

Remontowa Shipbuilding została z nieodebranymi statkami.

Kłopoty na rynku stoczniowym. Remontowa Shipbuilding została z czterema specjalistycznymi jednostkami, których nie odebrali armatorzy. Powodem zmiany na rynku i opóźnienia w budowie.

Kontrakt zerwał duński armator Royal Arctic Line. Dotyczył on dostarczenia łącznie pięciu arktycznych kontenerowców w połowie 2015 r. Gdańska stocznia została z dwoma nieodebranymi statkami, które miały obsługiwać trasę do północnej Grenlandii. Armator zrezygnował z nich z powodu opóźnień w budowie. Jak poinformowała „Gazetę Wyborczą” Aleksandra Tesmer, manager ds. promocji i reklamy Remontowa Shipbuilding, w trakcie realizacji kontraktu zmieniała się koncepcja budowy jednostek, dodatkowo przekształciła się także strategia firmy. Stocznia obecnie negocjuje cenę z zainteresowanymi zakupem tych jednostek armatorami operującymi na arktycznych szlakach.

Statki są wyposażone, a ich budowa się zakończyła. Jak podała „Gazeta Wyborcza”, takie jednostki wyceniane są średnio na 25 mln dolarów.

Kontrakt ze stocznia Remontowa Shipbuilding anulował także Siem Offshore, czołowy operator floty offshore na Morzu Północnym. Trzy lata temu zamówił w gdańskiej stoczni Remontowa Shipbuilding cztery statki PSV, a odebrał tylko dwa z nich, Siem Pride i Siem Thiima, tłumacząc to załamaniem rynku offshore. Jednostki miały obsługiwać pole naftowe na Morzu Północnym. Zdaniem przedstawicieli stoczni, armator jest zainteresowany pozostałymi dwoma statkami, jednak liczy na poprawę sytuacji w branży offshore. Przy założeniu, że budowa będzie kontynuowana, ma on odebrać jednostki w 2018 r. Nie wpłynie to na sytuację stoczni, zmieni się tylko przesunięcie rozliczenia.

Obecnie Remontowa Shipbuilding realizuje zamówienia na 12 jednostek z dotychczasowego portfela produkcyjnego. W najbliższym czasie stocznia opuszcza kolejny prom dla kanadyjskiego armatora BC Ferries oraz prom Piret dla Portu Tallin. Rozpocznie się także budowa dwóch elektrycznych jednostek dla armatora Transport for London. Stocznia wygrała także przetarg na budowę 6 holowników dla Marynarki Wojennej, a na koniec marca oddany ma być niszczyciel min Kormoran.

Remontowa Shipbuilding w 2015 r. osiągnęła zysk 36 mln zł netto przy przychodach 1,2 mld zł.

Źródło: gospodarka morska.pl

Wybudowany w Polsce kablowiec kończy pracę na farmie wiatrowej w imponującym czasie.

Wybudowany w Polsce statek spisał się na medal. Podwodna instalacja na farmie wiatrowej Veja Mate zakończyła się 10 tygodni przed terminem, także dzięki pracy kablowca Siem Aimery, wybudowanego w stoczni Remontowa Shipbuilding.

Prace na farmie rozpoczęły się 1 października ubiegłego roku. W czasie prac na pokład Siem Aimery załadowano ponad 95 km podmorskich kabli energetycznych oraz systemy zabezpieczania tych kabli do przeznaczonego na ten cel lockera (małej ładowni) pod pokładem.

Siem Aimery to unikatowy kablowiec przeznaczony do układania, podnoszenia i konserwacji kabli podmorskich. Jednostka została zeszłym roku przekazana armatorowi (Siem Offshore Contractors) przez polską stocznia Remontowa Shipbuilding.

- To bardzo zaawansowana jednostka, pierwsza w swoim rodzaju wybudowana specjalnie dla tego typu usług. Jej projekt powstał praktycznie od zera. Statek zapewnia szybkie i bezpieczne kładzenie kabli morskich, dzięki dużej automatyzacji systemów zainstalowanych na jednostce – mówił na uroczystości chrztu jednostki Regis Rougier, dyrektor zarządzający w Siem Offshore.

- O dużym zaawansowaniu jednostki świadczy chociażby jej cena, która jest 2,5-krotnie większa niż kontenerowca budowanego kiedyś w Stoczni Gdynia. Liczymy na to, że statek będzie reprezentował przez wiele

lat naszą stocznię i polski przemysł okrętowy na Morzu Północnym, stanowiąc awangardę w swojej klasie – powiedział Andrzej Wojtkiewicz, prezes Remontowa Shipbuilding.

Siem Aimery posiada wiele skomplikowanych systemów, z których na szczególną uwagę zasługuje system funkcjonalny - skomplikowane, precyzyjne i drogie wyposażenie służące do układania i obsługi kabli podmorskich. Są to między innymi tzw. karuzele, – czyli specjalne zbiorniki w kształcie bębnow o ażurowej konstrukcji, posadowione na łożyskach, obracające się wokół własnej osi, służące do przewozu kabli energetycznych. Jednostka posiada dwie karuzele o łącznej ładowności 4250 ton.

Statek wyposażony został w nowoczesny napęd spalinowo - elektryczny, na który składają się m.in. cztery główne zespoły prądotwórcze napędzające dwa pędniki azymutalne napędu głównego, dwa stery strumieniowe oraz jeden ster azymutalny chowany w kadłubie, zapewniający znakomite zdolności utrzymania pozycji, a także efektywną eksploatację z niskim zużyciem paliwa i niską emisją substancji szkodliwych do atmosfery.

Kablowiec zaprojektowano i zbudowano przede wszystkim z myślą o spełnieniu wysokich wymogów przy realizacji prac instalacyjnych, napraw oraz konserwacji średnio- i wysokonapięciowych podmorskich kabli energetycznych w branżach morskiej energii odnawialnej (offshore wind - głównie sieci energetyczne morskich farm wiatrowych) oraz offshore (oceanotechniki i górnictwa morskiego - wydobywania ropy i gazu spod dna morskiego).

