Stocznia Remontowa Piotra Soyki zbuduje w Szczecinie prom dla PŻB.

Stocznia Remontowa Piotra Soyki z Gdańska zbuduje w Szczecinie prom pasażersko- samochodowy we współpracy ze stoczniami grupy kapitałowej MARS dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej – dowiedziała się PAP w źródłach zbliżonych do rządu. Umowa może zostać zawarta w marcu 2017.

Ekspert – ekonomista zbliżony do branży promowej powiedział w sobotę PAP, że „po ostatnich relacjach dotyczących możliwości poprawy infrastruktury technicznej na terenie Stoczni Szczecińskiej, tym bardziej właśnie ta stocznia będzie predestynowana do wykonania takiego zadania technicznego, jak budowa promów dla polskich armatorów – powiedział. Potwierdził, że „z punktu formalnego i biznesowego, umowa może być zawarta już w marcu".

– Duża część pracy przy budowie jednostki, jeśli nie większość, odbędzie się w Stoczni Szczecińskiej. Łączy się to z większym wykorzystaniem firm kooperujących i działających na terenie Szczecińskiego Parku Przemysłowego, a także z zagwarantowanym przez rząd rozwojem ekonomicznym i finansowym stoczni – wyjaśnił ekonomista związany z finansowaniem rynku promowego.

Jak mówił, nowy prom wybudowany w Stoczni Szczecińskiej zastąpi wysłużone jednostki PŻB pływające na linii Świnoujście-Ystad. – Jest to najpilniejsza potrzeba armatora. Prom Mazovia, który wszedł na tę linię 2 lata temu, jest nie najnowszą jednostką. Stąd pilna potrzeba włożenia na tą samą linię, na tzw. wahadle, nowego promu. Pozwoli to w pełni wykorzystać stale rosnący rynek przewozów pasażerskich oraz samochodów ciężarowych – zaznaczył.

Towarzystwo Finansowe Silesia sprzedało Stocznię Szczecińską za 100 mln zł Funduszowi Inwestycyjnemu Mars. Umowę podpisano w piątek tydzień temu, a poinformował o niej w poniedziałek rano minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk. W poniedziałek po południu w stoczni odbyła się konferencja prasowa dotycząca polskiego przemysłu stoczniowego z udziałem przedstawicieli polskich władz.

Podczas konferencji zapewniali oni, że inwestycja jest pierwszym krokiem w odbudowie polskiego przemysłu stoczniowego. Dzięki niej może powstać największa nad Bałtykiem i jedna z największych w Europie grupa stoczniowa. Przyniesie wymierne korzyści całemu polskiemu przemysłowi stoczniowemu, który – według zapewnień władz – stanie się ponownie ważnym filarem polskiej gospodarki. W Szczecinie oprócz produkcji cywilnych, mogą być budowane w przyszłości okręty podwodne dla polskiej Marynarki Wojennej.

Z zapowiedzi rządowych wynika, że statki w Szczecinie będzie budowało konsorcjum stoczniowe, a już w drugim kwartale tego roku nastąpi położenie stępki pod budowę promu dla polskiego armatora. – Tak jak zapowiadaliśmy – i dzisiaj ten termin wydaje się niezagrożony – drugi kwartał tego roku to położenie stępki pod budowę promu dla polskiego operatora, dla polskiego armatora – Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. To oczywiście początek odbudowy tej branży – powiedział Gróbarczyk. Jak dodał, pochylnia Wulkan będzie tą pochylnią, na której zostanie położona stępka pod budowę promu.

Ministerstwo Rozwoju w komunikacie wyjaśniło, że Agencja Rozwoju Przemysłu, działająca w ramach Grupy Polskiego Funduszu Rozwoju, dokapitalizuje Polską Grupę Zbrojeniową, obejmując akcje o wartości 101,5 mln złotych. Pozyskane środki finansowe, zgodnie z zawartą 20 stycznia br. umową, PGZ przeznaczy na zakup 100 procent udziałów Szczecińskiego Parku Przemysłowego (SPP). Nabycie przez Mars Fundusz Inwestycyjny Zamknięty 100 proc. udziałów spółki Szczeciński Park Przemysłowy jest kontynuacją procesu, mającego na celu konsolidację kluczowych polskich aktywów stoczniowych w ramach Polskiej Grupy Zbrojeniowej za pośrednictwem Mars FIZ.

Obecnie Mars FIZ zarządza portfelem akcji i udziałów 15 spółek niepublicznych. Wśród nich znajdują się podmioty z sektora remontu i budowy statków oraz budowy konstrukcji stalowych offshore, w tym Stocznia Remontowa „Nauta" w Gdyni oraz Morska Stocznia Remontowa „Gryfia" działająca w Szczecinie i Świnoujściu, jak również spółki nieruchomościowe. Właścicielem 99,4 proc. certyfikatów Funduszu jest Agencja Rozwoju Przemysłu SA.

Źródło: pap

Lista zatwierdzonych przez Unię stoczni pod obstrzałem.

Na ostatnim Kongresie Recyligu Statków, który odbył się 25-26 stycznia w Londynie, głównym temat była lista zatwierdzonych stoczni stworzona przez Unię Europejską. Jej obecny wygląd został poddany mocnej krytyce. W szczególności mocno krytykowali listę członkowie Duńskiego Związku Armatorów, którym nie podoba się, że lista zawiera tylko 18 zakładów z terenów UE. I to pomimo faktu, że nie mają one fizycznej zdolności zaspokoić popytu armatorów z europejskiego rynku.
- Około 150 kontenerowców zostało wysłanych na złom w zeszłym roku. W europejskich stoczniach złomujących można było rozebrać tylko 16 z nich i to dodatkowo tylko małych. W europejskich stoczniach nie ma po prostu warunków do masowego rozbierania dużych statków. A to tylko jedna grupa jednostek. Dlatego namawiamy Komisję Europejską do rozszerzenia listy o zakłady nienależące do Unii - twierdzi Patrick Verhoeven, sekretarz generalny ECSA (Europejskiego Związku Armatorów).
Z kolei Patrizia Heidegger, prezes organizacji NGO Shipbreaking Platform, stwierdziła, że "stworzenie tej listy to przełomowy moment na drodze do podniesienia standardów złomowania na całym świecie".
KE stworzyła pierwszą wersję liste akceptowalnych stoczni w grudniu zeszłego roku. W zestawieniu znalazło się 19 zakładów z terenów Unii Europejskiej. Od 2019 roku europejscy armatorzy mają być zmuszeni do korzystania tylko ze stoczni z tej listy, by złomować swoje jednostki. O wpisanie na listę już poprosiły stocznie z Turcji, Chin i Indii, a KE zapowiedziała, że weźmie ich kandydatury pod uwagę przy ustalaniu ostatecznej wersji listy w tym roku.
- Nie możemy pozwolić, by na tej liście znalazły się stocznie, np. z Indii, gdzie nie są przestrzegane podstawowe zasady bhp. To by dawało im fałszywe świadectwo jakości - argumentuje Heidegger.
- Alang i pozostałe miejsca w Azji od lat są krytykowane za słabe standardy złomowanie, zresztą bardzo słusznie. Ale nie można nie zauważyć, że od jakiegoś czasu widać rozwój w tych miejscach. Powinniśmy ten fakt celebrować zamiast podważać ich starania - przekonuje z kolei Niels Smedegaard, prezes ECSA. - W cześci stoczni wciąż panują słabe standardy, ale są też inne, które zbliżają w kierunku światowych standardów - przekonuje.

Źródło: gospodarka morska.pl

Ponad 5,7 mld zł. zysku netto grupy PKN Orlen w 2016 r.

Ponad 5,7 mld zł zysku netto osiągnęła grupa kapitałowa PKN Orlen za 12 miesięcy 2016 r. – wynika to z raportu po czterech kwartałach 2016 r. – poinformował w czwartek płocki koncern. To o 2,5 mld zł więcej niż w tym samym okresie 2015 r. Nakłady inwestycyjne wyniosły w 2016 r. 4,1 mld zł.
PKN Orlen podał, iż w całym 2016 r. jego grupa kapitałowa zwiększyła łączny wolumen sprzedaży o 2 proc., osiągając w tym czasie rekordową sprzedaż paliw na poziomie 10 mld litrów.
W 2016 r. PKN Orlen osiągnął, jak zaznaczyła spółka, rekordowy wynik EBITDA LIFO na poziomie 9,4 mld zł, przed uwzględnieniem odpisów wartości aktywów w wysokości 0,2 mld zł. Według płockiego koncernu, do wzrostu tego wyniku o 0,7 mld zł, przy porównaniu 12 miesięcy 2015 i 2016 r., przyczyniły się wszystkie segmenty działalności.
– Historyczne wyniki osiągnięte w 2016 r. to niewątpliwy sukces całej firmy. Rezultaty finansowe pokazują siłę koncernu i mają w nim udział wszystkie segmenty oraz rynki macierzyste firmy – ocenił prezes PKN Orlen Wojciech Jasiński, cytowany w komunikacie koncernu.
Zaznaczył, iż podsumowując 2016 r. „nie sposób nie wspomnieć o olbrzymim sukcesie walki z szarą strefą, która w końcu przyniosła wymierne efekty i sprawiła, że konkurencja na rynku paliw po latach stała się uczciwsza”. – Koncern doskonale wykorzystał tę szansę i jestem przekonany, że dalsze zmiany legislacyjne w tym zakresie, wraz z konsekwentną realizacją przyjętej niedawno strategii, będą przekładać się również na umacnianie naszej pozycji na rynku – oświadczył Jasiński.
W IV kw. 2016 r. PKN Orlen odnotował wzrost EBITDA LIFO (liczone rok do roku) o 0,8 mld zł, do poziomu 2,65 mld zł – podała spółka w skonsolidowanych wynikach. Na wynik ten, w ocenie płockiego koncernu, pozytywnie

