Albatros-jak dotąd jedyny wycieczkowiec, który zawinie do Świnoujścia w 2018 r.

Albatros jedynym wycieczkowcem w Świnoujściu w 2018 r. O ile plany się nie zmienią, w przyszłym roku zobaczymy tam tylko jeden pełnomorski statek pasażerski. Ostatnim wycieczkowcem, który ostatnio zawinął do świnoujskiego portu, był Berlin. Można go było oglądać 19 lipca ubiegłego roku.
Wycieczkowiec Albatros ma zawinąć do Świnoujścia 14 września 2018 r. Będzie to przystanek podczas jego 16-dniowego rejsu „Die grosse Ostsee-Reise", który rozpocznie się i zakończy w Bremerhaven. Statek pasażerski ma przebywać w porcie od 9:00 do 17:00. Do Świnoujścia przypłynie z Gdyni, a jego następnym punktem na mapie będzie Eckernforde.
Albatros ma 205,46 m długości, 27 m szerokości oraz 7,3 m zanurzenia. Jego tonaż pojemnościowy brutto to 28 518, a nośność – 5 936 t. Wycieczkowiec zabiera na pokład 812 pasażerów. Znajdują się na nim m.in. restauracje, kasyno, fitness club, basen i pole golfowe.
Jednostka została zbudowana w helsińskiej stoczni Wärtsilä. Do eksploatacji wprowadzono ją w 1973 r. jako Royal Viking Sea w barwach Royal Viking Line. Od 2005 r. do teraz jego operatorem jest Phoenix Reisen GmbH.
Największym dotąd wycieczkowcem w świnoujskim porcie była MSC Lirica. Zawinęła tam 2 maja 2012 roku.
Albatros w liczbach
IMO: 7304314
długość całkowita: 205,46 m
szerokość: 27
zanurzenie: 7,3 m
tonaż pojemnościowy brutto: 28 518
nośność: 5 936 t
silniki napędu głównego : 4 × Wärtsilä 6L38A
napęd dwuśrubowy, śruby nastawne
liczba miejsc pasażerskich: 812

Źródło: gospodarkamorska

Powstanie 168 km. nowego gazociągu.

Do końca 2018 roku w kilkunastu gminach województw wielkopolskiego i dolnośląskiego powstanie 168 km gazociągu Lwówek-Odolanów – poinformował w poniedziałek (16/01) w komunikacie Gaz-System.
Gaz-System podpisał umowy na realizację tej inwestycji w kilkunastu gminach w województwie wielkopolskim i dolnośląskim. Jak podkreślił operator, gazociąg Lwówek-Odolanów to ważna część międzynarodowego Korytarza Gazowego Północ-Południe. Będzie to ostatni element magistrali gazowej łączącej terminal LNG w Świnoujściu z podziemnymi zbiornikami gazu w Wierzchowicach w województwie dolnośląskim i Mogilnie w województwie kujawsko-pomorskim.
W gminach: Lwówek, Kuślin, Opalenica, Grodzisk Wielkopolski, Granowo, Kamieniec, Kościan, Krzywiń, Osieczna, Krzemieniewo, Poniec, Krobia, Pępowo, Kobylin, Zduny, Cieszków, Milicz, Sulmierzyce i Odolanów, zatrudnione przez Gaz-System konsorcja firm: PORR Polska Infrastructure S.A., O.T. Industries-KVV Contractor CO. LTD. oraz JT S.A., IMP PROMONT d.o.o. wybudują nowy gazociąg tzw. wysokiego ciśnienia.
Budowa gazociągu jest podzielona na dwa etapy: pierwszy obejmuje połączenie węzłów Lwówek, Kotowo i Krobia (ok. 114 km w województwie wielkopolskim), drugi – połączenie węzłów Krobia i Odolanów (ok. 54 km w województwie wielkopolskim i dolnośląskim).
– Gazociąg wysokiego ciśnienia Lwówek-Odolanów powstanie z zastosowaniem nowoczesnych i sprawdzonych technologii, przy wykorzystaniu najlepszej jakości materiałów oraz najnowocześniejszych systemów

zabezpieczeń – zapewnił operator i podkreślił, że podczas realizacji inwestycji będzie zapewniony profesjonalny nadzór inwestorski i przyrodniczy.
– Trasa gazociągu przebiega w większości w strefie ochronnej gazociągów już istniejących, co nie generuje nowych ograniczeń dla właścicieli gruntów. Dzięki inwestycji do lokalnych budżetów wpłynie podatek od nieruchomości stanowiący 2 proc. wartości infrastruktury gazowej, zlokalizowanej na terenie gminy – napisał operator w komunikacie.
Gaz-System uzyskał dofinansowanie budowy gazociągu Lwówek-Odolanów w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Wartość środków unijnych to ponad 472 mln zł. Komisja Europejska przyznała inwestycji status „Projekt o znaczeniu wspólnotowym".

Źródło: gospodarkamorska.pl

Dlaczego polski gazoport góruje nad konkurencyjnym terminalem na Litwie.