Statek posiada nowatorski kształt kadłuba, szczególnie w części dziobowej. Charakterystyczny, nietypowy kształt dziobu w części nadwodnej zmniejsza opór kadłuba i poprawia dzielność morską przy wysokiej fali. Oznacza to, iż statek z takim kształtem dziobu może płynąć szybciej niż statek z tradycyjnym kształtem dziobu przy wykorzystaniu takiej samej mocy napędu głównego lub przy takiej samej prędkości może zmniejszyć zużycie paliwa w porównaniu do statku z tradycyjnym kształtem dziobu.

Projekt statku wykonało należące do Remontowa Holding biuro projektowe Remontowa Marine Design & Consulting. Jednostka zbudowana pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego DNV GL, spełnia najwyższe normy związane z ochroną środowiska naturalnego i bezpieczeństwa żeglugi, co potwierdza notacja klasy Clean Design.

Realizacja tego kontraktu była bardzo ważna nie tylko dla Remontowej Shipbuilding, ale również dla całej branży okrętowej w Polsce. Jest to, bowiem jeden z najbardziej zaawansowanych technicznie statków, jaki dotąd zbudowany został w polskiej stoczni. Jednostka ta w całości powstała w Gdańsku. Począwszy od opracowania projektu roboczego, przez budowę kadłuba o nowatorskim kształcie, aż po wyposażenie w najnowocześniejsze systemy nawigacyjne w tym rozbudowany system dynamicznego pozycjonowania DP2, napęd diesel-electric oraz system układania podmorskich łączy kablowych.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Japoński koncern rozważa wycofanie się z branży stoczniowej. Powodem kryzys.

Japoński Kawasaki Heavy Industries Ltd rozważa całkowite zrezygnowanie z działalności stoczniowej, ze względu na malejącą zyskowność tego przedsięwzięcia.

Japończycy do takiej konkluzji doszli po przebadaniu prognoz finansowych do marca przyszłego roku, które okazały się fatalne. Powodem kryzysu jest mocna pozycja jena w stosunku do dolarania i mniejsze zarobki armatorów, co przekłada się na mniejszą liczbę zamówień.

Na ostateczną decyzję japońskiego koncernu trzeba będzie poczekać do II kwartału tego roku. Wtedy zapadnie decyzja o ewentualnym wycofaniu się Kawasaki z branży stoczniowej.

Kryzys stoczniowy trafi wszystkie dalekowschodnie kraje. Trzy największe stocznie Korei Południowej - Hyundai Heavy Industries , Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering oraz Samsung Heavy Industries Co. planują sprzedaż swoich udziałów o wartości 7,3 mld dolarów. Ma być to część restrukturyzacji zakładów po fatalnym ostatnim roku, którzy przyniósł duże straty.

Teraz zarząd stoczni razem ze związkami zawodowymi ma stworzyć własny plan resukturyzacji i przedłożyć go koreańskiemu rządowi do oceny. Ten zdecyduje czy objąć zakłady planem dofinansowania. Powodem kryzysu na rynku stoczniowym jest spadek cen ropy, który otrzymują się już od ponad roku. Spowodowało to odwołanie i opóźnienie wielu kontraktów z branży offshore. Dodatkowo nadpodaż jednostek na rynku masowym i kontenerowym spowodowała brak nowych zamówień. Stocznie odniosły duże straty. Mimo najniższej w historii liczby zamówień w zeszłym roku południowokoreańskie stocznie wciąż wyprzedzają konkurencję. HHI DSME i SHI mogą pochwalić się największym portfelem kontraktów na świecie.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Giganci na morzu: Przemysł offshore – platformy wiertnicze typu Jack-up.

W branży wiertniczej jednostki typu offshore różnią się w zależności od przeprowadzanych operacji, warunków hydrometeorologicznych akwenu i typu wydobywanych surowców. Konstrukcje te dzielą się zatem na platformy, statki wiertnicze oraz pływające punkty produkcji, przechowywania i załadunku. W pierwszej części cyklu przyjrzymy się najpopularniejszemu na świecie rodzajowi konstrukcji wydobywczych czyli platformom typu jack-up.

Czym właściwie są platformy wiertnicze?

Najkrótsza definicja mówi, że platforma wiertnicza to pływająca konstrukcja wyposażona w urządzenia do wykonywania odwiertów. Jej zadaniem jest wydobywanie spod dna morskiego gazu ziemnego czy ropy naftowej. Platformy te wykonane są ze stali lub żelbetonu, mają na wyposażeniu specjalistyczne urządzenia służące do poszukiwania, wydobywania, przetwarzania i magazynowania minerałów wydobytych z morskiego dna.

Platformy dzieli się na jednostki samopodnośne (jack-up), platformy zanurzalne i półzanurzalne, platformy ciągnowe, platformy typu SPAR. W pierwszej części cyklu o gigantach offshore przyjrzymy się typowi jack-up, najpopularniejszemu na świecie rodzajowi platformy wiertniczej.

Platformy wiertnicze samopodnośne (ang. Self-elevating Jack-up Rigs)

Pierwsza platforma tego typu została zbudowana w 1954 roku i do dziś ten typ jest najbardziej popularnym rodzajem ruchomej platformy wiertniczej. Głównym założeniem tej konstrukcji jest możliwość samopodnoszenia. Nogi platformy spoczywają na dnie morza, podczas gdy sprzęt wiertniczy unosi nie ponad poziomem wody. Zapewnia to bardzo stabilne środowisko wiercenia, w porównaniu do innych rodzajów platform. Te mobilne konstrukcje najczęściej stosuje się do prac na głębokościach od 100 do 150 metrów, wykorzystywane są do odwiertów, podwodnych prac naprawczych i do rekonstrukcji. Nie mają one własnego napędu i muszą być holowane do miejsca przeznaczenia.

Kadłub platformy zbudowany jest na zasadzie pontona, dzięki czemu ma dobrą wyporność, co umożliwia holowanie jednostki. Budowa konstrukcji umożliwia pływalność, dzięki czemu można tę platformę przetransportować w inne miejsce. Mobilność i stabilność konstrukcji daje możliwość wiercenia studni nad platformami stałymi. Platformę podnośną ustawia się obok platformy stałej i opuszcza nogi na dno powierzchni morza, następnie nad platformą stałą zostaje wysunięte ramię z wieżą wiertniczą.

