Nowoczesny holownik ze stoczni Safe wypłynął z Gdańska.

Holownik Rotor Tug Art 80-32 w sobotę wypłynął z Gdańska. Jego portem docelowym jest baza Royal Navy w Wielkiej Brytanii. Jednostka powstała w stoczni Safe.
Holownik był budowany pół roku. Jednostka ma 32,9 m długości, 13,2 m szerokości oraz 4,8 m zanurzenia. Jej uciąg na palu to 84 T, moc napędu głównego – 5 295 kW, a maksymalna prędkość – 13, 7 w. Projekt, opracowany przez kanadyjskie biuro projektowo-konsultingowe Robert Allan, dostarczyła grupa Damen, a całą dokumentację techniczną wykonało biuro konstrukcyjne stoczni Safe. Jednostka powstawała pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego Lloyds Register.
Przy budowie holownika zastosowano trzy pędniki azymutalne – dwa pod kadłubem w części dziobowej i jeden w tylnej części statku. Każdy z nich napędza oddzielny silnik. SD Tempest to holownik z napędem spalinowo-elektrycznym.
Wodowanie nowoczesnego holownika odbyło się we wrześniu ubiegłego roku w Zakładzie Budowy Statków Safe w Gdańsku. Zanim jednak do niego doszło, trzeba było wykonać kilka skomplikowanych operacji. Tu jakość swoich usług potwierdziła specjalizująca się w przeładunkach wielkogabarytowych firma ELPO. Holownik z nabrzeża stoczni Safe nasunięto za pomocą specjalistycznego hydraulicznego systemu poślizgowego na barko-ponton. Następnie na jego pokładzie został on doholowany do pływającego doku, na który został zsunięty. Ostatnimi etapami tej operacji były wyprowadzenie doku na kanał oraz jego zanurzenie pozwalające na wyholowanie jednostki na wodę.
Holownik będzie obsługiwał dwa lotniskowce HMS Queen Elizabeth i HMS Prince Of Wales, które są jeszcze budowane, w bazie Portsmouth Naval Base.
Safe Co LTD powstała w 1995 roku. Firma działa aktywnie w kraju i zagranicą, głównie we Francji i w Niemczech. Zajmuje się m.in. budową statków, stalowych konstrukcji mostów, jak również konstrukcji dla przemysłu offshore, chemicznego oraz petrochemicznego.

Źródło: gospodarka morska.pl

Tchórzewski: rząd nie podjął jeszcze działań ws. połączenia Orlenu z Lotosem.

Minister energii Krzysztof Tchórzewski powiedział w piątek (17/02), że rząd nie podjął jeszcze żadnych działań w sprawie połączenia PKN Orlen z Grupą Lotos.
Przewodniczący Komitetu Stałego Rady Ministrów Henryk Kowalczyk mówił w czwartek, że udział Skarbu Państwa w PKN Orlen jest bezpieczny, ale trzeba go podnieść. Jego zdaniem połączenie Orlenu z Lotosem to pomysł, dzięki któremu w połączonej firmie wzrósłby udział procentowy SP.
"W ramach rządu nie podjęliśmy jeszcze żadnych działań w tej sprawie" - powiedział w piątek Tchórzewski.
Na pytanie dziennikarzy o to, że informacje o ewentualnym połączeniu obu firm paliwowych dobrze zostały przyjęte przez rynek - akcje spółek znacznie wzrosły w czwartek - minister Tchórzewski podkreślił, że Komisja Europejska oczekuje konkurencji na tym rynku.

Źródło: pap.pl

Nietypowy katamaran został zwodowany w szczecińskim Finomarze.

Kilka dni temu w szczecińskiej firmie Finomar został zwodowany pierwszy z dwóch katamaranów, które będą wykorzystywane do obsługi ferm rybnych na zachodnich obszarach Skandynawii.
- To jest statek do obsługi ferm łososiowych w Norwegii. Jest to katamaran. Wodujemy te statki za pomocą dźwigu pływającego. Jego nośność wynosi 270 ton i jeżeli statek przekracza tę wartość to posługujemy się stoczniową suwnicą – powiedział w Radio Szczecin Krzysztof Kapuścik z Finomaru. - Dzisiaj został zwodowany kadłub pierwszej jednostki. Będzie on dostarczany i częściowo wyposażany: w układ napędowy, śruby nastawne, będą zamontowane rurociągi. Będzie przygotowany do dalszego wyposażania w Norwegii – dodał.
Jednostka mierzy 25 metrów długości i jest pierwszą tego typu wyprodukowaną w szczecińskiej firmie. Ze względu na jej kształt i gabaryty, budowa nie była łatwa. - Spawacze muszą docierać do wąskich przestrzeni i niewygodnych przestrzeni – skomentował Krzysztof Kapuścik.