Litewski terminal LNG często porównywany jest do wybudowanego w Polsce gazoportu. Przedstawia się go jako przykład sprawnie przeprowadzonej inwestycji. Fakty jednak wskazują, że polski terminal ma dużo większy potencjał.
Świnoujski gazoport to inwestycja w zupełnie innej skali. W Polsce nie tylko konieczne było wybudowanie rurociągów potrzebnych do odbioru gazu skroplonego ze statków. Powstały także zbiorniki LNG oraz instalacje do regazyfikacji. Do tego trzeba było zbudować w Świnoujściu zupełnie nowy basen portowy, by pomieścić w nim przypływające metanowce. A to statki o dużych gabarytach.
Na tle tak dużej inwestycji, obiekt w Kłajpedzie wypada po prostu blado. Eksperci nazywają go wręcz punktem przeładunkowym. U Litwinów funkcję terminalu pełni wzięty w leasing pływający terminal regazyfikacyjny FSRU (Floating Storage and Regasification Unit). Nie trudno więc zrozumieć, dlaczego swoją inwestycję Litwini skończyli dużo wcześniej od nas. Ale nawet po skończeniu inwestycji i tak nie brak tam problemów. Litwa faktycznie nie wybudowała gazoportu, tylko wyleasingowała jednostkę pływającą FSRU o wiele mówiącej nazwie "Independence" (niepodległość, niezależność). Według ekspertów, koszty 10-letniego leasingu będą bardzo wysokie - 689 mln dol. Przy obecnym kursie złotego będzie to większa kwota niż koszt budowy gazoportu w Świnoujściu.
Przy tym warto zauważyć, że Litwini po dziesięciu latach nadal nie będą właścicielami gazoportu. Musieliby go wykupić albo właściciel (Norwegowie) rozważy odcumowanie i przemieszczenie jej tam, gdzie nadal będzie przynosić zyski. Trudno więc stwierdzić, czy litewski terminal faktycznie zapewnia im bezpieczeństwo energetyczne.
Nasz gazociąg cieszy się także lepszą lokalizacją niż jego litewski odpowiednik. Przede wszystkim spada zużycie gazu na Litwie. Szacuje się, że w 2017 r. będzie ono o 38 proc. niższe niż w 2010 r. W związku z tym kluczowa dla funkcjonowania terminala w Kłajpedzie w najbliższych latach będzie sprzedaż gazu na rynki zewnętrzne. Z tym mogą być jednak problemy, gdyż Litwa nie ma połączenia z Polską, a łotewska sieć przesyłowa póki co jest zdominowana przez rosyjski Gazprom.
Gazoport polski nie powinien mieć takich problemów. O wyborze Świnoujścia zadecydowały m.in. takie czynniki jak: uregulowanie sytuacji prawnej gruntów pod budowę terminalu, krótsza droga transportu LNG oraz większe zapotrzebowanie na gaz w północno-zachodniej Polsce. Co ważne, w odróżnieniu od litewskiej inwestycji, nasz gazoport dzięki gazowym połączeniom będzie mógł odbierać gaz także dla innych państw. W przypadku obiektu w Kłajpedzie w grę wchodzą jako odbiorcy tylko Łotwa i Estonia (Litwa nie ma połączeń gazowych z innymi krajami Unii).
Równie ważna jest też sama odległość. Dystans pomiędzy Świnoujściem i Kłajpedą to około 260-270 mil morskich. To o tyle istotne, że w starszych typach statków do przewozu LNG w ciągu doby odparowuje około 0,15 proc. ładunku. W nowszych jednostkach jest on wychwytywany, ale problem nie znika. Dłuższy rejs to większe zużycie paliwa, wyższy koszt dowozu gazu, co przekłada się na cenę dla klientów.

W Kłajpedzie mają też problem z zapewnieniem bezpieczeństwa swej najnowszej inwestycji. Część budynków portowych jest bowiem dzierżawiona przez przedsiębiorstwa (np. rosyjskie), które mogą zostać wykorzystane do działań dywersyjnych wobec FSRU.
Litewski terminal ma oczywiście też kilka przewag nad polskim obiektem. Jego atuty to czas, prostota i elastyczność. Projekt nie wymagał też wielkich inwestycji infrastrukturalnych na lądzie. Długofalowo świnoujski gazoport okaże się jednak bardziej opłacalny i korzystny pod względem bezpieczeństwa energetycznego.
Większość systemów zainstalowanych na dzisiejszych statkach narażają armatorów na cyberataki, głównie z powodu przestarzałości oprogramowania. Wraz z wejściem do służb pierwszych jednostek bezzałogowych to zagrożenie będzie coraz ważniejsze.
Istnieje jednak rozwiązanie tej sytuacji - twierdzą badacze z Uniwersytetu Plymouth. Armatorzy muszą zaktualizować systemy bezpieczeństwa, poprawić design nowych statków oraz zapewnić załodze specjalny trening.
Dotychczas właściciele statków musieli martwić się tradycyjnymi zagrożeniami: abordażem, porwaniem, kradzieżą paliwa. Te ataki wciąż są obecne, ale są znane i zrozumiałe. Cyberataki jest z kolei dużo trudniej dostrzec, a co za tym idzie obrona przed nimi jest o wiele trudniejsza. A zagrożenie jest duże, gdyż wskutek udanego ataku hakerów może dojść do: strat finansowych, uszkodzenia towarów, zanieczyszczenia środowiska czy utraty dobrego wizerunku.
- Nasz świat jest w duże mierze zależny od nowych technologii i globalnego dostępu do informacji, nie wyłączając gospodarki morskiej. Dlatego statki są coraz częściej obiektem ataku hakerskiego. Dlatego trzeba zmienić podejście do kwestii bezpieczeństwa morskiego jako całości. W dłuższej perspektywie potrzebujemy większej ilości projektów badawczych zajmujących się tematyką cyberbezpieczeństwa morskiego - powiedział prof. Kevin Jones z Uniwersytetu Plymouth.
Celami ataków cybernetycznych padną w przyszłości systemy nawigacyjne, napędowe czy zarządzające przewozem towarów. A przypomnijmy, że aż 90 proc. światowego handlu biegnie przez morza - stanowi to więc dla hakerów łakomy kąsek.
Według badaczy z angielskiego uniwersytetu armatorzy muszą w końcu zajrzeć prawdzie w oczy i zadbać o przeszkolenie na nowo załogi pod kątem nowych zagrożeń oraz aktualizację starego sprzętu.