Typy: Mobile offshore Drilling Units (MODU) – typ stosowany w odwiertach za olejem i / lub gazem ziemnym. Turbine Installation Vessel (TIV) – rodzaj stosowany w połączeniu z instalacjami morskimi turbin wiatrowych, Barges – nazwa platformy jack-up, która odnosi się też do specjalistycznych barek podobnych do platform ropy i gazu.

Polskie platformy typu jack-up

Lotos Petrobaltic – oddana do użytku w 2014 roku platforma spółki Lotos, która jako jedyna prowadzi poszukiwania i wydobywanie węglowodorów w obrębie Morza Bałtyckiego. Została zbudowana w 1989 r. w Singapurze. Jest czwartą platformą spółki Lotos Petrobaltic.

Platforma ta może prowadzić wiercenia na głębokości 105 m (350 ft.). Możliwe jest przedłużenie nóg platformy, które nagłębią się wówczas na 120 m w głąb morza. Do zadań tej platformy należy wykonywanie otworów oraz

rekonstrukcja tych już istniejących. Potencjalne obiekty złożowe umiejscowione są pod dnem morza o głębokości wody powyżej 90 metrów.

Dane techniczne platformy:

Długość pokładu: 69,5 m

Szerokość pokładu: 80,5 m

Długość nóg: 151 m

Ciężar: 13 tys. t

Głębokość wiercenia: 9 tys. m

Załoga: 115 os.

Baltic Beta – platforma ta stoi na złożu B-3. Ropa przy "Baltic Beta" znajduje się na głębokości ok. 1 450 m pod dnem Morza Bałtyckiego. Wydobywa się ją dwunastoma otworami eksploatacyjnymi wyposażonymi w zagłowiczenia napowierzchniowe oraz głowice podwodne. W urządzeniach separacyjnych zainstalowanych na platformie "Baltic Beta" następuje oddzielenie gazu od ropy.

Platformy na świcie

Maersk, światowy gigant produkcji w dziedzinie transportu ma cztery platformy wiertnicze określone formatem XL uznawane za największe konstrukcje tego typu na świecie. Dwie z nich już pracują, w lutym br. firma odebrała najnowszą, trzecią ulepszoną jednostkę o nazwie Maersk Integrator. W przystłym roku zostanie oddany do użytku ostatni model z serii XL. Całkowita wartość inwestycji we wszystkie 4 platformy jack-up to 2,6 mld USD.

Maersk Intrepid

Wymiar kadłub: 102,5 mx 88,8 mx 12 m

Długość nóg: 206,8 m

Ciężar: 13 tys t

głębokość wiercenia: 12000 m

Załoga: 150 os.

Maersk Integrator – stacjonuje na Morzu Północnym

Długość x szerokość 125m x 109m

Długość nóg: 207 m

Nośność 4 tys. t

głębokość wiercenia: 12000 m

Maersk XL Enhanced 4 – przeznaczony do pracy na Morzu Północnym,

Wymiary kadłuba to: 102,5 mx 88,8 mx 12 m

długość 90,5 m, szerokość 105,4 m,

długość nóg 206, 7 m.,

głębokość wiercenia: 12 000 m

zanurzenie: 150 m.

Podmorską eksploatację ropy naftowej prowadzi ponad 40 państw, gazu ziemnego — 35 państw. Wiercenia przeprowadza się na coraz większych głębokościach. Przewodzą tutaj USA, które przy eksploatacji gazu ziemnego w Zatoce Meksykańskiej 1978 pierwsze przekroczyły głębokość 300 m, a 1994 — głębokość 871 m. W Polsce jest eksploatowane jedno złożo podmorskie ropy naftowej, położone na północ od przylądka Rozewie.

Źródło: gospodarkamorskapl

***Poznajmy największe porty i terminale kontenerowe z każdego kontynentu :
Ameryka Północna.***

Wraz z rozwojem popularności przewozu drobnicy w kontenerach na świecie pojawiło się mnóstwo terminali przeznaczonych tylko do obsługi tych ładunków. Dziś przyjrzymy się bliżej obiektom położonym w Ameryce Północnej. Nie dziwi fakt, że wszystkie pochodzą ze Stanów Zjednoczonych – jednej z najważniejszych gospodarek świata.

Port Los Angeles

Największy port USA i całej Ameryki Południowej leży w stanie Kalifornia, nad Zatoką San Pedro. Cały kompleks zajmuje powierzchnię ok. 30 km² i rozciąga się na długości ok. 70 km wybrzeża. Na terenie portu znajduje się 270 nabrzeży oraz 27 terminali. Od południa sąsiaduje z portem Long Beach.

Los Angeles jest największym portem w Stanach Zjednoczonych pod względem wielkości ruchu kontenerowego, wynoszącego obecnie ok. 8,34 mln TEU. Głównymi produktami przybywającymi do portu są meble, zabawki, sprzęt elektroniczny, obuwie i ubrania. Głównymi produktami eksportowanymi przez port są produkty papiernicze, tkaniny, pasze, złom oraz soja. Głównymi partnerami handlowymi są kraje Azji Wschodniej: Chiny, Japonia, Tajwan, Korea Południowa i Tajlandia.

Do portu rocznie zawija ok. 2700 statków. Ruch pasażerów w terminalu pasażerskim wynosi natomiast ok. 1 mln pasażerów.

Port Long Beach

Zaraz na południe od obiektu w LA znajduje się drugi największy port w USA – Long Beach. Port zajmuje powierzchnię 1214 ha – znajduje się w nim 80 nabrzeży oraz 71 żurawi do przeładunku kontenerów.

Do portu średnio zawija ok. 5300 statków. Głównymi partnerami handlowymi portu są kraje wschodnioazjatyckie. Przeładunki kontenerów wynoszą tam rocznie ok. 6,82 mln TEU. Port generuje przy tym w roku ok. 100 mld dolarów zysku.

Port znany jest także ze swego nacisku na ekologię. Jest w zasadzie liderem w zielonych rozwiązaniach i stanowi wzór dla portów na całym świecie. Ich najnowszym projektem jest wprowadzanie przybrzeżnej energii do zasilania statków, które dokują w porcie, tak by nie musiały spalać paliwa.