wypłynęły przede wszystkim: wzrost wolumenów sprzedaży, marż paliwowych i pozapaliwowych w segmencie detalu, odszkodowanie z tytułu pożaru steam crackera – krakingu parowego w zakładach Chempark Zaluzi w Litvinowie, do którego doszło w sierpniu 2015 r., oraz osłabienie złotego względem walut obcych. Ujemny wpływ miały z kolei niższe marże handlowe na produkty rafineryjne.
Jak zaznaczył płocki koncern, na wszystkich rynkach, z wyjątkiem Niemiec, na których działa spółka, czyli oprócz Polski, także w Czechach i na Litwie, w IV kw. 2016 r. odnotował wzrost konsumpcji oleju napędowego i benzyn, przy czym na rynku polskim wzrost konsumpcji oleju napędowego wynosił w tym czasie 24 proc. (liczone rok do roku).
PKN Orlen podkreślił, iż w 2016 r. „utrzymywał bardzo dobrą sytuację finansową, m.in. obniżając poziom długu netto i dźwigni finansowej, a także dywersyfikując źródła finansowania". Spółka podała, że na koniec 2016 r. zadłużenie netto płockiego koncernu wynosiło 3,4 mld zł.
– W minionym roku utrzymaliśmy bardzo dobre wskaźniki finansowe, nie zapominając jednocześnie o ciągłym rozwoju koncernu – podkreślił wiceprezes PKN Orlen ds. finansowych Sławomir Jędrzejczyk.
Zwrócił przy tym uwagę, iż w ramach 4,1 mld zł nakładów inwestycyjnych wydanych w 2016 r. płocki koncern rozpoczął m.in. budowę instalacji metatezy w zakładzie głównym spółki w Płocku, a także instalację polietylenu w czeskim Unipetrolu.
– Dzięki konsekwencji w działaniach prorozwojowych nasza pozycja konkurencyjna stale się umacnia i jesteśmy świetnie przygotowani na wyzwania przyszłości – ocenił Jędrzejczyk.
PKN Orlen poinformował, że w ramach realizowanych projektów wydobywczych łączne zasoby gazu ziemnego i ropy naftowej 2P (pewne i prawdopodobne) na koniec 2016 r. wzrosły do ok. 114 mln boe (baryłek ekwiwalentu) z 97 mln boe na koniec 2015 r. Według spółki w segmencie wydobycia odnotowano tam w IV kw. 2016 r. EBITDA na poziomie 128 mln zł oraz nakłady inwestycyjne w wysokości 125 mln zł.
Jak przypomniał PKN Orlen, pod koniec 2016 r. spółka ta opublikowała strategię rozwoju na lata 2017-21, która zakłada m.in. wzmacnianie pozycji rynkowej, wykorzystywanie rosnącej roli petrochemii i kontynuowanie projektów w segmencie wydobycia, a także podejmowanie przedsięwzięć związanych z innowacjami.
PKN Orlen zapowiedział w strategii, iż w latach 2017-18 na inwestycje planuje przeznaczać średniorocznie 5,4 mld zł, z czego 3,7 mld zł na segment downstream (rafineria, petrochemia i energetyka), na segment detalu 0,6 mld zł oraz 0,8 mld zł na wydobycie. Według spółki w latach 2017-18 średnioroczna wartość EBITDA LIFO wyniesie tam 8,8 mld zł.

Źródło: pap

Ministrowie państw Grupy Wyszehradzkiej o żegludze śródlądowej.

We wtorek, 31 stycznia w Warszawie odbędzie się spotkanie przedstawicieli państw Grupy Wyszehradzkiej. Spotkanie będące elementem Prezydencji RP w grupie V4 jest organizowane z inicjatywy Marka Gróbarczyka, ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Tematem rozmów będą doświadczenia i perspektywy rozwoju żeglugi śródlądowej w państwach V4. Zagadnienie przywrócenia żeglowności w tych krajach jest jednym z priorytetów Prezydencji RP.
W spotkaniu wezmą udział m.in. Dan Ťok - minister transportu Republiki Czeskiej, Arpád Érsek - minister transportu i budownictwa Republiki Słowacji, László Mosóczi - wiceminister rozwoju narodowego Węgier. Będą przedstawiciele Komisji Europejskiej, administracji rządowej oraz niezależni międzynarodowi eksperci zajmujący się tematyką żeglugową.
Eksperci i ministrowie będą dyskutować m.in. o: znaczeniu żeglugi śródlądowej w korytarzach sieci TEN-T (transeuropejskie sieci transportowe), perspektywach włączenia polskich śródlądowych dróg wodnych do korytarzy sieci TEN-T, rozwoju transportu intermodalnego, roli transportu wodnego śródlądowego w rozwoju korytarzy transportowych. W kontekście przyszłych inwestycji w infrastrukturę polskich dróg wodnych będą też rozmawiać o modelach finansowania inwestycji rzecznych i o kwestiach środowiskowych. Podczas spotkania

zaprezentowane zostaną także holenderskie doświadczenia w realizacji projektów rozwijających transport wodny śródlądowy.
W ramach spotkania pomiędzy Polską, Słowacją a Czechami podpisane zostanie porozumienie o intensyfikacji współpracy w zakresie przywrócenia pełnej żeglowności na rzekach Odra, Łaba i Dunaj. Jednym z instrumentów do tego prowadzących będą wspólne działania w instytucjach Unii Europejskiej, w tym zmierzające do rewizji TEN-T i wpisania dróg wodnych do sieci.
Inicjatywy Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w ramach V4 wpisują się w realizację strategii związanej z rozwojem całego sektora żeglugi śródlądowej, a w szczególności w obszarze rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Cele i kierunki działań resortu odzwierciedlone zostały w przyjętych w 2016 r. przez Radę Ministrów „Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030".
Na terytorium Polski, znajdują się odcinki trzech głównych szlaków wodnych, tj.:
- Droga wodna E30 – przebiegająca Odrzańską Drogą Wodną, łączącą Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Dunajem w Bratysławie.
- Droga wodna E40 – łącząca Morze Bałtyckie od Gdańska z Morzem Czarnym w Odessie.
- Droga Wodna E70 – łącząca Odrę z Zalewem Wiślanym i stanowiąca część europejskiego szlaku komunikacyjnego wschód-zachód łączącego Kłajpedę z Rotterdamem.
Dzięki przyszłym inwestycjom infrastrukturalnym polskie drogi wodne będą mogły stać się docelowo elementami transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Przed kilkoma dniami prezydent RP Andrzej Duda podpisał ustawę o ratyfikacji europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN). Konwencja AGN zobowiązuje Polskę do dostosowania naszych głównych dróg wodnych do co najmniej IV klasy żeglowności.
Przewiduje się, że rozwojowi infrastruktury będzie towarzyszył coraz większy popyt na usługi transportowe w sektorze transportu śródlądowego oraz na środki transportowe, a także rozwój turystyki i rekreacji, które będą źródłem dochodów budżetu państwa i budżetów samorządów. Głównym beneficjentem rozwoju transportu śródlądowego staną się najważniejsze porty morskie, dla których będzie on ważną gałęzią transportu zapewniającą efektywne połączenie z zapleczem. Żeglugowe wykorzystanie rzek sprzyjać będzie także osiągnięciu celów środowiskowych wyznaczanych zgodnie z przepisami Unii Europejskiej. Transport śródlądowy (obok transportu morskiego) jest najbardziej przyjazną środowisku gałęzią transportu, która przyczyni się do obniżenia kosztów zewnętrznych transportu ogółem.
Grupa Wyszehradzka (V4) – nieformalne zrzeszenie czterech państw Europy Środkowej – Polski, Czech, Słowacji i Węgier, którego celem jest pogłębianie współpracy między tymi krajami. Grupa Wyszehradzka odzwierciedla wysiłki krajów regionu środkowoeuropejskiego w zakresie współpracy dotyczącej wielu wspólnych działań w ramach ogólnie pojętej integracji europejskiej. Wszystkie działania Grupy Wyszehradzkiej mają na celu wzmacnianie stabilności w rejonie Europy Środkowej. Kraje uczestniczące w grupie postrzegają swoją kooperację jako wyzwanie, a jej sukces traktują jako najlepszy dowód na swoją zdolność do integracji także w strukturach takich, jak na przykład Unia Europejska.

Źródło: MorzaiOceany.pl

Nowe rezolucje IMO.