Źródło: gospodarka morska.pl

Przełomowy rok dla DCT Gdańsk.

Terminal kontenerowy DCT Gdańsk zakończył 2016 rok z wynikiem operacyjnym na poziomie blisko 1,3 mln TEU (kontenerów 20-stopowych). Jest to rekordowy wynik w dotychczasowej historii terminalu oraz całej polskiej konteneryzacji. Już w październiku 2016 roku ilość przeładowanych kontenerów przekroczyła ogólny wynik rokupoprzedniego (1,068 mln TEU).
Na osiągnięcie takiego wyniku miało wpływ wiele czynników, począwszy od rosnącego zapotrzebowania na bezpośrednie zawinięcia oceanicznych statków kontenerowych na Bałtyk po widoczny wzrost ładunków kierowanych na rynki Europy Środkowo-Wschodniej. Ponadto DCT Gdańsk w ciągu ostatnich lat nieustannie powiększał portfolio klientów o kolejne linie oceaniczne. Pozyskanie nowych partnerów handlowych, a także wzrost przeładunków dowodzi, że DCT Gdańsk jest atrakcyjnym hubem przeładunkowym dla armatorów dostarczających towary w tej części świata.
Ubiegły rok był szczególny nie tylko ze względu na rekordowe wyniki, ale również z uwagi na fakt, że jedna z największych inwestycji na Pomorzu –budowa drugiego głębokowodnego nabrzeża (T2) w DCT Gdańsk, została pomyślnie zakończona. Inwestycja T2, zrealizowana o czasie i w budżecie, wzbogaciła terminal o kolejne nabrzeże, nowe place składowe i najnowocześniejszy sprzęt terminalowy, dwukrotnie zwiększając możliwości przeładunkowe DCT z 1,5 mln do 3 mln TEU rocznie.
Po zamknięciu inwestycji, z końcem ubiegłego roku udający się na emeryturę prezes Maciek Kwiatkowski przekazał swoje stanowisko Cameronowi Thorpe, który z nadzieją patrzy w2017 rok. – „Z otwarciem drugiego

nabrzeża wiąże się szansa wejścia na kolejny poziom – wykorzystanie tego potencjału i podwojenie przeładunków. DCT Gdańsk zmieniło reguły gry na Bałtyku, otwierając rynek na bezpośrednie zawinięcia z Azji, zapewniając dostęp dla polskich importerów i eksporterów, jak również zwiększony dostęp przeładunkowy poprzez Bałtyk dla linii żeglugowych. Naszym wyzwaniem jest zdobyć nowych klientów przy zachowaniu i umocnieniu naszej pozycji z obecnymi, a także mocniej wejść na rynek Europy Centralnej".

Źródło: gospodarka morska.pl

Stena zawiesza przeprawy z Sassnitz do Trelleborga.

Z uwagi na zaplanowany postój stoczniowy promu Sassnitz i fakt, że Stena Line nie ma żadnej odpowiedniej jednostki, która mogłaby go zastąpić, zimowe przeprawy na trasie Sassnitz-Trelleborg zostały zawieszone w okresie od 22 stycznia do 6 lutego.
Od momentu zmniejszenia przepustowości na wspomnianej trasie, z dwóch statków do jednego, w październiku 2014 roku, zbudowany w 1989 roku prom Sassnitz jest jedyną jednostką obsługującą to historyczne połączenie. Zrezygnowano wówczas ze zbudowanego w 1981 roku statku Trelleborg, który został zakotwiczony najpierw w Rostoku, później w szwedzkim porcie Uddevalla, a następnie sprzedany (obecnie przechodzi przebudowę w Grecji, gdzie został przemianowany na Sunny).
Z drugiej strony Stena Line rozpoczęła tej zimy intensywny program remontowy wielu ze swoich statków, które muszą zostać w pierwszej kolejności tymczasowo zastąpione przez własne bądź wyczarterowane jednostki.
Co ciekawe, zaistniała sytuacja zaniepokoiła poważnie lokalne niemieckie media, które obawiają się, że zawieszenie rejsów może sygnalizować całkowite zamknięcie trasy Sassnitz-Trelleborg w najbliższej przyszłości. Póki co Stena Line utrzymuje, że jest umiarkowanie zadowolona z osiągniętych wyników na tym połączeniu. W 2016 roku z Sassnitz do Trelleborga przetransportowano 310 tys. pasażerów i 113 tys. pojazdów osobowych.