Port Authority of New York & New Jersey

To największy kompleks portowy na Wschodnim Wybrzeżu i trzeci co do wielkości przeładunku w USA. Port zajmuje powierzchnię ok. 3900 km², w promieniu ok. 40 km od Statuy Wolności w Nowym Jorku.

W skład zespołu portowego wchodzi 7 portów towarowych podlegających zarządowi władz kompleksu. Ponadto działa szereg terminali będących własnością prywatną. Poza infrastrukturą portową kompleks obejmuje system autostrad, mostów i tuneli biegnących pod rzeką, łączących New Jersey z Nowym Jorkiem, terminal autobusowy, system kolejowy.

Zespół portowy jest najważniejszym w USA pod względem przeładunku samochodów (łącznie 728,72 tys. sztuk; 2004) oraz jednym z ważniejszych jeśli chodzi o przeładunek takich towarów jak banany czy kakao. To także trzeci co do wielkości port kontenerowy w Stanach Zjednoczonych (prawie 5,8 mln TEU).

Najważniejszymi produktami importowanymi są napoje, pojazdy i plastik. Głównymi produktami eksportowymi pulpa drzewna, plastik i maszyny. Najwięcej towarów przybywających do portu pochodzi z portu Point Tupper w Nowej Szkocji (Kanada). Natomiast eksport skierowany jest w największej mierze do Hongkongu.

Port Seattle

Port Seattle działa od 1911 roku. Zarządzany jest przez pięciu członków komisji. Jest w stanie rocznie obsłużyć 3,42 mln kontenerów TEU, dzięki trzem terminalom kontenerowym.

Od 2007 roku port jest członkiem organizacji Tay Yoshitani. Port nie ma zbyt dobrej opinii. Powstaje wiele negatywnych komentarzy na temat praktyk związanych z zamawianiem towarów. Kontrowersje pojawiają się w związku z rozbudową portu, aby zwiększyć jego przepustowość. Ma się to odbyć kosztem mieszkańców miasta. Seattle współpracuje z portami takimi jak Kobe, który znajduje się w Japonii, a także z portem Taichung, który znajduje się na Tajwanie.

Port Savannah

Savannah to port morski w stanie Georgia, położony o 29 km od Oceanu Atlantyckiego. Rzeka Savannah, która przepływa w pobliżu daje obiektowi połączenie z Oceanem Atlantyckim. Savannah był uznawany za najszybciej rozwijający się port poprzedniej dekady.

W 2007 roku wszedł w końcu do 5 najbardziej ruchliwych portów w tym kraju. Za przeładunek kontenerów odpowiada tam głównie terminal Garden City Terminal. Jest to największy tego typu terminal na wybrzeżu Stanów Zjednoczonych, zajmujący powierzchnię 5 km². Ogółem w Savannah rocznie przeładowuje się ok. 3,35 mln TEU.

Do portu zawijają tacy armatorzy jak: CMA/CGM, COSCO, Ecu-Line, Evergreen, Hanjin, Marfret, NYK, OWL, Samskip GmbH, Spliethoff's, Wallenius Wilhelmsen.

Źródło :gospodarka morska.pl

Komu Strażak-25? Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście sprzedaje statek.

Statek pożarniczy „STRAŻAK-25” na sprzedaż. Jednostkę można kupić przystępując do przetargu, który właśnie ogłosił Zarząd Portu Szczecin Świnoujście.

„Strażaka 25” zbudowano w 1979 roku w Stoczni Remontowej Nauta w Gdyni. Posiada klasę *KM F.F.S. 1a III L3. Jego wymiary to: długość całkowita 37,35 m, szerokość 9,22 m, wysokość boczna 3,60 m, zanurzenie max 3,60 m, pojemność brutto 275,91, pojemność netto 72,08; silnik główny B 3012 SS, moc 2700 KM, zespół prądotwórczy 2 szt., silnik OM 403 Mercedes, 187 KM, prądnica Danish Electric 147 KVA, zespół pompowy pożarowy 2 szt., silnik H 12A Wola, 420 KM pompa NH 250 o wydajności 600 m³/h; świadectwo klasy PRS ważne jest do 27.07.2018.

Cenę wywoławczą ustalono na kwotę 440 tys. zł.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Szef MSZ: mam nadzieję, że projekt Baltic Pipe zostanie zrealizowany w przeciągu 5-6 lat.

Polskę i Norwegię łączy wielki projekt połączenia gazowego przez Danię (Baltic Pipe), który, mam nadzieję, w ciągu 5-6 lat zostanie wykonany – powiedział w piątek szef MSZ Witold Waszczykowski po spotkaniu ze swoim norweskim odpowiednikiem Borgem Brendem

W piątkowych (10/02) rozmowach szefów dyplomacji Polski i Norwegii ze strony polskiej wzięli udział również sekretarz stanu w KPRM i pełnomocnik rządu ds. strategicznej infrastruktury energetycznej Piotr Naimski oraz prezes PGNiG Piotr Woźniak

Waszczykowski powiedział na konferencji prasowej po piątkowym spotkaniu, że wśród tematów rozmowy znalazły się m.in.: sytuacja Polaków mieszkających w Norwegii, przyszłość Europy w kontekście Brexitu oraz sytuacja międzynarodowa w kontekście objęcia prezydentury USA przez Donalda Trumpa. Zaznaczył, że w sprawach tych „wiele nas łączy”.

„Łączy nas w tej chwili wielki projekt, który, mam nadzieję, w ciągu 5-6 lat zostanie wykonany – tj. połączenie gazowe z Norwegii, przez Danię, do Polski. Jest zainteresowanie, jak usłyszeliśmy, rządu norweskiego, aby w tym projekcie też uczestniczyć” – powiedział szef polskiego MSZ.