Katamaran w liczbach

Długość - 25,00 m,
Szerokość - 13,00 m,
Wysokość boczna do pokładu głównego - 4,50 m,
Zanurzenie - 3,50 m,
Powierzchnia pokładu roboczego - 200 m²,
Prędkość eksploatacyjna - 12¸13 węzłów,
Załoga - 7

Źródło:gospodarkamorska.pl

Organizacja Marynarzy Kontraktowych ponownie ostrzega: uwaga na kolejnych oszustów proponujących zatrudnienie.

Prosimy o zachowanie szczególnej ostrożności, ponieważ oszust podszywający się pod znanego armatora ConocoPhilips posługuje się świetnie podrobioną stroną internetową i adresem e-mail prawie identycznym, jak adres e-mail firmy ConocoPhilips.
Oferta ma na celu wyłudzenie danych osobowych, skanów dokumentów i UWAGA: zeskanowanego wzoru podpisu, który składa się zazwyczaj pod kontraktem.
Marynarz przesłał do nas otrzymaną ofertę pracy do sprawdzenia, Naszą wątpliwość wzbudził fakt, że oferta została przesłana z katarskiego oddziału frmy, po sprawdzeniu okazało sie że Firma Conoco Philips nie ma tam filii swojego biura. W związku z dużymi wątpliwościami autentyczności oferty, zostało wysłane zapytanie bezpośrednio do biura głównego armatora. W odpowiedzi marynarz otrzymał informację j/n.:
"Please be advised that ConocoPhillips' has become aware of activities where criminals are using our name and logos in employment scams, and we believe you received a fraudulent communication. These scams can appear professional, so we appreciate you reaching out to us and encourage you to stop any communication with this entity. Action is taken to shut down these scammers whenever available, and we would like to remind you that ConocoPhillips and our affiliated companies will never ask for fees or upfront payments during the recruitment process or as part of an offer of employment, nor will ask for new hires to pay any fees associated with their employment, including visa applications. If you believe your identity or personal information has been compromised we encourage you to contact your local authorities. Please send any emails you received regarding this scam to
HRCallCenter@ConocoPhillips.com."
Thank you again for your diligence in reporting this to us.
Thank you,
HR Connections

Poniżej adres fałszywej strony internetowej:
http://www.conocophillips.qa/who-we-are/Pages/contact-conocophillips-qatar.aspx
oraz fałszywego adresu e-mail
career@conocophillip.com**. (adres e-mail różni się tylko brakiem jednej litery w adresie)**
Zalecamy bardzo dokładne sprawdzanie otrzymywanych ofert.

Kolejny marynarz z naszej Organizacji otrzymał bardzo dobrą ofertę pracy od oszusta podszywającego się pod znana firmę OASIS PERTOLEUM.
Oszust przesłał po wstępnej korespondencji kontrakt wraz z warunkami zatrudnienia, oferując stanowisko kadeta za wynagrodzenie w kwocie 4800 USD
PRZYPOMINAMY KOLEJNY RAZ:
Fałszywe oferty składane są najczęściej w celu wyłudzenia pieniędzy jak i kradzieży danych osobowych.
Sugerujemy sprawdzenie wiarygodność co do osoby i adresu e-mailowego i proponujemy zweryfikować dane pisząc na oficjalnie podany adres e-mailowy dostępny na
oficjalnej stronie firmy.
Sugerujemy nie wysyłać skanów dokumentów, SKANÓW PODPIANEGO KONTRAKTU przed potwierdzeniem wiarygodności oferującego zatrudnienie.

Ponownie prosimy o zachowanie szczególnej ostrożności w wyborze nadsyłanych ofert pracy.
Oszust podszywający się pod znanego armatora Seacrest Offshore zaproponował rewelacyjne warunki zatrudnienia marynarzowi należącym do OMK.
Apelujemy, aby w chwili otrzymania oferty pracy, odwiedzić firmową stronę internetową armatora, gdzie na głównej stronie znajdują się ostrzeżenia o próbach oszustw lub skontaktujmy się z OMK.
Sprawdzenie otrzymanej oferty ma sens przed podpisaniem kontraktu i wysłaniem skanu naszego podpisu oszustowi, nie po fakcie.

Dostaliśmy informacje od marynarza należącego do OMK, że otrzymał propozycję pracy z adresu:
esq.peterspence@gmail.com
Vroon Shipping Company is currently looking for the post of Master,Chief Officer,Chief Engineer,2nd officer,2nd Engineer E.T.C
On behalf of Mgt:
Po sprawdzeniu, okazało się, ze jest to kolejny scam.

Źródło:www.omk.org.pl

Maersk proponuje konteneryzację transportu Polska-Szwecja.

