziemi musiało się stać coś bardzo dramatycznego, co zabrało ślady ponad miliarda lat jej historii. Co takiego mogło objąć cały glob?

Sinice zamieniają ziemskie oceany w toksyczną zupę? Tak w przeszłości wyglądały wielkie wymierania

Co skuli lodem równikową Rodinię

W latach 60. ubiegłego wieku paleontolog W. Brian Hamilton zauważył, że wszystkie osady z okresu między 750 a 580 milionami lat noszą ślady działania lodowców. **Istniał wtedy jeden superkontynent – Rodinia. Położona była jednak prawie cała na równiku.**

Jeżeli lodowce były wówczas nawet na równiku, oznacza to, że cała planeta musiała być skuta lodem. **Ziemia zamieniła się w wielką śnieżkę.** Ślady lodowców wskazują, że taki stan utrzymywać się musiał przynajmniej kilkadziesiąt tysięcy lat – a być może nawet i milion. Pomiedzy okresami całkowitego zlodowacenia pojawiały się krótkie i miejscowe „roztopy”, jednak lodowce nigdy nie wycofały się dużo dalej niż za granicę zwrotników.

Czy Ziemia mogła zamrznąć cała? Tak, bo im więcej pojawia się na niej lodu, tym więcej słonecznego ciepła odbija. **Z różnych modeli wynika, że jeśli lodowce dotrą mniej więcej w okolice zwrotników, zamarznie cała planeta – także na równiku.**

Trzeba przyznać, że hipoteza globalnego zlodowacenia (zwana też hipotezą Ziemi-śnieżki) nie została entuzjastycznie przyjęta przez wszystkich naukowców. Już miliard lat temu żyły na Ziemi proste wielokomórkowe organizmy. **Jak życie mogło przetrwać pod grubą nawet na trzy kilometry warstwą lodu, która skuli całą planetę?** Być może na równiku jednak zdarzały się miejsca wolne od lodu. Może życie przetrwało w sadzawkach na powierzchni lodowców, gdy nadtapiało je słońce. Wiemy tylko, że życie przetrwało.

Chińskie dynastie upadały przez wybuchy wulkanów. Powinno to być ostrzeżeniem i dziś

To lodowce odpowiadają za „Wielką Niezgodność”. Zniszczyły skały, których brakuje na powierzchni Ziemi. Badacze z amerykańskiego Dartmouth College opublikowali niedawno pracę, w której przedstawiają nowe dowody na to, że całą planetę mógł pokrywać lód. Profesor C. Bernhin Keller już w 2019 roku zaproponował, że za „Wielką Niezgodność” odpowiadają właśnie lodowce. Powstawały z początku tam, gdzie jest najchłodniej, blisko biegunów. **Gdy się przesunęły pod własnym ciężarem, spychały przed sobą miękkie, osadowe skały do oceanów.**

– Zlodowacenie jest najprostszym wytłumaczeniem erozji, która miała miejsce podczas okresu Ziemi-śnieżki – mówi dr Kalin McDonell, główny autor pracy opublikowanej właśnie „PNAS”. Badacze wykorzystali metodę termochrometrii (która prócz daty powstawania skał uwzględnia też temperaturę, w jakiej powstawały). Sądzą, że znaleźli dowody na ślady niezwykle silnej wówczas erozji. **Lodowce zdarty z powierzchni Ziemi skały o grubości 3 do 5 tys. metrów.**

Skały osadowe są bogate w składniki potrzebne organizmom żywym. Gdy trafiły do oceanów, użyźniły je. **To z kolei tłumaczy eksplozję życia, która miała miejsce w epoce kambry 530 milionów lat temu – sugerują też badacze.**

Wulkany wywoływały w przeszłości masowe wymierania. Ale z innego powodu, niż sądzimy

– To fascynujący okres w dziejach Ziemi – mówi dr McDanell. – „Wielka Niezgodność” przygotowała scenę **eksplozji kambryjskiej**, której gwałtowność zawsze była zastanawiająca.

Zespół z Dartmouth College twierdzi, że za „brak skał” w różnych miejscach świata odpowiada zapewne zarówno erozja lodowcowa, jak i procesy tektoniczne – czyli ruchy skorupy ziemskiej. W pracy jednak przedstawiają dowody na to, że **tylko erozja lodowcowa może wyjaśnić „Wielką Niezgodność” z dala od krawędzi tektonicznych płyt w centralnej części Ameryki Północnej.**

Badacze chcą powtórzyć swoje badania na innych kontynentach. Wtedy będziemy mogli być pewni, czy za „Wielką Niezgodność” **rzeczywiście odpowiada „Ziemia-śnieżka”.**

Geolodzy odkryli tajemniczy puls Ziemi. Cykl aktywności naszej planety powtarza się co 27,5 mln lat

Źródło:Fokus.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów?