Szef norweskiego MSZ ocenił z kolei, że projekt Baltic Pipe jest interesujący, ale jego realizacja powinna być oparta na mocnych przesłankach ekonomicznych. „Jesteśmy ministrami spraw zagranicznych, więc naszą rolą jest przede wszystkim tworzenie sprzyjającej atmosfery dla rozmów, które będą kontynuowane w kolejnych miesiącach; nie jestem upoważniony, żeby powiedzieć coś więcej niż, że projekt jest interesujący” – zaznaczył. Podmorski gazociąg Baltic Pipe ma połączyć gazowe systemy Polski i Danii. Baltic Pipe to część projektu tzw. Bramy Północnej, czyli połączenia złóż gazu znajdujących się na szelfie norweskim z polskim wybrzeżem w Niechorzu.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Ożywienie na rynku masowców jeszcze w tym roku?

Eksperti z agencji Drewry przewidują, że jeszcze w tym roku dojdzie do ożywienia na rynku. To zasługa zmniejszenia się dystansu między popytem a podażą.

Od końca tego roku Drewry przewiduje, że zapotrzebowanie będzie rosnać o 3 proc. w porównaniu do 1 proc. podaży. Powodem wzrostu popytu ma być większe zapotrzebowanie na węgiel i żelazo w azjatyckich krajach: Wietnamie, Południowej Korei, Tajwanie i Chinach.

- Rynek przewozów masowych jeszcze rok temu był w oplakany stanie. Zmienili to członkowie tej branży, tak jak to bywało w latach 80. i 90. zeszłego wieku. Dzięki złomowaniu już niedługo uda im się wyjść z kryzysu – przewidują eksperci z Drewry.

Średni wzrost floty od 2007 do 2015 roku wyniósł aż 45 mln dwt (8,6 proc. rocznie). A popyt rósł niemal dwa razy wolniej, bo o 4,5 proc. Katastrofa była więc nie do uniknięcia. Armatorzy zbyt łatwo uwierzyli w swoje siły po znakomitym 2007 roku, kiedy globalnie wykorzystywano aż 99 proc. masowców. Stąd masa nowych zamówień. Otrzeźwienie przyszło dopiero w zeszłym roku.

Do 2019 roku branża przewozów masowych zmieni się nie do poznania. Będziemy świadkami bankructw i konsolidacji na rynku. Najlepsi armatorzy będą operować dużą flotą, który pozwoli im lepiej dostosować się do następnych kryzysów. Zmarginalizowana zostanie za to rola mniejszych przewoźników. Kolejne 2 lata obfitować powinno więc w wiele zmian.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Rewitalizacja miast portowych. Komitet Regionów przyjmuje postulaty radnego z Gdyni.

– Rewitalizacja miast i portów ma kluczowe znaczenie dla pokonania pokryzysowej stagnacji i dla światowej restrukturyzacji przemysłu – mówi gdyński radny i członek Komitetu Regionów UE Stanisław Szwabski. W środę (08/02) w Brukseli członkowie Europejskiego Komitetu Regionów przyjęli opinię autorstwa przedstawiciela gdyńskiego samorządu ws. rewitalizacji miast oraz terenów portowych. Teraz w formie oficjalnego dokumentu komitetu trafi ona do Komisji Europejskiej.

Podczas obrad Sesji Plenarnej członkowie Komitetu Regionów z niepokojem stwierdzili, że Agenda Miejska, kluczowa dla funkcjonowania i rozwoju miast w UE, w niedostatecznym stopniu uwzględnia zróżnicowanie geograficzne i funkcjonalne miast, w tym specyficzne problemy rozwojowe miast portowych. – Zatem ważne jest, by w dalszych pracach nad wdrożeniem agendy miejskiej i paktu amsterdamskiego, uwzględnić ten aspekt. Porty oraz firmy związane z gospodarką morską i ich różnorodne funkcje są ważnym atutem, który trzeba wzmocnić w ich wymiarze gospodarczym, kulturowym i środowiskowym z korzyścią dla wszystkich obywateli i społeczności lokalnych – podkreślał Stanisław Szwabski i wezwał UE oraz państwa członkowskie do tego, by we współpracy z samorządami lokalnymi położyły nacisk na finansowanie inwestycji w miastach lub miejscowościach portowych.

I właśnie przykład Gdyni, może być wzorem dla innych. – Przed kilku laty zostałem poproszony przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny o zaprezentowanie „gdyńskiego sukcesu” delegacji chorwackiej. Nasi koledzy bardzo obawiali się o swój przemysł stoczniowy, stąd ich zainteresowanie możliwymi rozwiązaniami. Poszczególne fragmenty Stoczni Gdynia zostały nabyte przez nowych właścicieli, zaś cały obszar objęto Pomorską Specjalną Strefą Ekonomiczną, tworząc z czasem Bałtycki Port Nowych Technologii. Strefa podjęła się modernizacji i rozbudowy infrastruktury, a przede wszystkim doprowadziła do kooperacji firm, które rozpoczęły działalność na terenie BPNT. Wszystkie te działania zostały przeprowadzone z dużym sukcesem – zauważa Szwabski.

Dlatego potrzebne jest wsparcie przez KE, głównie w postaci tworzenia ram prawnych, ale także nowych instrumentów finansowych, przedsięwzięć służących poprawie dostępności zaplecza z istniejących oraz projektowanych portów. Kolejnym krokiem może być poprawa połączeń obszarów oddalonych i wyspiarskich, poprzez modernizację istniejących. Konieczna wydaje się także budowa nowych powiązań transportowych w ramach TEN-T i TEN-R, przy uwzględnieniu potrzeb miast portowych w dziedzinie transportu miejskiego i regionalnego.

Europejski Komitet Regionów jest organem doradczym. Zasiadają w nim przedstawiciele samorządów lokalnych i regionalnych wszystkich 28 państw członkowskich Unii Europejskiej.

Źródło:pap

Jak ratować dzieła sztuki? Polscy naukowcy podjęli zadanie.

Dr Monika Aksamit - Koperska kocha sztukę, jednak jej polem działania jest przede wszystkim chemia. Zajmuje się konserwacją dzieł sztuki, specjalnie dla Focus'a napisała o swoich badaniach. Przeczytajcie jak ratuje się bezcenne dzieła.