W 2017r. wejdzie w życie 17 rezolucji i jedna Konwencja Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Za najważniejszą regulację, mającą największy wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorstw armatorskich bezdyskusyjnie uznaje się Konwencję BWM wymagającą od armatorów instalowania systemów zarządzania wodami balastowymi.

Kluczowe zmiany w nowym roku

Rok 2017 jest w żegludze morskiej rokiem istotnych zmian. Od lat wspominano o serii nowych ustaleń, które mogą w istotny sposób wpłynąć na kształt żeglugi morskiej. Najistotniejszą zmianą spośród ponad 20 regulacji wchodzących na przestrzeni 9 miesięcy jest wejście w życie ustaleń rekomendujących wyposażanie jednostek w

systemy zarządzania wodami balastowymi. Mowa o Konwencji BWM, która zacznie obowiązywać 8 września 2017r. W myśl ustaleń IMO właściciele większości eksploatowanych na świecie statków będą zobowiązani do przeprowadzenia przeglądu zasadniczego, posiadania zatwierdzonego planu postępowania z wodami balastowymi, prowadzenia ksiąg zapisów wód balastowych, postępowania z nimi podczas każdego rejsu poprzez ich wymianę lub uzdatnienie. W późniejszym czasie wymiana wód balastowych przestanie być opcją, a czyszczenie zbiorników będzie odbywać się wyłącznie przy pomocy zatwierdzonego przez Administrację lub IMO systemu wód balastowych. Generuje to wiele dodatkowych kosztów. Administracja polska pracuje obecnie nad dokumentem ratyfikacyjnym, a Konwencja wejdzie w życie 3 miesiące po jego złożeniu. Armatorzy pływający po obszarze wód terytorialnych USA mogą spodziewać się także dodatkowych obowiązków za sprawą służb ochrony wybrzeża USA. Coast Guard ma dużo bardziej radykalne podejście do kwestii systemów uzdatniania wód balastowych niż wymagania IMO. Pod koniec 2016r. wymagania te jeszcze zaostrzono. Jak do tej pory Amerykanie dopuścili do stosowania bardzo niewielką ilość systemów zarządzania wodami balastowymi. W obecnej chwili w USA uznawane są zaledwie 3 systemy zarządzania wodami balastowymi spośród wszystkich propozycji tego rodzaju produktów dostępnych na globalnym rynku. Te systemy pochodzą od takich producentów, jak Optimarin AS, Alfa Laval Tumba AB i Ocean Saver AS i wszystkie zostały zatwierdzone w grudniu 2016 roku

Pozostałymi zmianami, z którymi będą musieli w tym roku liczyć się armatorzy są m.in.: uchwalenie Kodeksu IGF (Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwa gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu). Jak na razie nowe ustalenia będą dotyczyć jednostek wodowanych po 1 stycznia 2017r. i napędzanych gazem naturalnym. Wymagania dotyczyć będą też istniejących statków na zasadach określonych w prawidle II-1/56 Konwencji SOLAS. Rezolucja MSC.391(95) zawiera minimalne, obowiązkowe wymagania odnośnie szkoleń i kwalifikacji załóg pracujących na jednostkach napędzanych gazem naturalnym. Nowe prawo nie wywiera znaczącego wpływu na koszty budowy statku, jednak mimo wszystko wiąże się z zwiększeniem obowiązków i obciążenia załogi co pośrednio może się przyczynić do zwiększenia kosztów eksploatacyjnych.

Przedsiębiorcy żeglugowi muszą również zapoznać się z rezolucją MSC.393(95), która wprowadza poprawki do kodeksu IMSBC (Międzynarodowy morski kodeks stałych ładunków masowych) m.in. w postaci 18 nowych, indywidualnych kart ładunków oraz rezolucją MSC.392(95), która wprowadza poprawki m.in. do prawideł II-2/4.5 i II-2/11.6 Konwencji SOLAS dotyczące systemów wentylacyjnych w przestrzeniach ładunkowych. Zmiany będą miały zastosowanie do zbiornikowców zbudowanych po 1 stycznia 2017r. i mogą wiązać się ze zmianami przy konstrukcji tych systemów.

W życie wejdzie również rezolucja MEPC.266(68). W jej świetle statki zbudowane przed 1.01.2017r. powinny spełniać wymagania paragrafu 3.3 zmienionego prawidła 12 z Załącznika I do Konwencji MARPOL, nie później niż podczas pierwszego przeglądu odnowieniowego, który odbędzie w dniu lub po 1.01.2017. Wymagania te dotyczą zbiorników na pozostałości olejowe (tzw. szlam).

Nie należy zapominać o nowych przepisach dotyczących Kodeksu NOx (rezolucja MEPC.271(69)). Rezolucja wprowadza poprawki do Załącznika VI, prawidła 13 Konwencji MARPOL i dotyczy wymagań w zakresie rejestracji zgodności eksploatacyjnej silników z III poziomem emisji NOx w obszarach kontroli emisji NECA. Dodano również nowy paragraf 5.3 który informuje, iż zapisy mają być prowadzone w dzienniku pokładowym w sposób określony przez Administrację, przy wejściu do i wyjściu z obszaru kontroli emisji oraz wewnątrz tego obszaru (w przypadku, gdy silnik jest zatrzymywany i uruchamiany ponownie).Wprawdzie spełnienie nowych wymagań w tym zakresie nie będzie się wiązało z koniecznością uiszczenia dodatkowych opłat, jednakże restrykcje IMO w tym zakresie wiążą się z dodatkowymi obowiązkami dla załogantów, którzy będą musieli wprowadzać dodatkowe zapisy do dziennika pokładowego.

Z kolei w rezolucji MEPC.272(69) koszty pojawią się po stronie stoczni z uwagi na montowanie silników wysokoprężnych. W konsekwencji może wzrosnąć również cena produktu finalnego, którym jest statek.

Ostatnią istotną zmianą, z którą będą się musieli liczyć armatorzy jest rezolucja MEPC.274(69) wprowadzająca zmiany do definicji z prawidła 1 i prawidła 11 Załącznika IV Konwencji MARPOL dotyczącego usuwania ścieków fekalnych w kontekście obszaru specjalnego na Bałtyku. W dalszej dyskusji ustalono datę wejścia w życie wymogów dotyczących zakazu usuwania ścieków fekalnych na tym obszarze. 1 czerwca 2019r. ustalenia zaczną dotyczyć nowych statków pasażerskich, zaś 1 czerwiec 2021r. będzie datą graniczną dla eksploatowanych już jednostek pasażerskich.

Część zmian wchodzących w życie na przestrzeni br. było wcześniej rekomendowanych przez towarzystwa klasyfikacyjne i wymagane przez Unię Europejską. Armatorzy zaimplementowali już w praktyce część nowych wymagań IMO.
Prace nad kształtem nowego prawodawstwa morskiego toczyły się w dwóch Komitetach IMO. Wejście w życie konwencji BWM akurat 8 września br. jest ściśle związane z tym, że 8 września 2016r. odpowiednia ilość państw dysponujących wymaganym tonażem ratyfikowała dokument.
- Nie nazwałabym rozpoczynającego się roku 2017 jako bardziej obfitującego w akty prawne, diametralnie zmieniające charakter żeglugi morskiej niż pozostałe lata. Co roku wchodzą w życie różne przepisy opracowane przez IMO. Przykładowo w 2015 roku zaczął obowiązywać Kodeks uznanych organizacji (Kodeks RO), a w 2016r. Kodeks implementacji instrumentów IMO (Kodeks III). W ubiegłym roku weszły w życie wymagania zawarte w 31 rezolucjach i żegluga morska również musiała dostosować się do szeregu zmian w istotny sposób modyfikujących prowadzenie morskiej działalności gospodarczej- mówi Aleksandra Lubowska – Kierownik Ośrodka ds. IMO przy PRS.