Zapraszamy do OMK / ITF.

Przynależność do Związku zawodowego wielu z nas uważa za zbędną i niepotrzebną będąc w dużym błędzie. Przedstawiamy tutaj kilka powodów, wymiernych korzyści, dla których warto należeć do Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

Przynależność do OMK można traktować jako Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków i zdarzeń podczas pracy na morzu. Istotną jest także ochrona praw marynarzy. Życie stwarza różne niespodzianki i nawet najlepszym z nas, pracującym dla najlepszych armatorów może się wiązać z przykrymi sytuacjami.

ETF wykorzystuje każdą szansę jak i kreuje nowe w celu zabezpieczenia miejsc i warunków pracy europejskich marynarzy, utrzymania poziomu szkoleń i morskiego know-how. Wypełniając deklarację do OMK wstępujesz także do ETF i tym samym wspierasz działania na rzecz lepszych miejsc pracy dla marynarzy z UE.

Nasze cele:

- Polscy marynarze powinni mieć równoważne warunki zatrudnienia jakich koledzy w innych krajach UE.
- Zakończenia dyskryminacji płacowej i socjalnej oraz segregacji marynarzy ze względu na kraj pochodzenia.
- Każdy marynarz zatrudniony na statku pod banderą UE powinien korzystać z ubezpieczenia społecznego przewidzianego w prawie wspólnotowym.
- Dbanie o wizerunek marynarza w Polsce jak i na świecie poprzez rzetelne informowanie o trudach jego pracy.
- Stworzenie, wdrożenie i egzekwowanie w Polsce przepisów umożliwiających i gwarantujących godziwe warunki pracy marynarzom na statkach polskiej bandery.
- Powszechne stosowanie systemu zatrudnienia na czas nieokreślony (zatrudnienie na stałe).
- Zagwarantowanie miejsc pracy dla marynarzy wspólnotowych na statkach uprawiających żeglugę na wodach europejskich oraz międzynarodowych, z należących do armatorów z UE.
- Ustawiczne staranie o obejmowanie marynarzy takimi samymi warunkami i zasadami zabezpieczeń społecznych z jakich korzystają pracownicy lądowi.
- Aktywnego udziału w budowaniu i utrzymywaniu światowej sieci ośrodków dla marynarzy, na miarę potrzeb XXI wieku.

W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.

Ponadto:

- Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce
- Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
- Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
- Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
- Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: https://www.omk.org.pl/przylacz_sie

Może polubisz nas na FB ?

<https://www.facebook.com/Organizacja-Marynarzy-Kontraktowych-NSZZ-Solidarno%C5%9B%C4%87-117864694936213/>

Wydarzyło się 04 kwietnia - kalendarium.

04 kwietnia jest 95. dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało 271 dni.

Dzisiaj imieniny świętują:

Adelajda, Ambroży, Benedykt, Izydor, Józef, Platon, Teodul, Teodulf, Wyszeniega, Zdziemir i Zdzimir. Dzisiaj obchodzimy Międzynarodowy Dzień Wiedzy o Minach i Działań Zapobiegających Minom.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1148 r. – Diecezja włocławska otrzymała bullę protekcyjną od papieża Eugeniusza III.

1660 r. – Hetman polny koronny Stefan Czarniecki za zasługi wojenne otrzymał Białystok..

1791 r. – Uchwalono konstytucję tzw. Rzeczypospolitej Pawłowskiej koło Wilna.

1794 r. – insurekcja kościuszkowska: zwycięstwo wojsk polskich nad rosyjskimi w bitwie pod Racławicami.

1918 r. – Rada Regencyjna powołała rząd Jana Kantego Steczkowskiego.

1948 r. – Oddziały UPA spaliły miasto Bukowsko oraz

wsie: Nowotaniec, Nagórzany, Dudyńce, Pielnia, Pobiedno. Spłonęło m.in. 420 domów w Bukowsku, cały Nowotaniec, Nagórzany i Pielnia.

1959 r.– Polskie Radio rozpoczęło regularne nadawanie audycji w esperanto.

1996 r. – Została utworzona Policja sądowa.

2007 r. – Naczelny Sąd Administracyjny uznał za zgodne z prawem nadanie dziecku (jako drugiego) imienia Dąb.

Kursy walut (kursy średnie NBP)

Kursy średnie walut NBP

Tabela z dnia 2022-04-01

1 EUR **4,6428**

1 USD **4,1978**

1 CHF **4,5431**

1 GBP **5,5114**