Źródło:gospodarkamorska.

DSV umacnia swoja pozycję w Afryce.

Dziewięć nowych krajów dołączyło w zeszłym roku do Grupy DSV w efekcie przejęcia przez operatora UTi Worldwide. Oddział we wschodnioafrykańskim Malawi, który funkcjonuje już od 26 lat, jest najnowszym członkiem rodziny DSV.
Wraz z przyłączeniem kolejnego kraju do globalnej sieci DSV, operator zyskał w sumie trzy nowe biura w Malawi: w stolicy kraju Lilongwe, w Blantyre – komercyjnym ośrodku kraju, oraz w Dedza – na granicy z Mozambikiem, oraz bezcenne doświadczenie wynikające z 26-letniej obecności dotychczasowych struktur na tym rynku.
– DSV Malawi oferuje pełen zakres usług transportowych i logistycznych – lotniczych, morskich, drogowych oraz magazynowych i celnych. W związku z tym, że jesteśmy krajem śródlądowym realizujemy transport morski z i do Malawi za pośrednictwem portów w Mozambiku, Tanzanii oraz Południowej Afryce – mówi Marius Viljoen, prezes DSV Malawi.
Głównymi klientami DSV Malawi są firmy z sektora farmaceutycznego, motoryzacyjnego oraz rolniczego. Warto zaznaczyć, że rolnictwo stanowi ponad jedną trzecią produktu krajowego brutto Malawi, które jest też jednym z pięciu największych eksporterów produktów tytoniowych. Malawi jest dziewiątym nowym krajem, który w zeszłym roku dołączył do Grupy DSV w ślad za: Botswaną, Kambodżą, Izraelem, Jordanią, Mauritiusem, Sri Lanką, Urugwajem i Zimbabwe.
Grupa DSV jest globalnym dostawcą usług transportowych i logistycznych, posiadającym biura oraz oddziały w ponad 80 krajach na sześciu kontynentach, świadczącym każdego dnia usługi dla tysięcy klientów. DSV posiada globalny zasięg, ale w codzienne pracy koncentruje się na tym, aby lokalnie być zawsze blisko potrzeb i oczekiwań swoich klientów.

Źródło: gospodarka morska.

Porozumienie POL-NIS zostało podpisane.

Informujemy marynarzy, iż porozumienie dotyczące przeniesienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia społecznego dla polskich marynarzy pracujących na statkach podnoszących banderę drugiego rejestru norweskiego (NIS) zostało przedłużone.
Porozumienie przenosi obowiązek ubezpieczeniowy z Norwegii do Polski na kolejne 3 lata począwszy od 01.01.2017 roku. Z informacji otrzymanych w Departamencie Ubezpieczeń i Składek ZUS dnia 03 stycznia 2017 został rozesłany cyrkularz ze stosowną informacją do wszystkich oddziałów ZUS w Polsce.

Źródło:www.omk.org.pl

Rok 2016 w grupie MARS Shipyards & Offshore: Setki remontów i nowe kontrakty.