Konwencja BWM kulminacyjnym punkcie

Konwencja BWM miała być ratyfikowana już dużo wcześniej, jednakże instalowanie systemów uzdatniania wód balastowych jest bardzo kosztownym przedsięwzięciem. Krzysztof Gogol, rzecznik prasowy PŻM szacuje jednostkowe koszty instalacji systemu zarządzania wodami balastowymi na kilkaset tysięcy dolarów, bądź w przypadku statków klasy Capesize nawet miliona dolarów. Na koszty składa się nie tylko cena samego systemu, ale również modyfikacja istniejącego projektu statku i dostosowanie go do potrzeb instalacji odpowiedniego wyposażenia. Jednostkowa cena systemu zależy od szeregu czynników, na które składa się wydajność pomp balastowych po koszty instalacji. Z uwagi na cenę podobnych rozwiązań wiele krajów zwlekało, by móc przygotować się do zmian. Polska jeszcze nie ratyfikowała konwencji. Prace nad ratyfikacją trwają. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej deklarowało, że konwencja zostanie ratyfikowana w 2017r. Jak do tej pory wniosek o ratyfikację nie został jeszcze złożony.
Pozostałe zmiany, które dotyczą minimalnych, obowiązkowych wymagań dla marynarzy są związane z Kodeksem IGF. Jeśli chodzi o pozostałe regulacje, to Kodeks IMSBC ulega regularnym modyfikacjom, więc regulacje wchodzące w życie na przestrzeni bieżącego roku nie powinny stanowić dla armatorów większej niespodzianki. Kodeks IMSBC wszedł w życie w 2011 roku, zmiany pojawiają się dokładnie co 2 lata.
Ratyfikacja wymaganych przez IMO nowych przepisów i uszczegółowienie starych zbiega się w czasie z rekordowo niskimi stawkami frachtowymi, utrzymującymi się na globalnym rynku żeglugowym. Oznacza to, że z punktu widzenia armatora wdrażanie nowych zaleceń będzie wiązało się z większymi kosztami eksploatacyjnymi, niż do niedawna można było przewidzieć. Armatorzy mogą nie wypracować zysków wystarczających do pokrycia dodatkowych kosztów.
Najwyższe koszty związane są z koniecznością instalacji systemów wód balastowych. Pamiętajmy jednak, że w obecnej chwili cały czas istnieje możliwość wymiany wód balastowych. Planowany harmonogram prac związanych z ratyfikacją konwencji przewiduje m.in. przeprowadzenie uzgodnień oraz konsultacji społecznych, rozpatrzenie przez Radę Ministrów, a następnie Sejm i Senat. Zakończenie procesu nastąpi z chwilą podpisania ustawy w sprawie ratyfikacji konwencji BWM przez Prezydenta RP. Instrument ratyfikacyjny będzie mógł zostać wówczas złożony Sekretarzowi Międzynarodowej Organizacji Morskiej.
Na podstawie art. 18 ust. 3 konwencji BWM na polskich obszarach morskich oraz na statkach podnoszących polską banderę uprawiających żeglugę na wodach międzynarodowych lub na wodach państw niebędących stronami konwencji BWM, konwencja zacznie obowiązywać 3 miesiące po złożeniu dokumentu ratyfikacyjnego przez Polskę.
Na wodach państw będących stronami konwencji BWM, konwencja zacznie obowiązywać w terminie wynikającym z ratyfikacji konwencji przez dane państwo, nie wcześniej niż 8 września 2017 r.
Wciąż istnieje szansa na późniejsze wejście w życie dat obowiązywania przepisów odnośnie eksploatowanych już statków, lecz graniczne daty wejścia w życie regulacji zostały już określone.
Wszystkie prace IMO prowadzone są w uzgodnieniu z administracjami morskimi, zaś trudna sytuacja żeglugi jest uwzględniana.
W przypadku statków pływających obecnie po szlakach całego świata termin obowiązkowej instalacji systemów zarządzania wodami balastowymi stanie się ponownie przedmiotem obrad na 71 sesji MEPC. Zgodnie z

propozycją zmian przedmiotowych terminów, wszystkie statki zbudowane do 1 września 2019r. lub też po tej dacie musiałyby spełniać standardy D2, co oznacza konieczność zamontowania systemów obróbki wód balastowych.
Przepisy Konwencji dotyczą statków istniejących oraz nowo budowanych, niezależnie od ich wielkości. Pod pojęciem statku rozumie się również obiekt zanurzalny, jednostkę pływającą, platformy pływające, jednostki FSU i FPSO. Konwencja nie dotyczy: statków nie przewożących wód balastowych, podróży krajowych, statków operujących tylko na wodach jednej ze Stron Konwencji i na morzu otwartym, statków wojennych, wojennych pomocniczych, bądź innych podobnych będących w posiadaniu i użytkowanych przez Państwo Strony, lub stałych wód balastowych, umieszczonych w zamkniętych zbiornikach statkowych, nie przeznaczonych do zrzutu.
Administracja państwa bandery może wystawić odstępstwo od wymagań Konwencji, dla: statków odbywających okazjonalne lub jednorazowe podróże między określonymi portami, bądź innymi ustalonymi miejscami, statków operujących tylko na z góry ustalonych trasach oraz gdy wody balastowe i osady inne, niż te pochodzące z podróży między ww. portami lub miejscami, nie ulegają mieszaniu.
Warunki na podstawie których przedsiębiorca mógłby starać się o otrzymanie zwolnienia będą określone w nowym rozporządzeniu MGMiŻŚ.
- Nowe prawo co do zasady nie powinno dotknąć małych armatorów pływających po akwenie Morza Bałtyckiego, gdyż mogą starać się o otrzymanie zwolnienia z wymagań Konwencji BWM- oznajmia Aleksandra Lubowska.
Celem Konwencji jest zapobieganie mieszaniu się wód pochodzących z różnych akwenów, gdyż prowadzi to do migracji życia pochodzącego z innych mórz, a w konsekwencji naruszenia ekosystemu.
Kwestia ustanowienia Bałtyku obszarem specjalnym w zakresie zrzutów ścieków ze statków pasażerskich nie jest związana z Konwencją BWM, gdyż miało to miejsce w 2011r. Morze Bałtyckie jest jednym z najbardziej zamkniętych akwenów na świecie, którego ekosystem jest bardzo wrażliwy na wszelkie zanieczyszczenia. Wody Morza Północnego i Bałtyckiego mieszają się więc bardzo rzadko, a zanieczyszczenia stanowią duży problem.
Zdaniem Kierownika Ośrodka ds. IMO, spełnienie wymagań Konwencji wiąże się z dużym obciążeniem budżetu wielu armatorów, jednakże mieli oni świadomość nadchodzących zmian już od 2004r., kiedy to Konwencja została przyjęta. Część armatorów wyposażyła już swoje jednostki w systemy uzdatniania wód balastowych lub zaplanowała instalację systemów w swoich budżetach.

Źródło:MorzaiOceany

Do Gdańska popłynęła kolejna dostawa ropy irańskiej dla polskiej rafinerii.

Kilka miesięcy temu - w sierpniu ubiegłego roku w Gdańsku obsłużono największy w historii portu tankowiec z irańską ropą na potrzeby Rafinerii Lotos, który przywiózł wówczas do portu blisko 300 tysięcy ton surowca.
Już wówczas, prawdopodobnym było, ze nie będzie to jedyna dostawa ropy z tego kierunku na potrzeby polskich rafinerii, bowiem zniesienie sankcji międzynarodowych w zakresie handlu ropą naftową nałożonych na Iran i otwarcie rynku UE na surowiec kraju dysponującego niemal największymi złożami ropy na świecie, wpisuje się w prowadzoną przez Polskę politykę dywersyfikacji dostaw energetycznych.
Tymczasem Port Gdańsk z funkcjonującą tu Bazą Paliw Płynnych spółki Naftoport to najbardziej predestynowane miejsce do obsługi morskich dostaw ładunków energetycznych do kraju, bowiem infrastruktura bazy obejmująca aż pięć stanowisk statkowych posiada roczny potencjał przeładunkowy wynoszący ok. 40 mln ton. Takie parametry czynią ją jednym z najbardziej konkurencyjnych terminali naftowych na południowym Bałtyku, co tym samym sprzyja umacnianiu pozycji Gdańska w zakresie obsługi ładunków masowych płynnych w tej części Europy.
Baza Paliw dzięki jej połączeniu systemem rurociągów z rafineriami stanowi optymalną alternatywę względem lądowych dostaw surowca. Natomiast parametry terminalu pozwalają w całości pokryć zapotrzebowanie na ropę nie tylko polskich rafinerii, ale także dwóch zakładów rafineryjnych zlokalizowanych we wschodnich landach Niemiec.

Dodatkowym atutem jest dostępność Portu Gdańsk dla największych statków jakie mogą wpłynąć na akwen Bałtycki. Baza przystosowana jest bowiem do obsługi potężnych oceanicznych tankowców typu Aframax, Suezmax oraz VLCC (Very Large Crude Carrier).
Potencjał ten z powodzeniem wykorzystują rafinerie polskie zarówno Lotos, jak i Orlen. Ta pierwsza dla której w drugiej połowie roku do Gdańska dotarła dostawa ok. 2 mln baryłek ropy na pokładzie tankowca Atlantas, ponowiła zamówienie na dostawę irańskiego surowca, który także niebawem trafi do gdańskiego portu.
Nie inaczej stało się w przypadku drugiej z rafinerii - PKN Orlen, dla której dostawa ropy z tego kierunku dotarła do portu w miniony poniedziałek. 23 stycznia nad ranem tankowiec Vilamoura przywiózł 130 tys. ton surowca. Statek, podobnie jak poprzednio Atlantas wyruszył z irańskiego terminalu eksportowego na wyspie Kharg w ostatnich dniach grudnia, skąd dalej przez Morze Czerwone Kanałem Sueskim dopłynął do Gdańska. Operacje przeładunkowe trwały bardzo krótko bo zaledwie 24 godziny i nad ranem 24 stycznia statek wyruszył w kolejny rejs.

Źródło: Morzai Oceany

Szlaki arktyczne – „rewolucji nie będzie".

Topniejąca pokrywa lodowa Arktyki sprawia, że coraz więcej statków próbuje pokonać trasę prowadzącą z Azji do Europy szlakiem arktycznym. W roku 2014 taką drogę pokonało 31 jednostek. Rosja zapowiada ponad 20-krotne zwiększenie ilości ładunków transportowanych tą drogą w ciągu najbliższych 15 lat. Biorąc pod uwagę warunki atmosferyczne i specyfikę rejsów w ciągu najbliższej dekady linie żeglugowe nie zrealizują marzenia o masowym transporcie towarów tym szlakiem.