Tlen, powolny morderca wszechrzeczy

Oryginalnie otrzymany w formie gazowej najprawdopodobniej przez polskiego alchemika Sędziwoja, po raz pierwszy skroplony przez profesorów z Uniwersytetu Jagiellońskiego – Olszewskiego i Wróblewskiego. Mowa oczywiście o składniku powietrza - tlenie. Zwierzęta potrzebują go do oddychania, ogień do płonienia, a rośliny do fazy ciemnej fotosyntezy. Świat jaki dziś znamy byłby bez niego niemożliwy, jako że wypełnia w 21% powietrze dookoła nas. Dla większości świata ożywionego tlen jest konieczny do życia.

Ale dla świata nieożywionego, tlen jest konieczny do... śmierci. Dookoła jest na to mnóstwo dowodów. Płowięjący z czasem kolorowy ciuch, dywan czy znak drogowy to efekt zmian jakie tlen powoduje na odpowiedzialnych za kolor cząsteczkach chemicznych ukrytych w przedmiotach, czyli barwnikach. Mała odporność na dotyk stronnicy starej książki, albo łatwość z jaką można potargać często wybielaną pościel to również konsekwencje tlenu i reakcji jaką on powoduje, czyli utleniania - w tym wypadku utleniania celulozy w książkach lub bawełnie. I w końcu małe organizmy żerujące w naszych szafach i piwnicach, powoli zjadające futra czy kozuchy - ich frywolną działalność również napędza tlen.

Świat jaki dziś znamy zniknie, w dużej mierze, właśnie z powodu tlenu. I chociaż pod pojęciem reakcji z tlenem kojarzy nam się spalanie, to utlenianie nie musi być tak gwałtowne w skutkach. W temperaturze pokojowej powoli osłabia strukturę wszystkich otaczających nas przedmiotów i dąży do ich nieuchronnego rozpadu. I chociaż taki rozpad jest pożądany w wypadku rzeczy, które nie są nam już dłużej potrzebne, jak chociażby śmieci, to jeśli dotyka cennych muzealnych eksponatów to sprawa robi się poważna.

Można by długo domniemywać jakie „uczucia metafizyczne” miał, w zamierzeniu Witkacego, przeżywać odbiorca jego dzieł. Pewne jest to, że pastelowe prace, które „targają nasze dusze” nie są dzisiaj tym, czym były w zamierzeniu artysty. Ma to swoje źródło w 1925, kiedy Stanisław Ignacy Witkiewicz porzuca malarstwo olejne, które nie było w stanie sprostać jego filozofii czystej formy, na rzecz rozpościerającej genialne (jego zdaniem) możliwości pasteli kreślonej na barwionym papierze. Tej samej pasteli przeganiającej dzisiaj sen z oczu konserwatorów serii portretów, które w tamtych latach wyszły z „Firmy portretowej S.I. Witkiewicz”, czyli warsztatu artysty.

Pastele, będąc konsystencji wapniowej kredy, z łatwością pozostawiają ślad na chropowatym papierze. Niestety między nią, a podłożem nie ma żadnego kleju, który powstrzymałby ją przed osypywaniem. I to dopiero początek konserwatorskich problemów! Barwiony papier, podłoże dzieł, z czasem blaknie. Można to boleśnie zauważyć porównując kolor podłoża awersu z rewersem portretu. Ten drugi, przez lata chroniony przed przyspieszającym rozkład barwników światłem, zachował swoje żywe kolory. Awers jest wyblakły i tylko nadaje ton kolorystyczny całości, zupełnie gubiąc jego wyraz. I choć nie można teraz (bez znacznej ingerencji w obiekt) przywrócić niegdysiejszych barw oryginalnym dziełom, to grupa badawcza pod przewodnictwem dr hab. Joanny Łojewskiej i dr hab. Tomasza Łojewskiego, w której miałam przyjemność przez lata pracować, przy współpracy z LANBOZ'em (1) przy Muzeum Narodowym w Krakowie zaproponowali sposób przechowywania pasteli w chroniące barwy atmosferze.

Anoksja (2), bo tak nazywa się atmosfera bez tlenu, to często remedium na powolne trwanie barwy. Pomysł tworzenia kaset anoksyjnych, czyli szczelnych ram, z których usunięto tlen, jest stosunkowo nowym pomysłem, z lat 90 tych i aplikowanym tylko do najcenniejszych obiektów na świecie. Taka ramę stworzono w 2010 roku w projekcie badań nad zachowaniem pasteli Witkacego. Jednak przed zamknięciem w atmosferze beztlenowej czegokolwiek, należy dobrze poznać z czego są zrobione obiekty do przechowania.

Badanie światłotrwałości kolorowych podłoży i pasteli to pierwszy krok. Dokonując analizy chemicznej dzieł można poznać ich skład chemiczny i te same materiały sztucznie postarzać światłem w atmosferze tlenowej i takiej, w której tlenu brak. Można też starzyć światłem mikroskopijne fragmenty samego dzieła, by zobaczyć jak

oryginał reaguje z czasem na światło. Wszystko po to, by sprawdzić, czy żaden zawarty w obiektach barwnik nie reaguje zmianą koloru na, paradoksalnie, brak tlenu!

Po pozytywnych wynikach zdecydowano, że rama posłuży jako demonstracja edukacyjna po projekcie. Sporządzono dwie kopie portretu autorstwa Witkacego: Portret Stefana Szumana, 1929. Kopie doskonale pod względem chemicznym, czyli dokładnie odzwierciedlające materiały, z którymi pracował artysta. Jedną kopię zamknięto w kasecie, a drugą powieszono obok, w zwykłej ramie. Odwiedzając Muzeum Narodowe w Krakowie można zobaczyć jak ząb czasu dotyka barwy tylko jednej z kopii.

1. Laboratorium Analiz i Nieniszczących Badań Obiektów Zabytkowych, współpraca w ramach projektu w ramach projektu ANOXIA. Bezpieczna ekspozycja w muzeach dzieł sztuki wrażliwych na fotodegradację

2. Anoksje każdy ma w domu, jeśli tylko ma nowoczesne okna. W nich, między szybami, nie ma tlenu lub są go nikle ilości.

Znikające barwy to jedno, a znikające całe obiekty? Powolna reakcja z tlenem może dotknąć nie tylko cząsteczki nadające barwę, ale i sam materiał z jakiego jest zrobiony obiekt muzealny. Doskonałym na to przykładem są XVI i XVII wieczne chorągwie jedwabne przechowywane w Muzeum Zamku Królewskiego na Wawelu. Chorągiew, którą Sobieski przywiózł ze sobą spod Wiednia, jako trofeum wygranej bitwy, chorągiew nadworna czy nagrobna. Obecny stan nie pozwala na eksponowanie ich publicznie. Powieszenie ich w jakiegokolwiek formie skończyłoby się podarciem bardzo kruchych już nitek. Dlatego przechowuje się je w odpowiednich wentylowanych szufladach, gdzie leżą i czekają na konserwację.