Przełom roku to okres, który standardowo jest czasem podsumowań i oceny dokonań zrealizowanych w trakcie ostatnich 12 miesięcy. Jak wyglądał rok 2016 w spółkach z grupy MARS Shipyards & Offshore? – Zapraszamy do lektury krótkiego przeglądu najciekawszych projektów.
Zakład Nowych Budów Stoczni Remontowej Nauta zwodował w tym roku 5 nowych statków – 4 częściowo wyposażone sejnery oraz 1 statek naukowo-badawczy dla Uniwersytetu w Goeteborgu. W tym samym czasie portfel zamówień Zakładu Nowych budów powiększył się o 9 nowych statków, w tym jeden w pełni wyposażony statek rybacki – Ocean Star, którego budowa potrwa do końca tego roku. W tej chwili w budowie Nauta ma 13 statków, które przeznaczone są do operowania głównie w rejonach Europy Północnej.
W trakcie minionego roku Nauta zrealizowała też wiele projektów remontowych – przez stoczniowe doki przewinęło się łącznie 111 statków cywilnych różnego typu. Nie da się w tym miejscu wymienić wszystkich projektów, ale do najciekawszych zleceń można zaliczyć z pewnością m.in.: przebudowy jednostek Vanguard i Alondra oraz remonty statków Tonda Sea, Key Bora, Lucie Schulte ex. Maersk Norwich czy Grumant. Co ciekawe, na remonty do Nauty kierowane są nie tylko statki europejskich armatorów, ale coraz częściej ze stocznią współpracują operatorzy z bardziej odległych zakątków świata, np. remontowany w sierpniu PTI Hercules należy do armatora z Singapuru, a Catharina Schulte i indyjskiego managementu BSM.
Poza remontami statków cywilnych, dużo miejsca w Naucie zajmują remonty okrętów wojennych. W minionym roku w Stoczni prowadzone były prace na okrętach: ORP Kraków i ORP Piast oraz dwóch fregatach rakietowych OHP – ORP Gen. K. Pułaski i ORP Gen. T. Kościuszko. W trakcie realizacji są jeszcze 4 remonty 4 jednostek specjalnych: ORP Maćko, ORP Zbyszko, ORP Orkan i ORP Piorun.
Doki MSR Gryfia w Szczecinie i Świnoujściu przyjęły w tym roku w sumie 198 statków różnych typów i rozmiarów. Wśród projektów realizowanych przez MSR Gryfię na wyróżnienie z pewnością zasługują remonty promów pasażerskich polskich armatorów – Gryf, Wolin i Galileusz. MSR Gryfia od lat remontuje dla Polskiej Żeglugi Morskiej, a w tym roku firmy zacieśniły współpracę, podpisując w grudniu porozumienie na mocy którego do września szczecińska stocznia wyremontuje 12 masowców PŻM. Do zakładów w Szczecinie i Świnoujściu przypływały także statki należące do armatorów z Niemiec, Norwegii, Wielkiej Brytanii, Rosji, Grecji czy Cypru. W segmencie offshore w pierwszej połowie roku MSR Gryfia zrealizowała także budowę kontenerów stalowych na projekt Nyhamna Expansion w Norwegii. Mimo że było to dla stoczni pierwsze zlecenie tego typu, projekt został zakończony terminowo, a klient był zadowolony z jakości wykonanych prac.
Istotnym wydarzeniem dla obu stoczni było podpisanie listu intencyjnego w sprawie budowy promu typu Ro-Pax dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Nauta i MSR Gryfia były sygnatariuszami listu, a obecnie uczestniczą w pracach związanych z przygotowaniem umowy konsorcjum.

Obok budowy i remontów statków istotną cześć działalności grupy MARS stanowią zlecenia związane z produkcją konstrukcji stalowych dla branży offshore oil & gas oraz – w coraz większym zakresie – także morskiej energetyki wiatrowej. Energomontaż-Północ Gdynia zrealizował w tym roku kilkanaście projektów związanych z budową różnego rodzaju konstrukcji i urządzeń. Jednym z większych tegorocznych zleceń EPG jest budowa sekcji dla modułu mieszkalnego platformy na pole wydobywcze Johan Sverdrup. Pierwsze prace przy konstrukcji o łącznej masie 2500 ton ruszyły w kwietniu, a obecnie prowadzone są już prace antykorozyjne, izolacyjne i wstawiane są okna. Niebawem wszystkie konstrukcje będą gotowe do przekazania klientowi. Inny moduł mieszkalny na platformę wydobywczą EPG dostarczył na początku sierpnia. Konstrukcja o masie 1140 ton przeznaczona była na platformę Maersk Guardian, która już pracuje w duńskiej części Morza Północnego. W ostatnich miesiącach Energomontaż-Północ Gdynia intensywnie współpracował z norweskim klientem – firmą NOV APL, dla której wykonywał konstrukcje służące do załadunku ropy i gazu ze złóż morskich na jednostki FSU. Dostarczone w lutym i kwietniu elementy trafiły na pola Martin Linge i Gina Krog, a obecnie trwają prace przy budowie kolejnej konstrukcji podwodnej do załadunku gazu na statek. Konstrukcje wykonywane przez EPG trafiają głównie na instalacje na Bałtyku i Morzy Północnym, ale spółce nie są obce też bardziej odległe kierunki. We wrześniu EPG wysłał do klienta ostatni z 39 elementów podwodnych na pole Kaombo, zlokalizowane w pobliżu wybrzeży Angoli.
Bardzo interesującym, a jednocześnie nietypowym projektem, była zrealizowana na początku 2016 r. budowa największej w Europie komory próżniowej dla Instytutu Lotnictwa w Warszawie. EPG wspólnie z Energopem wybudował i zainstalował komorę próżniową do testowania silników lotniczych. Co warte podkreślenia, komora jest przystosowana do przeprowadzania testów nawet na największych silnikach. Zmieści się w niej nawet odnotowany przez księgę rekordów Guinnesa GE90 – największy i najpotężniejszy silnik lotniczy, jaki dotychczas został skonstruowany, który napędza Boeingi 777.
Rok 2016 przyniósł szereg interesujących projektów z różnych dziedzin oraz nowe kontrakty na 2017 rok. O kolejnych realizacjach będziemy Państwa informować za pośrednictwem naszej strony interenowej.

Źródło: MorzaiOceany.pl

Silne sztormy spowodowały ogromne straty na całym wybrzeżu. Szacunki jeszcze trwają.