Natura-czynnik chaosu

Droga morską łączącą Europę z Pacyfikiem biegnąca wzdłuż północnych brzegów Eurazji, przez m.in. Morze Barentsa, Morze Karskie, Cieśninę Wilkickiego, Morze Łaptiewów, Wschodniosyberyjskie, Cieśninę De Longa, Morze Czukockie i Cieśninę Beringa oferuje armatorom trasę krótszą od standardowej, co może przełożyć się na mniejsze koszty eksploatacyjne np. w postaci mniejszego zużycia paliwa. Kontrargumenty wiążą się z zależnością od warunków geograficznych, które sprawiają, że żaden kapitan nie jest w stanie zagwarantować czasu rejsu. Szlaki arktyczne nigdy nie będą funkcjonowały przez cały rok w takim zakresie, jak szlaki zlokalizowane na południu naszego globu. Z trasy arktycznej można obecnie korzystać zaledwie przez 3 do 4 miesięcy w roku i to mimo coraz intensywniejszego topnienia pokrywy lodowej. Przewidywalność warunków żeglugowych na polarnych akwenach jest wciąż bardzo niska, zaś topnienie pokrywy lodowej poprzez dodatkową nieprzewidywalność warunków atmosferycznych jest czynnikiem utrudniającym żeglugę a nie ułatwiającym.
W świetle statystyk przejść tras arktycznych za ubiegły rok rekord wynosił 7-8 dni, zaś standardowy czas pokonania tej trasy liczył ok. 2 tygodni. Rozpiętość czasowa jest więc bardzo duża i może być zależna od rodzaju statku, jego pojemności etc. Wszystko to przekłada się również na rodzaj towaru, który może być transportowany taką drogą. Potencjalnie możliwa jest dostawa jedynie towarów masowych z uwagi na niemożliwość zachowania terminów dostaw.
Wprawdzie krótsza trasa może potencjalnie obniżyć koszty eksploatacyjne, jednak należy pamiętać, że jednostki arktyczne zużywają droższe paliwo. Techniki slow steamingu mogą ograniczyć zużycie paliwa, a rodzaj silnika może dodatkowo go obniżyć, jednakże żegluga szlakiem arktycznym nie gwarantuje tak dużych oszczędności paliwa jak można by z początku zakładać. Często okazuje się, że dryfujące góry lodowe wymuszają zmianę trasy czy modyfikację prędkości jednostki. W konsekwencji rejs który w początkowym założeniu miał trwać 5 dni przeciąga się do 2 tygodni. Należy również wziąć pod uwagę koszty ubezpieczenia. Większość firm ubezpieczeniowych przewiduje wyższe stawki niż w przypadku jednostek żeglujących po innych trasach. Powodem jest tu oczywiście trudność żeglugi (sternicy nie mają pełnego rozpoznania akwenów, dokładnych map). W przypadku północno-wschodniej trasy arktycznej wzdłuż brzegów Rosji mimo topniejących lodowców należy się ponadto liczyć z dodatkowymi kosztami w postaci konieczności czarterowania lodołamaczy. Przejście wzdłuż północnych wybrzeży Rosji to kilka alternatywnych wariantów tras zależnych od poziomu zanurzenia statku. Trasy biegnące wzdłuż brzegu są bardziej rozpoznane, zaś kapitan podczas rejsu może liczyć na

wsparcie w postaci infrastruktury zbudowanej przez Rosjan. Szlaki prowadzące dalej na północ globu są w większym stopniu dzikie i niezbadane. Armator musi również uwzględnić w kosztorysie konieczność zwerbowania odpowiedniej załogi.
Oczywiście mogłoby się wydawać, że w dzisiejszych czasach znalezienie wyszkolonej załogi nie stanowi większego problemu. Na globalnym rynku crewingowym większość armatorów preferuje jednak zatrudnianie marynarzy pochodzących z Ukrainy i Filipin. Wpływa na to cena siły roboczej. Przygotowanie marynarzy tzw. tanich bander do pływania w warunkach arktycznych może być bardzo ograniczone. W ekstremalnych warunkach trzeba jeszcze dbać o utrzymanie jednostki, konserwację urządzeń i wyposażenie okrętowe. Oblodzenie kadłuba wpływa na prędkość i zdolność manewrowania jednostki. Brak przygotowania załogantów do wykonywania takich prac zwiększa ryzyko katastrofy. Oczywiście przekłada się to dodatkowo na koszt ubezpieczenia i może postawić pod znakiem zapytanie opłacalność całego przedsięwzięcia.
Wszystkie te czynniki generują dodatkowe koszty, których nie muszą ponosić armatorzy wybierający konwencjonalne połączenia południowe.

Narzędzia polskiej polityki arktycznej

W listopadzie zeszłego roku Stocznia Remontowa Shipbuilding ukończyła budowę drugiej jednostki arktycznej Minic Arctica z serii 3 statków przeznaczonych do eksploatacji na wodach okalających Grenlandię. To wielozadaniowy statek towarowy zrealizowany dla grenlandzkiej Royal Arctic Line.
Przynajmniej w przypadku Stoczni Remontowej Shipbuilding istnieje potencjał rozwojowy, podtrzymywany dzięki korzystaniu z zamówień i doświadczeń wynikających z wcześniejszego realizowania zleceń na jednostki arktyczne. W Polsce budowane są głównie jednostki transportowe, rozwożące wyposażenie do nielicznych miejscowości rozrzuconych wzdłuż nabrzeży. Polskie stocznie zdobywały wcześniej doświadczenie wykonując prace remontowe na statkach arktycznych na potrzeby floty radzieckiej.
Obecnie realizacją zleceń na budowę statków arktycznych zainteresowane są również stocznie południowokoreańskie. Obecnie powstaje tam wiele statków przystosowanych do eksploatacji w warunkach arktycznych. Do największych graczy należy również Norwegia i Rosja.
W Polsce arktyczne szlaki dla żeglugi komercyjnej przeciera polsko-chińskie przedsiębiorstwo Chipolbrok. Należąca do niego jednostka przed kilkoma laty jako jedna z pierwszych pokonała za pośrednictwem trasy arktycznej drogę prowadzącą z Chin do Europy. Ponadto dwie polskie jednostki pływają po arktycznych morzach w celach badawczych. Jest to szkoleniowa jednostka Horyzont II, eksploatowana przez Akademię Morską oraz statek badawczy Oceania pływający pod banderą Polskiej Akademii Nauk z Sopotu.
Kolejnym elementem kształtującym konkurencyjność polskiej polityki arktycznej może być szkolnictwo morskie, które w Polsce odznacza się wysokim poziomem. Przy obecnym nasileniu żeglugi arktycznej można się zastanowić, czy uczelnie morskie nie powinny organizować zajęć w większym stopniu ukierunkowanych na szkolenie załogantów pełniących służbę w warunkach arktycznych.

Arktyka – nowe szanse i stare zagrożenia

Począwszy od 2017r. pływający po arktycznych morzach będą musieli wdrożyć postanowienia Kodeksu Polarnego. 1,5 roku temu dokument ten przyjęła Międzynarodowa Organizacja Morska. Wcześniejsza wersja Kodu była fakultatywna. Kierując się własnym zyskiem armator mógł zaimplementować postanowienia kodeksu na swojej jednostce dostosowując go do warunków polarnych w myśl technicznych wytycznych związanych z bezpieczeństwem, klasą statku etc. W tym roku wdrażanie w życie postanowień dokumentu stanie się obowiązkowe. Tym samym IMO podniosła próg bezpieczeństwa dla żeglugi w warunkach arktycznych.
Jeśli chodzi o arktyczny szlak biegnący przez wody terytorialne Kanady (przejście przez Kanadyjski Archipelag Arktyczny - trasa Północno-zachodnia), to już kilkadziesiąt lat temu na początku lat 70. ustanowiono specjalne wymagania w kwestii ochrony środowiska, które musi spełniać każda jednostka korzystająca z arktycznego szlaku. Każde z państw kontrolujących arktyczne szlaki może w praktyce przyjąć regulacje, które z punktu widzenia armatora będą wiązały się z koniecznością spełnienia dodatkowych wymagań niezależnych od Kodeksu Polarnego. Z uwagi na specyfikę cyrkulacji lodu w Arktyce, która przez wąską cieśninę spycha lód do Kanadyjskiego Archipelagu Antarktycznego, trasa północno-zachodnia jest używana w dużo mniejszym zakresie niż szlaki biegnące wzdłuż wybrzeży Rosji.
Istnieje kilka typów żeglugi, które najprawdopodobniej będą się rozwijać w Arktyce. Każdy z nich generuje specyficzne niebezpieczeństwa. Główne zagrożenia dotyczą katastrof morskich, które mogłyby doprowadzić do