Chorągwie przechowywane w odpowiednich wentylowanych szufladach w Muzeum Zamku Królewskiego na Wawelu w Krakowie. Fot. Monika aksamit-Koperska

Pomysłem na przedłużeniu ich „życia” jest również kasecja, ze specjalnie zaprojektowanymi warunkami panującymi w środku. Badania prowadzone w trakcie mojego doktoratu na Wydziale Chemii Uniwersytetu Jagiellońskiego pokazały, że zarówno tlen, lotne związki degradacji, jak i wilgoć mają zgubny wpływ na obiekty jedwabne. Woda w postaci wilgoci pomaga przecinać wiązania białka fibroiny, głównego budulca jedwabiu. Tlen przyspiesza ten proces dodatkowo utleniając fragmenty białka i tym samym tworząc gazowe produkty rozpadu, zapach staroci, który dodatkowo przyspiesza pewne aspekty samoistnego starzenia. Badania pokazują, że jedwab warto zamknąć w suchej i beztlenowej atmosferze. Ale jednocześnie warto usuwać gazowe produkty starzenia. Dlatego do prototypu kasety do przechowania wawelskich chorągwi włożono chemiczny pochłaniacz zapachów – węgiel aktywny.

Przed umieszczeniem bezcennych chorągwi w tak zaprojektowanych kasetach potrzebny jest test ostateczny. Jeden kawałek wiekowego jedwabiu zamknięto w kasecie, a drugi umieszczono na niej. Eksperyment cały czas trwa. Za kilkanaście lat jestem umówiona z konserwatorami na Wawelu. Otworzymy anoksyjną ramę, wykonamy badania i podejmiemy ważne dla kolejnych chorągwi decyzje.

Eliminowanie tlenu może przydać się w jeszcze jednym aspekcie związanym z muzealnictwem. Mianowicie gdy trzeba coś udusić...

Tkaniny są świetną pożywką dla mikroorganizmów, takich jak bakterie i grzyby, ale też dla owadów i ich larw np. moli. Usuwanie tych nieproszonych gości jest bardzo trudne, szczególnie, że techniki usuwania nie mogą zniszczyć samego obiektu. I tutaj również świetnie sprawdza się anoksja.

Zaatakowany przez mole obiekt zamyka się w specjalnym szczelnym, rozłożonym w przestrzeni muzealnej foliowym worku i usuwa się z jego wnętrza tlen (3). Ważne, żeby gazowa mieszanka z niską zawartością tlenu miała odpowiednio niską wilgotność. Niski poziom tlenu powoduje pełne otwarcie aparatów oddechowych moli, a w połączeniu z niską wilgotnością skutkuje to szybką utratą wody z organizmu i przyspiesza śmierć z niedotlenienia. 35% wilgotności względnej pozwala osiągnąć wysoką skuteczność zabiegu. Eliminacja szkodników trwa co prawda powyżej tygodnia, ale działa zarówno na żywe i żywiące się historycznym zasobem formy, jak i ich jaja. Efektywność tej metody stwierdzono już w 1993 roku nie tylko na molach, ale i 11 innych, często spotykanych w muzeach, gatunkach owadów.

Tlen to odwieczny morderca wszechrzeczy. Niszczy barwę, strukturę lub daje życie organizmom, które zjadają resztę. Dlatego w wypadku najcenniejszych obiektów i po ich dokładnym przebadaniu można go eliminować w celu ich zachowania dla przyszłych pokoleń. Kto by pomyślał, że duszenie jest tak potrzebne w muzeach.

Źródło:Focus.pl

Wydarzyło się 13 lutego - kalendarium

13 lutego jest 44. dniem w kalendarzu gregoriańskim.

Do końca roku pozostaje 321 (w latach przestępnych 322) dni. 13 lutego jest Światowym Dniem Radia.

13 lutego wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:

1241 r. – I najazd mongolski na Polskę.

1857 r. - Założono Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk.

1944 r. – Oddział UPA dokonał masakry polskich mieszkańców wsi Łanowce na Podolu.

1960 r. – Na algierskiej Saharze Francja przeprowadziła swój pierwszy próbnny wybuch jądrowy..

1998r. – W FSC w Lublinie zjechał z linii produkcyjnej ostatni egzemplarz samochodu dostawczego Żuk.

Probiez: nie możemy chować się po kątach.

Nie w taki sposób wyobrażali sobie początek wiosny kibice w Białymstoku. W niedzielnym spotkaniu 21. kolejki Lotto Ekstraklasy Jagiellonia przegrała aż 0:3 z Lechią. Trener **Michał Probiez** zapowiedział, że jego drużyna nie załamie się po porażce w Gdańsku.