Długotrwałe i silne sztormy spowodowały bardzo znaczące straty na naszym wybrzeżu.
- Warunki pogodowe nie pozwoliły jeszcze w pełni oszacować te straty, ale wiemy że szkody są duże – informuje Marek Gróbarczyk, minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.
Inspektorzy Urzędów Morskich i specjaliści dokonują cały czas oceny na miejscu, szacują straty, gdzie już jest to możliwe. Szef resortu jeszcze w tym tygodniu dokona wizji całego polskiego wybrzeża.
Ucierpiało wiele miejscowości nadmorskich. Żywioł poniszczył nabrzeża, infrastrukturę portów, przystani, pochłaniał plaże i klifowe brzegi, wały wydmowe. W niektórych miejscowościach zniknęły plaże, zniszczona została roślinność, powyrywane zostały drzewa.
W porcie Darłowo zniszczony jest falochron zachodni, podobnie opaski wzmacniające w Sarbinowie, podesty i zejścia z promenady w tej miejscowości, slipy przystani w Unieściu i Chłopach wymagają całkowitej odbudowy, zniszczona została przystań w Jarosławcu. W Ustce żywioł pochłonął zjazdy techniczne po stronie zachodniej oraz klif i zjazd po stronie wschodniej.
Zniszczone są umocnienia brzegowe w Dziwnowie oraz przystań rybacka w Międzyzdrojach. Na Westerplatte górna część umocnienia brzegu wymaga naprawy, podobnie umocnienia brzegu na Helu. Prace już tu trwają. W Jastrzębiej Górze nie można jeszcze wejść na opaskę brzegową w celu oceny jej stanu technicznego. Tu też obniżyły się plaże, zniszczone są zejścia.
- Dla nas najważniejsze jest bezpieczeństwo mieszkańców, ale też zapewnienie bezpiecznej pracy rybakom – podkreśla minister. – I tym celom w tej chwili podporządkowujemy wszelkie działania. Zależy nam na tym, by jak najszybciej usunięte zostały szkody spowodowane przez sztormy.

Źródło:MorzaiOceany.pl

Co pozostawimy po sobie przyszłym pokoleniom?

Rusza akcja „Wiadomość do przyszłości", zorganizowana przez markę Papiery POL. Dzięki niej, każdy z nas będzie mógł pozostawić wiadomość, która przetrwa wieki i pozwoli przyszłym pokoleniom dowiedzieć się, jak wyglądał świat w roku 2017.
Skalne rysunki sprzed dziesiątek tysięcy lat, sumeryjskie tabliczki czy egipskie piramidy – to i wiele innych świadectw minionych czasów pozwala nam, chociaż trochę wyobrazić sobie, jak wyglądało ludzkie życie w przeszłości. Zapisy te są wręcz bezcenne, bo dzięki nim wiemy kim jesteśmy, skąd pochodzimy i jaka jest historia ludzkości. Dzięki nim możemy studiować spuściznę nieistniejących już cywilizacji i choć po części wyobrażać sobie jak wyglądało życie w minionych epokach. Można powiedzieć, że są wiadomościami z przeszłości, które pokonały ogromny „szmat czasu" by dotrzeć do teraźniejszości.
Co jednak zostanie po nas? Czego dokładnie będą mogli dowiedzieć się o nas ludzie z przyszłości? Czy zostawimy po sobie coś, co uchroni naszą cywilizację przed kompletnym zapomnieniem?
Na to pytanie stara sobie odpowiedzieć spora część z nas. To właśnie dlatego projektujemy i tworzymy rzeczy z myślą, że przetrwają wieki. Nie każdy jednak może pozwolić sobie na postawienie granitowej tablicy i umieszczenie nie na niej przesłania z myślą, że odczytają je następne pokolenia. Zresztą wraz z czasem takie świadectwa przeszłości mogą ulec zniszczeniu, a przekaz zapomniany.
Jest jednak pewien sposób wysyłania wiadomości do przyszłości, które pozwalają przetrwać im w całkowicie nienaruszonej postaci. Są nim kapsuły czasu, które zawierają świadectwo danej epoki. Ukryte przed całym światem czekają na nadejście odpowiedniej chwili, w której zostaną otwarte, a wszyscy będą mogli zapoznać się z ich zawartością.
Do ciekawszych tego typu projektów należy zaliczyć takie przedsięwzięcia jak: Krypta Cywilizacji z 1936 roku, która zostanie otwarta w 8113 r., sztuczny satelita KEO, który spadnie na Ziemię za 50 tysięcy lat, czy krążącą po orbicie kosmicznej kapsułę czasu LAGOS, która wróci na Ziemię za 8,4 milionów lat i zawiera takie dane jak obecne położenie kontynentów, które w przyszłości będzie już trochę inne.
W jaki sposób sami możemy uczestniczyć w jednym z takich projektów? To pytanie postawiła sobie firma Papiery POL, która postanowiła stworzyć kapsułę czasu i umożliwić chętnym wysłanie informacji do przyszłości. Jedyne, co trzeba zrobić to wejść na stronę www.papierypol.pl i zostawić wiadomość, która zostanie wydrukowana na papierze i umieszczona w specjalnie do tego przygotowanej kapsule czasu.
Celem projektu jest umożliwienie każdemu stworzenia dowolnego przesłania, dlatego ani Papiery POL, ani organizatorzy akcji nie będą czytali, gromadzili, czy w jakikolwiek inny sposób wpływali na treść drukowanych informacji - jako pierwsi z zawartością kapsuły zapoznają się z jej odkrywcy.
Nie czekaj i już teraz wyślij swoją wiadomość do przyszłości!
Patronat medialny: „Charaktery".
Pozostałymi patronami akcji są: Interia, Legalna Kultura, Edutorial oraz Historia.org.pl.