zatonięcia jednostki z np. 1 tys. pasażerów na pokładzie. Biorąc pod uwagę panujące tam warunki, możliwości uratowania rozbitków są bliskie zeru. Niewielka liczba helikopterów, będących do dyspozycji ratownictwa morskiego nie uratuje tysiąca rozbitków dryfujących w szalupach.
Inne niebezpieczeństwa związane są z żeglugą tankowców czy jednostek przewożących LNG. Biorąc pod uwagę ambitne projekty władz i gospodarki rosyjskiej związane z LNG, żegluga tego rodzaju najpewniej będzie się rozwijała właśnie wzdłuż wybrzeży Rosji. W pewnym momencie intensyfikacja żeglugi doprowadzi do zagrożenia o stricte ekologicznym charakterze. Uszkodzone zbiorniki i instalacje oznaczają wyciekanie ropy do wód mórz arktycznych. W warunkach polarnych nie wiadomo jak zwalczać podobne zanieczyszczenia. Cały czas wypracowywane są stosowne procedury, ale o ich skuteczności dowiemy się prawdopodobnie testując je w sytuacji kryzysowej. Jak na razie skala zagrożeń nie jest duża.
Zanieczyszczenie mórz to nie tylko spektakularne katastrofy, gdy do wód morskich wycieka tysiące ton ropy. Również standardowe rejsy generują hałas szkodliwy dla zwierząt bytujących w oceanie. Zanieczyszczeń rozmaitego typu będzie przybywać wraz z intensyfikacją żeglugi.
Problem można rozwiązać na dwa sposoby: ograniczając intensyfikację żeglugi przy pomocy regulacji prawnych (na dłuższą metę żadne państwo nie zaakceptuje strat gospodarczych wynikających z tego faktu) lub pogodzić się z gospodarczą eksploracją Arktyki wraz z wszystkimi towarzyszącymi zagrożeniami.

Arktyka nie pozostawia złudzeń

Rosjanie przedstawili niedawno ambitny plan znacznego zintensyfikowania żeglugi arktycznej. Mowa jest o nawet dwudziestokrotnym zwiększeniu ilości towarów transportowanych drogą północnowschodnią w ciągu następnych 15 lat.
W świetle artykułu New Low for Northern Sea Route opublikowanego w tym roku przez specjalistyczny portal The Independent Barents Observer taka deklaracja wynika w większym stopniu z aspiracji gospodarczych Rosjan, niż realnych możliwości. Obrazują to dane statystyczne ilustrujące ruch statków przez przejście północno-wschodnie.
W 2015r. roku padł rekord- przewieziono 6-7 mln ton ładunków. Aż 80-90% z tej masy ładunkowej stanowił tonaż przewożony między poszczególnymi portami rosyjskimi.
Oznacza to, że między Europą a Azją na szlaku arktycznym przewieziono najwyżej 40 tys. ton ładunku (dane z 2015r.). Ponad 70% tego tonażu przewiózł w jednym rejsie chiński kontenerowiec.
Tymczasem Rosjanie planują nagły wzrost ilości przewożonej masy ładunkowej o 80 mln ton. Wewnętrzny ruch statków musiałby więc wzrosnąć 200 krotnie, co jest niemożliwe do wypracowania. W szczytowym okresie natężenia żeglugi arktycznej przypadającym na 2012r. przewieziono 300 tys. ton ładunków.
Przełom nie nastąpi w ciągu jednej dekady. Barierą stojącą na drodze do masowego transportu towarów na szlakach arktycznych pozostają ekstremalne warunki atmosferyczne. Pokrywa lodowa jest coraz cieńsza, jednakże wciąż załogi jednostek pływających po skutych będą musiały zmagać się z nocą polarną i niskimi temperaturami. Opłacalność budowy statków arktycznych nie zależy wyłącznie od zmieniających się warunków żeglugowych tylko tonażu, który można nimi przewozić.
Najprawdopodobniej rozbudowa szlaków kolejowych prowadzących do Europy okaże się dla Chińczyków tańsza, szybsza i pewniejsza.
Nie oznacza to, że główni gracze światowej żeglugi zrezygnują z potencjalnych korzyści jakie zapewnia im eksploracja i przecieranie nowych szlaków. Priorytetem powinno być bezpieczeństwo żeglugi, zwłaszcza turystycznej. Oczywiście wiąże się to z generowaniem kosztów armatorskich, dlatego racje ekonomiczne będą się ścierały z ekologią i bezpieczeństwem.

Źródło:MorzaiOceany

Nowa wirtualna rzeczywistość.

W 2016 r. w wielu krajach targi i konferencje związane z komputerami, smartfonami, rozrywką czy sprzętem audio-wideo zostały zdominowane przez wirtualną rzeczywistość (ang. virtual reality, VR). Dosłownie na każdym stoisku, niezależnie od tematyki targów czy konferencji, zwiedzający mogli włożyć gogle VR i od razu zanurzyć

się w wirtualnym świecie, bawiąc się przy tym jak dziecko. Do historii przeszło już wykonane w lutym ub.r. zdjęcie Marka Zuckerberga, szefa i założyciela Facebooka, który podczas targów Mobile World Congress 2016, idąc na scenę w centrum kongresowym w Barcelonie, mijał tłum niedostrzegających go ludzi. Wszyscy bowiem mieli na głowie gogle VR i byli całkowicie pochłonięci przez wirtualną rzeczywistość.

Jak to działa?

Wirtualna rzeczywistość to technologia pozwalająca na wykreowanie sztucznego obrazu przestrzeni, przedmiotów i zdarzeń. Na obecnym poziomie rozwoju technologii światy wirtualne uzyskujemy poprzez komputerowe generowanie trójwymiarowych efektów akustycznych i stereoskopowych obrazów 3D, które to obrazy są oddzielnie prezentowane (z lekkim przesunięciem) lewemu i prawemu oku. Po ich złożeniu nasz mózg tworzy trójwymiarowy obraz nieprawdziwego świata, np. z gry.

Żeby efekt był realistyczny, należy odciąć wszystkie zewnętrzne bodźce świetlne, dlatego niezbędnym elementem pozwalającym zanurzyć się użytkownikom w wirtualnym świecie są gogle VR bądź też specjalne wirtualne hełmy. W obu wypadkach urządzenia nie tylko nie przepuszczają światła z zewnątrz, ale wyświetlają na dwóch wbudowanych w nie ekranach (lub na jednym, podzielonym na dwie części) przygotowywane w czasie rzeczywistym przez komputer stereoskopowe obrazy 3D. Dodatkowo umieszcza się w nich regulowany zestaw soczewek, które dopasowują obraz do rozstawu oczu i wad wzroku użytkownika. Z kolei wrażenia słuchowe zapewniają zwykłe słuchawki.

Wirtualną rzeczywistość nie tylko widzimy i słyszymy, ale także na nią w sposób interakcyjny wpływamy za pomocą kontrolerów i różnego rodzaju padów bądź dżojstików. Wszystkie nasze poczynania są dzięki tym urządzeniom bardzo dokładnie lokalizowane w wirtualnej przestrzeni. Możemy swobodnie przesuwać przedmioty, otwierać drzwi czy strzelać do wirtualnych wrogów. Dodatkowo kierunek patrzenia i wszystkie ruchy głową są określane na bieżąco dzięki wbudowanym w gogle żyroskopom i akcelerometrom. Kąt obrotu i pochylenie głowy są natychmiast precyzyjnie wyliczane i przekładają się w czasie rzeczywistym na to, co widzimy, i na to, co się dzieje w naszej wirtualnej rzeczywistości.

Nadchodzi Oculus Rift

Jeszcze do niedawna wirtualna rzeczywistość była jedynie interesującą i efektowną technologią, która stanowiła rynkowy margines. Sytuacja zaczęła się zmieniać w 2011 r. Wówczas to firma Oculus VR dzięki prototypowi gogli Oculus Rift zapoczątkowała wirtualną rewolucję. Co ciekawe, na rozwój tego produktu, w który zaangażował się bezpośrednio m.in. John Carmack, twórca najsłynniejszych w historii gier komputerowych, Dooma i Quake'a, zebrano 2,5 mln dol. na crowdfundingowej platformie Kickstarter. W 2014 r. Oculus VR został przejęty przez Facebooka, a Mark Zuckerberg zainwestował w rozwój technologii VR ponad 2 mld dol. Wierzy on, że wirtualna rzeczywistość wkrótce stanie się codziennością dla milionów ludzi. Korzystając z tej technologii, będziemy mogli robić zakupy, podróżować po wszystkich zakątkach globu, nie wychodząc z domu, uczestniczyć w imprezach sportowych czy brać udział „na żywo" w koncertach. Równie ważne zastosowanie znajdzie wirtualna rzeczywistość w medycynie (np. konsultacje lekarskie podczas prowadzenia operacji), lotnictwie czy wojskowości.

Nie tylko gry

Doskonałym przykładem zastosowania wirtualnej rzeczywistości w e-handlu jest nowy wirtualny salon marki Audi, pozwalający szczegółowo obejrzeć każdy z oferowanych modeli samochodów. Dzięki wykorzystaniu kart graficznych Nvidii z serii GeForce GTX 10 można budować i sprawdzać niestandardowe konfiguracje w każdym modelu Audi. Podobne rozwiązanie oferuje firma Lexus. Na jej stronie internetowej dostępne jest uruchamiane na smartfonie przy użyciu cardboardu oprogramowanie, dające szansę na drobiazgowe przyjrzenie się najnowszemu modelowi Lexusa RX bez wychodzenia z domu! Firma udostępnia też aplikację do przejażdżki w wirtualnej rzeczywistości modelem NX i wyścigów Lexusem RC F.