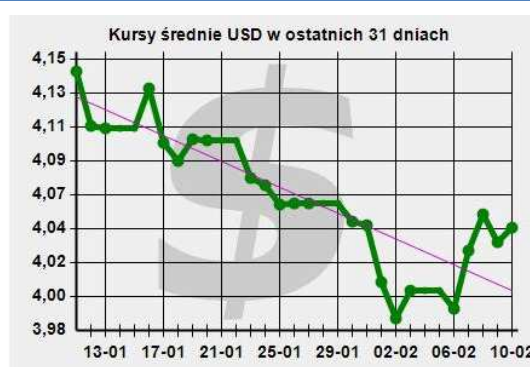
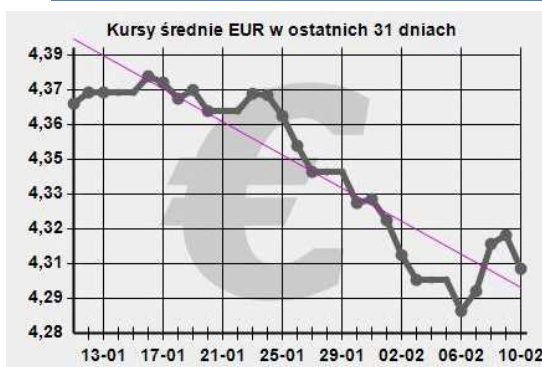
Przegraliśmy spotkanie, ale nie wojnę. Nie poddajemy się. Widzę w zawodnikach sportową złość. Musimy przyjąć to na klatę i spokojnie wyjść na miasto, a nie chować się po domach – stwierdził Probiez. - Przeżyliśmy bolesne zderzenie z rzeczywistością po powrocie. Uczulaliśmy zawodników, że w takim meczu trzeba wykorzystać każdą sytuację, którą stworzymy, a mieliśmy je już na początku meczu. Nie wykorzystaliśmy ich, później trzeba było wykorzystać którąś z okazji przy stanie 0:1. Trzeba przyjąć tą porażkę z pokorą. Wynik jest jednak trochę za wysoki. Nie zasłużyliśmy na taką porażkę. Paradoksalnie uważam, że nie graliśmy dziś źle – dodał szkoleniowiec Jagi.

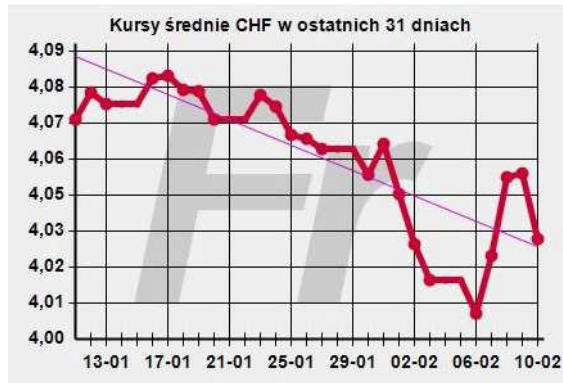
Przegrana w Gdańsku oznacza dla Jagiellonii utratę pozycji lidera, którą zespół ze stolicy Podlasia zajmował w trakcie zimowej przerwy. W tej chwili białostocka drużyna zajmuje drugie miejsce w ligowej tabeli, ze stratą trzech punktów do Lechii.

Kolejne spotkanie w Lotto Ekstraklasie piłkarze Michała Probieza rozegrają już w najbliższy piątek, 17 lutego. Rywalem Jagiellonii będzie Górnik Łęczna.

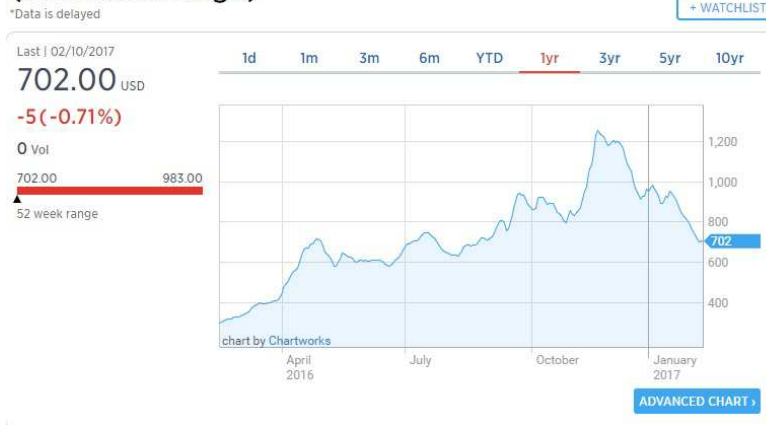
Źródło:PiłkaNozna.pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)





Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI:Exchange)

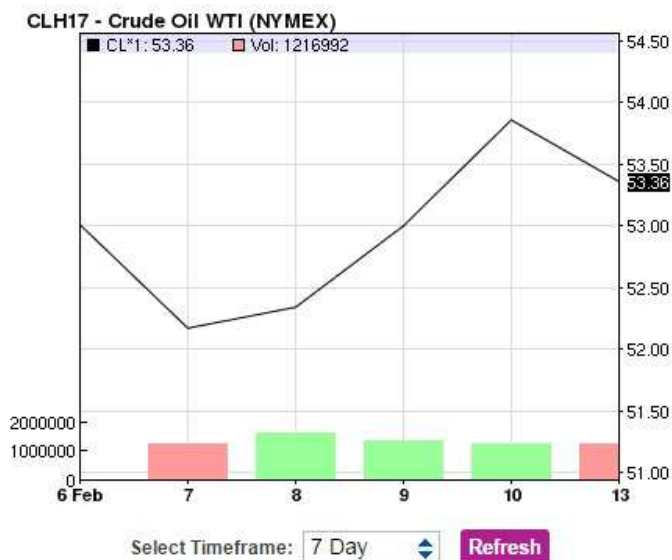


SUMMARY NEWS PROFILE

Crude Oil

WTI (NYMEX) Price

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



Rozrywka

	9		6			7		
					2			8
		2		5	9			
2		1					6	
			4					
5			9	6	8			7
	7				6		2	
		4					7	
			5			4		

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl



Egzamin wstępny na politechnikę:

- Proszę powiedzieć, dlaczego silnik elektryczny się obraca? - pyta egzaminator.
- Bo jest elektryczność.
- I to ma być odpowiedź? Dlaczego, w takim razie, żelazko się nie obraca? Też jest elektryczne!
- A bo żelazko nie jest okrągłe.
- No, a kuchenka elektryczna? Okrągła przecież, czemu się nie obraca?
- To z powodu tarcia o podłogę - nóżki przeszkadzają.
- Dobrze... A żarówka? Okrągła! Gładka! Bez nóżek! Czemu żarówka się nie obraca?
- Obraca się, jak najbardziej!
- Taaaak?!
- Przecież jak pan profesor ją chce wymienić, to co pan robi? Obraca ją pan!
- Hm, no tak, w samej rzeczy. Ale to przecież ja nią obracam, nie ona sama!
- Widzi pan... Samo z siebie nic się nie obraca! Taki silnik elektryczny, na przykład, potrzebuje do tego elektryczności.