Źródło:Charaktery.eu

Wydarzyło się 16 stycznia - kalendarium

16 stycznia jest 16.dniem w kalendarzu gregoriańskim.
Do końca roku pozostaje 349 (w latach przestępnych 350) dni.
16 stycznia wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:

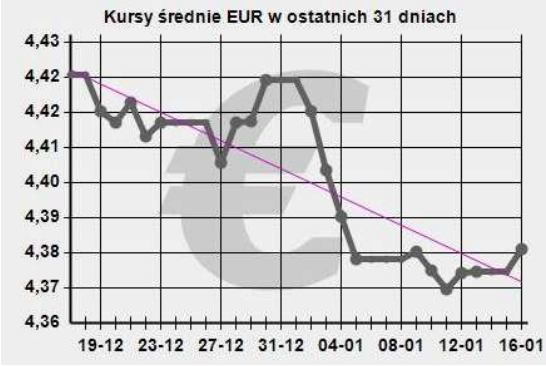
1593 r. – Król Zygmunt III Waza zwołał pospolite ruszenie szlachty ze wschodnich województw w celu zdławienia kozackiego powstania hetmana Krzysztofa Kosińskiego.
1945 r. - W Ostrowcu Świętokrzyskim komunista, oficer AL i nowo mianowany wojewoda kielecki Jan Foremniak wraz z kilkoma wspólnikami dokonał napadu rabunkowego na prywatne mieszkanie, podczas którego został zastrzelony przez żołnierza AK Stanisława Kosickiego. Wydarzenie to, po spreparowaniu przez propagandę komunistyczną, stało się kanwą powieści Jerzego Andrzejewskiego *Popiół i diament*.
1961 r. – Na Wawel powróciły z Kanady skarby królewskie, wśród których znajdowały się wawelskie arrasy..
1992 r.. – W Warszawie odbyła się uroczystość wymiany dokumentów ratyfikacyjnych traktatu o dobrym sąsiedztwie między Polską a Niemcami.
2003r. – W swą ostatnią misję, zakończoną katastrofą i śmiercią siedmioosobowej załogi, wyruszył wahadłowiec *Columbia*.

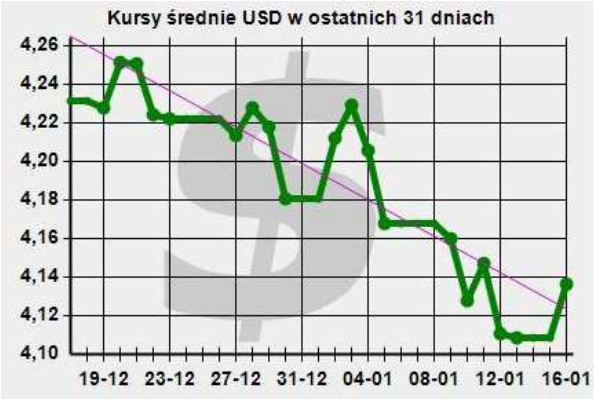
Wywiadówka w Bundeslidze. Słaba ta nasza klasa.