Duże nadzieje z wirtualną rzeczywistością wiąże też przemysł turystyczny. Wirtualne wizyty mogą ułatwić biurom podróży sprzedaż wycieczek w odległe regiony świata. Co więcej, klient może też dzięki nim ocenić, czy dany hotel mu odpowiada, a także udać się na szybką wycieczkę po okolicy. Co ciekawe, w 2015 r. sieć hoteli Marriott w swoich obiektach w Londynie i w Nowym Jorku wprowadziła usługę VRoom Service. Goście mogą zamówić do pokoju gogle VR i zrobić wirtualny wypad do Chile, Rwandy czy Pekinu.

Przemeblowanie przed budową

Z zalet wirtualnej rzeczywistości zaczęły korzystać też branża meblarska i branża nieruchomości. Wirtualny spacer po projektowanej nieruchomości daje możliwość oceny i łatwej zmiany rozplanowania wnętrza, kolorów ścian czy elementów wyposażenia, jeszcze przed fizycznym zbudowaniem domu. Podczas spaceru można też otwierać i zamykać drzwi, przemieszczać przedmioty czy zapalać i gasić światła. Przynosi to inwestorom ogromne oszczędności, zwłaszcza przy dużych projektach budowlanych. Jedną z pierwszych firm w Polsce, która zaczęła wdrażać wizualizacje wnętrz w wirtualnej rzeczywistości, jest InPlanner. Przedsiębiorstwo to zostało założone przez absolwentów Politechniki Łódzkiej i działa obecnie w ramach Inkubatora Technologicznego – łódzkiego Technoparku.
Z kolei Sotheby's International Realty, obecna również w Polsce agencja zajmująca się sprzedażą luksusowych nieruchomości na całym świecie, już od 2015 r. oferuje możliwość przespacerowania się w rzeczywistości VR po dostępnych w jej ofercie luksusowych rezydencjach.

Źródło: WiedzaiŻycie

Wydarzyło się 30 stycznia - kalendarium

30 stycznia jest 30.dniem w kalendarzu gregoriańskim.
Do końca roku pozostaje 342 (w latach przestępnych 343) dni.
30 stycznia wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:
1607 r. – Na Kanale Bristolskim, między Walią a Półwyspem Kornwalijskim, doszło do powstania gigantycznych fal nieznanego pochodzenia, które następnie z ogromną siłą uderzyły w wybrzeże, zmiatając kilkaset domów i zabijając około 2 tys. osób.
1847 r. - Osada Yerba Buena zmieniła nazwę na San Francisco.
1902 r. – W Londynie zawarto porozumienie brytyjsko-japońskie o podziale stref wpływów we wschodniej Azji, szczególnie dotyczący wpływów w Chinach i Korei
1979 r.. – 85 procent białych mieszkańców Rodezji (obecnie Zimbabwe) poparło w referendum konstytucję zmierzającą do ustanowienia w kraju rządów czarnej większości.
1998r. – Podniesiono banderę na statku naukowo-badawczym Akademii Morskiej w Szczecinie *MS Nawigator XXI*.

Plebiscyt i Gala Tygodnika „Piłka Nożna": Ligowiec roku 2016.

Nigdy dotąd ligowego lauru „Piłki Nożnej" nie otrzymał zawodnik Pogoni Szczecin, Zagłębia Lubin ani Jagiellonii Białystok. Zatem teraz trójka znakomitych pomocników z tych właśnie klubów ma szansę zdystansować przedstawicieli Legii Warszawa - klubu, który w dwóch ostatnich latach zgarniał statuetki w tej kategorii, i który teraz ma aż dwóch nominowanych.
Rafał Murawski
Najbardziej doświadczony zawodnik Pogoni Szczecin w tym roku skończy 36 lat, a właściwie upływającego czasu po nim nie widać. Zmienił się o tyle, że... strzela więcej goli. Zamiast wraz z wiekiem na boisku się cofać, Murawski idzie do przodu. Rozgrywa, napędza kontrataki, asystuje przy bramkach kolegów, sam jest skutecznym egzekutorem. Cztery gole jesienią, tyle samo wiosną - tak udanego pod tym względem roku nie miał nigdy w karierze. Pogoń finiszowała na mecie poprzedniego sezonu na szóstym miejscu, teraz też jest wysoko.
Nie raz i nie dwa pojawiały się głosy, że Murawskiego powinien zagospodarować Adam Nawałka, bo też tak wytrawnie i mądrze grających pomocników, a przy tym wciąż o nieskazitelnej wydolności, nie ma w Polsce zbyt wielu. Do Pogoni trafił awaryjnie, gdy musiał odejść z Lecha i lepszego transferu Portowcy nie zrobili od lat. Typ specyficzny. Z mediami właściwie nie rozmawia, w ogóle ponoć specjalnie niezbyt rozmowny, w szatni lubi pomarudzić, ale na boisku kapitan i przywódca. Powoli myśli o emeryturze - inwestuje w szkółki, nieruchomości,

nawet w kluby (Arka Gdynia), pomysłów mu nie brakuje, tyle że wciąż jeszcze najwięcej ma do zrobienia na boisku.

Nemanja Nikolić

Obrońca tytułu sprzed roku. Pojawił się w polskiej lidze i zaczął rozstrzeliwać kolejnych rywali. Jesienią 2015 roku trafiał do siatki z regularnością szwajcarskiego zegarka. Wiosną 2016 tylko troszeczkę zwolnił tempo, sięgając ostatecznie po tytuł króla strzelców ekstraklasy z 28 golami na koncie. W pierwszej rundzie sezonu 2016-17 rozpędzał się powoli, ale finiszował znakomicie i znów wyszedł na prowadzenie wśród najlepszych snajperów w lidze. Licząc wszystkie rozgrywki - ekstraklasa, Puchar Polski, eliminacje i faza grupowa Champions League - Niko w minionym roku zanotował 31 trafień! W piękny sposób pożegnał się z Polską i Warszawą. Pożegnał golami i łzami w oczach, a i jego żegnały łzy. Bo mimo wielu niedostatków, Nikolić był ozdobą polskiej ligi. Wyjechał za lepszymi pieniędzmi do Stanów Zjednoczonych, jak mówił - szczęśliwy i spełniony.

Michał Pazdan

O nim również stosunkowo krótko, bo też nikt nie ma wątpliwości, że był istotną postacią polskiego futbolu i to nie tylko ligowego, w minionym roku. W lidze, poza nielicznymi wpadkami, w poprzednim sezonie grał profesurę. Był jednym z architektów dubletu wywalczonego przez Legię, natomiast Euro '16 to już była jego impreza. Latem był jednym z najpopularniejszych sportowców w kraju, a może nawet Polakiem. Memy z jego udziałem zalewały internet, ludzie strzygli się „na Pazdana", a Cristiano Ronaldo oglądał się za siebie na ulicy, by sprawdzić, czy nie czai się gdzieś łysa głowa. Ligowa jesień była słabsza, ale kiedy trzeba stoper warszawskiej drużyny wkraczał do akcji, dziwnym trafem zawsze znajdując się tam, gdzie czaiło się niebezpieczeństwo, zawsze stając na drodze piłki zmierzającej w kierunku bramki lub napastnika, no i znowu - tym razem w rewanżu z Realem Madryt - nie dał pograć Ronaldo.

Filip Starzyński

Na pewno z mieszanymi uczuciami żegnał 2016 rok. Z jednej strony zanotował znakomity comeback do polskiej ligi, doprowadził Zagłębie Lubin do europejskich pucharów czym zapracował na wyjazd na Euro 2016, ale większą część rundy jesiennej stracił z powodu kontuzji.
Rok temu Zagłębie wypożyczyło go z belgijskiego Lokeren, słusznie rozumując, że Figo w formie z najlepszego okresu w Ruchu Chorzów może pomóc zespołowi osiągnąć sukces. Starzyński nie zawiódł. Grał jeszcze lepiej niż w Chorzowie, wiosna należała do niego i Miedziowych, którzy ostatecznie finiszowali na trzecim miejscu w lidze. Ich reżyser zanotował wówczas aż 11 asyst, o trzech bramkach nie wspominając. Nieobojętny na postawę pomocnika Nawałka włączył go do kadry na francuski czempionat. Sprawdzał go jeszcze przed Euro; w marcu w towarzyskim meczu z Finlandią Starzyński zaprezentował się znakomicie - zdobył ładną bramkę, miał udział przy kolejnej, grał swobodnie i z polotem. Do końca sezonu utrzymał formę. Piotr Stokowiec, trener Zagłębia, mówił: - Daje drużynie więcej niż sobie wyobrażałem. Nie współpracowałem dotąd z dziesiątką o takich umiejętnościach.
Latem marzące o podbiciu Europy Zagłębie zdecydowało się na transfer, jakie w polskiej piłce zdarzają się rzadko, a jeśli już, to zarezerwowane są tylko dla Legii. Za około 700 tysięcy euro Miedziowi wykupili Starzyńskiego z Lokeren. W bieżącym sezonie zdążył jeszcze zaliczyć kilka dobrych występów, lecz potem kłopoty zdrowotne wykluczyły go z gry. Wrócił na moment późną jesienią, lecz szybko okazało się, że problemy z mięśniami brzucha nie pozwolą mu w pierwszej części sezonu rozwinąć skrzydeł.

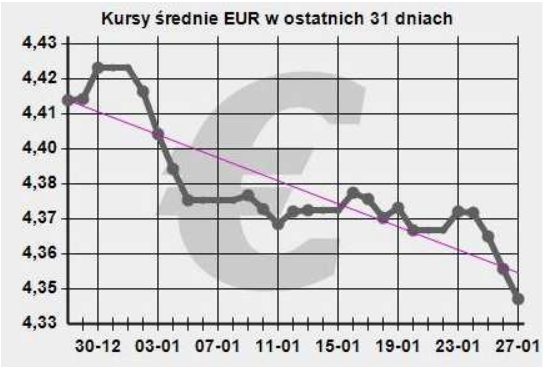
Konstantin Vassiljev

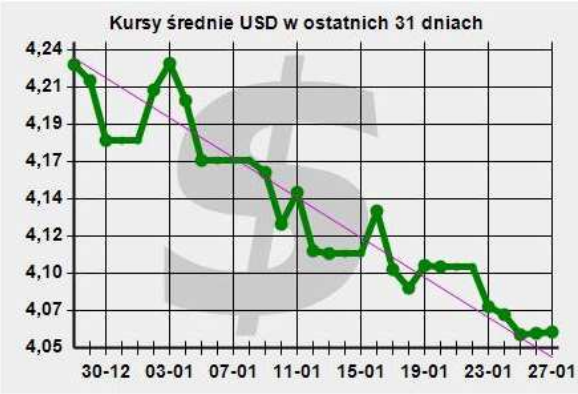
Jagiellonia doskonale wiedziała co robi, zabierając go z Piasta Gliwice. Nie przypuszczała tylko, że podpisana umowa tak szybko będzie się kończyć, no i teraz ma problem. Podlaski klub miał pierwszeństwo w negocjacjach, ale złożona oferta (maksymalna jeśli chodzi o możliwości Jagi) nie zadowoliła Estończyka. I teraz do gry wkroczą inni. Może jeszcze Kosta dogra sezon do końca i odejdzie za darmo, a może pożegna się z ligą lada moment. Jeśli tak, to osieroci Lotto Ekstraklasę i pozbawi szans Jagiellonię na mistrzostwo Polski, bo że bez niego gra o tron okaże się niemożliwa - nie mamy wątpliwości. Na boisku wszystko kręci się wokół niego. Najlepszy piłkarz estoński ogniskuje na sobie uwagę kibiców, partnerów z drużyny i przeciwników, z zainteresowania tych ostatnich niewiele sobie robiąc. Nie krzyczy, nie przepycha się, nie używa mięśni, ale robi pożytek z genialnie ułożonej stopy i głowy. Widzi wszystko i wszystkich, dostrzega lepiej ustawionych partnerów (tylko jesienią aż 9 ligowych asyst) i źle ustawionych bramkarzy, często bezradnych wobec jego mierzonych uderzeń (14 ligowych goli w całym minionym roku).

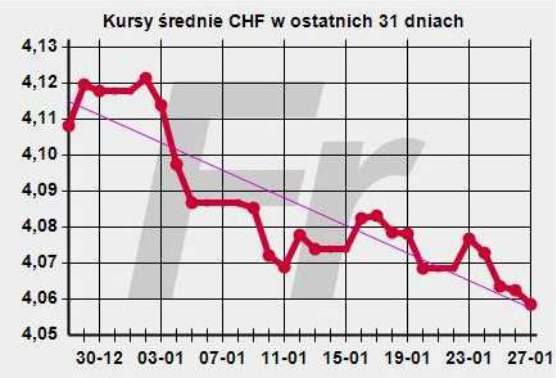
Spokojny, wyważony, myślący o rodzinie i przyszłości, ale nie podejmujący pochopnych decyzji. Inteligentny, z rozpoczętymi lecz zarzuconymi na II roku studiami elektroenergetycznymi, z rozpoczętym i kontynuowanym kursem trenerskim.

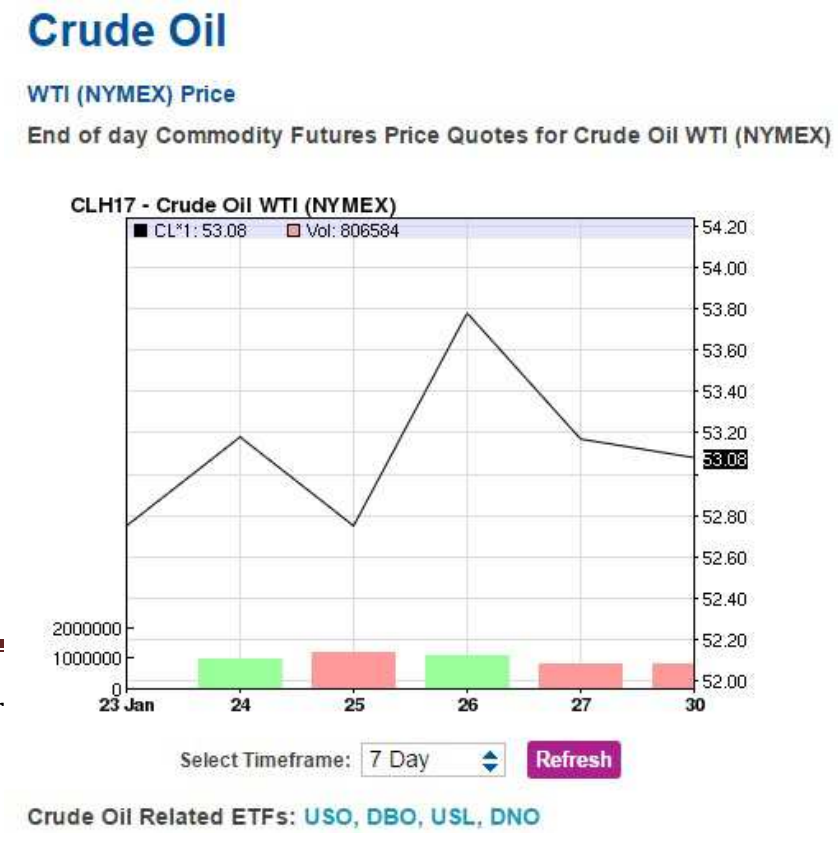
Źródło:PilkaNozna.pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)









Rozrywka

			6		2	4		
		1		3				2
					7		5	
			4		6			
								5
			2	8		6	4	7
		6		5			3	
		4	1				7	
2		7						1

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

	4						1	
	9	3	1			6		
8		5		6		9		7
3		8					4	1
	7					8		5
1		6	4			5		3
		4					7	
			5					9

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

• • •

Marynarz dostał na urodziny papugę.
Od początku, kiedy tylko wniósł klatkę do domu i zdjął z niej zasłonę, zorientował się, że miała okropny nawyk przeklinania. Rzucała mięchem co drugie słowo.
Cóż było robić - wyrzucić żal, zawsze to jakiś towarzysz, zresztą prezent…
Przez szereg długich dni starał się walczyć ze słownictwem papugi. Mówił do niej miłe słowa, puszczał łagodną, klasyczną muzykę, robił wszystko, żeby dać papudze dobry przykład. Słowem, pełna poświęcenia terapia. Nas próżno.
Pewnego dnia, kiedy papuga wstała lewą nogą i była wyjątkowo niegrzeczna, opryskliwa, obrażała go na każdym krok, coś w nim pękło. Zaczął krzyczeć, ale papuga darła się głośniej. Potrząsnął ją i nie dość, że zbluzgała go tak, że wiązanki nie powstydziłby się pijany marynarz, to jeszcze dostał parę razy dziobem. W akcie desperacji wrzucił ptaka do zamrażarki, zatrzasnął drzwi, oparł się o nie i zsunął w dół.
Papuga rzuciła się kilka razy o ściany zamrażarki, facet usłyszał przytłumiony bełkot i nagle wszystko ucichło. Facet ochłonął trochę, naszły go wyrzuty sumienia, więc otworzył szybko drzwi zamrażarki.
Papuga w milczeniu weszła na jego wciągnięte ramię i powiedziała:
„Najmocniej Pana przepraszam, że uraziłam Pana moim słownictwem i zachowaniem, proszę o przebaczenie, dołożę wszelkich starań aby się poprawić i nie dopuścić do podobnych scen w przyszłości”
Facet się tego nie spodziewał, taka zmiana była co najmniej szokująca, już otwierał usta, żeby zapytać co spowodowało tak radykalną zmianę, kiedy odezwała się papuga:
„Mogę Pana uprzejmie zapytać, cóż zrobił kurczak, który leżał w ubraniu foliowym obok mnie ?”