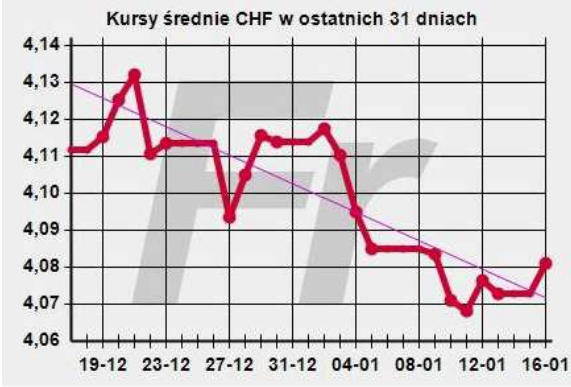
Tak jak w szkołach skończył się pierwszy semestr, tak i w Bundeslidze pierwsze półrocze dobiegło końca. Nadszedł czas podsumowań, ocen i wywiadów(ek). Polska klasa liczyła 17 uczniów, nie wszyscy dawali sobie jednak radę z poziomem.
Większość ślizga się z tygodnia na tydzień i marzy tylko o tym, by zdać do kolejnej klasy, czyli utrzymać się na kontrakcie na kolejny rok. Analizując pobieżnie - mamy jednego prymusa, jednego dobrego ucznia, całą armię przeciętniaków i kilku obiboków, którzy przez pół roku ani razu nie pojawili się choćby na jednym sprawdzianie.
Wzorowy uczeń
Robert Lewandowski, czyli klasowy prymus. 12 goli i 2 asysty w 16 meczach to znakomity dorobek. Ale to oczywiście nie wszystko. Lewy ma mięśnie z gumy i ścięgna z kauczuku. Tam nic nie ma prawa się zerwać. To ewenement na skalę światową, że taki klub, jak Bayern, pozwala sobie na to, by przy tak ogromnych obciążeniach wszelakimi rozgrywkami, posiadać w kadrze tylko jednego klasycznego napastnika. Nie tylko według nieuzbrojonego i subiektywnego oka polskiego kibica, ale także według fachowych statystyk Opta i Squawki, Lewandowski to zdecydowanie najlepszy napastnik całej ligi, który niemal w każdej mierzalnej kategorii jest w ścisłej czołówce graczy ofensywnych. Wrażenie robi przede wszystkim znakomity, jak na napastnika, procent wygranych pojedynków oraz procent kluczowych podań, czyli takich, które otwierają kolegom drogę do bramki. Średnio w każdym meczu zagrywa 2,9 takich piłek, z których 1,7 dociera do partnera z zespołu. W prostej linii oznacza to, że w trakcie trzech meczów Lewandowski wypracowuje kolegom 5 czystych sytuacji strzeleckich. Wskaźnik godny co lepszych zawodników grających na pozycji nOcena za I półrocze: bardzo dobry. Do celującego zabrakło jednak trochę goli, poza tym Robert mógłby nieco wyregulować celownik, bo na 61 oddanych strzałów (najwięcej w lidze), tylko 24 poszło w światło bramki (39%). Dla porównania - Aubameyang na 52 oddane strzały miał aż 33 celne (63%).
Potencjał na świadectwo z paskiem
Łukasz Piszczek, czyli drugi prawy obrońca ligi według „Kickera", tuż po Philippie Lahmie. Za nim naprawdę bardzo dobra runda. Mimo upływu lat, skutecznie temperuje zapędy nadziei niemieckiej piłki. Rok temu uporał się z mistrzem świata - Matthiasem Ginterem, w tym sezonie nie dał szans Feliksowi Passlackowi, którym pół piłkarskich Niemiec zachwycało się po sierpniowym meczu o Superpuchar. Łukasz to piłkarz wszechstronny. Tej jesieni grał na czterech pozycjach - jako prawy obrońca, jako prawe wahadło, jako prawy pomocnik, a także jako półprawy obrońca w systemie z trzema defensorami - i w każdej z tych ról wypadał co najmniej dobrze. Co także warte podkreślenia, Łukasz jest jednym z najczyściej grających zawodników w całej lidze. Na przestrzeni 16 ligowych meczów, popełnił zaledwie 4 faule, co daje mu czwartą średnią w całej lidze. Wrażenie robią też 3 strzelone gole. Żaden inny obrońca nie może się pochwalić lepszym dorobkiem. Ocena za I półrocze: dobry+. Właściwie trudno się do czegoś doczepić, ale wydaje się, że Łukasz, mimo rozgrywania bardzo dobrej rundy, ma jeszcze pewien zapas, choćby w zakresie liczby wygrywanych pojedynków.

Źródło:PilkaNozna.pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)



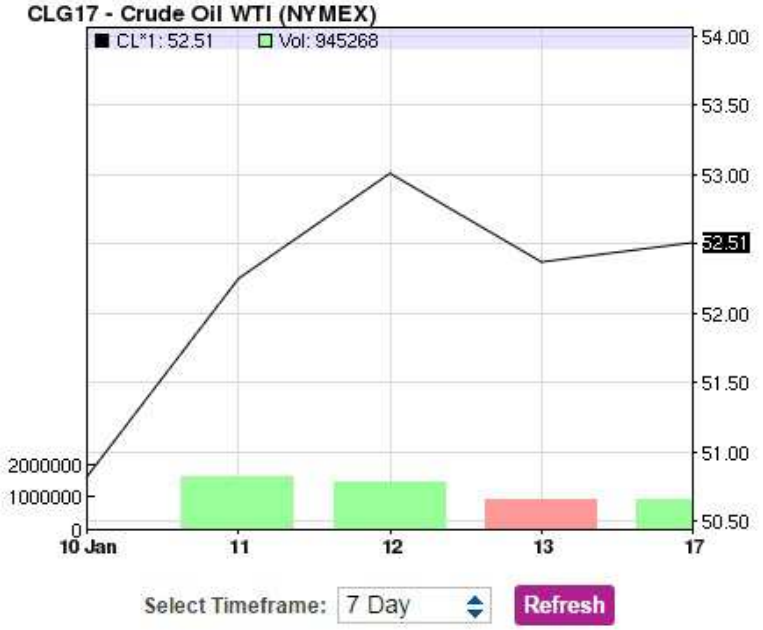




Crude Oil

WTI (NYMEX) Price

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



Rozrywka

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

• • •

Pewien przewodnik w Górach Skalistych w USA miał bardzo złą sławę. Co zabierał jakąś grupę turystów na wyprawę, zawsze ktoś ginął. Ww końcu zainteresowała się tym policja. W śledztwie wyszło na jaw, że zły przewodnik jest patologicznym mordercą. Sąd orzekł karę śmierci. W dniu wykonania wyroku posadzono go na krześle elektrycznym. Włączono prąd, ale po dziesięciu minutach okazało się, że delikwent wciąż żyje i z tajemniczym uśmiechem stwierdza:
- Przecież wszyscy wiedzą, że jestem złym przewodnikiem.

• • •

Jeśli idzie do ciebie góra, a ty nie jesteś Mahometem - uciekaj! To lawina!