Seago Line, spółka z grupy Maersk dedykowana wewnątrzeuropejskim, bliskim przewozom drobnicy w kontenerach, uruchomiła nowe połączenie na linii Szwecja - Polska.
Łączy ona Gdańsk (terminal DCT) z Gävle i Norrköping w Szwecji, a jej przedłużeniem jest stałe połączenie kontenerowe do Bremerhaven w Niemczech i Felixstowe w Wielkiej Brytanii.
Statki z DCT Gdańsk w kierunku Szwecji kursują w soboty i – jak informuje przewoźnik – oferują, obok atrakcyjnej oferty cenowej, konkurencyjny czas dotarcia: w dwa dni do Gävle (przyjazdy w poniedziałki) i cztery dni do Norrköping (przyjazdy w środy).
Porty Gävle i Norrköping zostały wybrane jako bardziej mobilne, w porównaniu z zatłoczonymi portami szwedzkimi zachodniego wybrzeża.
Maersk przypomina, że krótkodystansowy transport morski na Bałtyku jest zdominowany przez statki typu ro-ro, tj. głównie promy przeznaczone do przewozu ładunku na kołach (samochodów, naczep i pociągów).

Tymczasem konteneryzacja oferuje „znaczne korzyści ze względu na konkurencyjne koszty, regularność i bezpieczeństwo przewożonych towarów".
„Nowe połączenie jest zatem atrakcyjnym rozwiązaniem, odpowiadającym potrzebom dwustronnego handlu między Polską i Szwecją, które systematycznie rosną od 2009 r., a od 1998 roku podwoiły się" - podkreśla przewoźnik.
Głównymi grupami towarowymi w polskim eksporcie do Szwecji są: elektro-maszyny i wyroby hutnicze, następuje chemikalia i produkty rolne, a „wszystkie one mają znaczny potencjał dla konwersji na transport kontenerowy", podkreśla Maersk.

Źródło MorzaiOceany.pl

Rząd przyjął projekt ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej.

Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy regulującej czas pracy na statkach żeglugi śródlądowej, który zakłada, że pozostawanie w gotowości do wykonywania pracy na statku żeglugi śródlądowej będzie wliczane do czasu pracy - poinformowało we wtorek Centrum Informacyjne Rządu (CIR).
Chodzi o czas np. podczas postoju statku w związku z nieplanowanymi pracami konserwacyjnymi i remontami, w trakcie oczekiwania statku na śluzowanie oraz załadunek lub rozładunek. Jak wyjaśnia CIR, w transporcie śródlądowym czas pracy pracownika na pokładzie nie jest równoznaczny z czasem eksploatacji statku podczas rejsu.
Według projektu ustawy czas pracy w żegludze śródlądowej ma obejmować łącznie limity godzin pracy z godzinami nadliczbowymi. Określone w projekcie ustawy limity czasu pracy obejmują także czas pracy na statku pasażerskim w sezonie oraz czas pracy w porze nocnej. Wskazane limity czasu pracy będą mogły być wydłużone tylko w przypadku wystąpienia tzw. stanów nadzwyczajnych, czyli np. okresów zagrożenia bezpieczeństwa statku i ludzi znajdujących się na jego pokładzie.
Przepisy ustawy nie będą miały zastosowania do samozatrudnionych, czyli osób, które w sposób niezależny i na własny rachunek eksploatują jednostki pływające (w Polsce małe przedsiębiorstwa żeglugowe to często firmy rodzinne, w których większość pracowników korzysta z samozatrudnienia).
Nowe przepisy są rezultatem wdrożenia do polskiego prawa wymogów dyrektywy unijnej, które uzupełniają zapisy Kodeksu pracy w stosunku do pracowników zatrudnionych na statkach żeglugi śródlądowej.
Jak wyjaśniono w komunikacie zmiany są konieczne, Kodeks pracy nie odpowiada bowiem w pełni potrzebom armatorów oraz pracowników zatrudnionych w sektorze żeglugi śródlądowej i w praktyce jest trudny do zastosowania ze względu na specyfikę pracy.
Ustawa ma wejść w życie po 14 dniach od daty ogłoszenia w Dzienniku Ustaw.

ŹródłoMorzaiOceany.pl

Budowa promów w Szczecinie? Możliwe, ale kosztowne.

Polskie stocznie, w tym wchodząca od niedawna w skład Funduszu Mars Stocznia Szczecińska upatrują szansę na rozwój w realizacji zleceń na budowę nowoczesnych promów. Zdaniem Marka Grzybowskiego, prezesa zarządu Polskiego Klastra Morskiego, nasz przemysł stoczniowy jest w stanie podjąć konkurencję z każdym producentem wyspecjalizowanych jednostek na świecie pod warunkiem, że zostanie wyposażony w racjonalne mechanizmy państwowego wsparcia. Z kolei Natalia Soldecka, Starszy Specjalista ds. PR i Marketingu reprezentująca MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych przekonuje, że włączenie Szczecińskiego Parku Przemysłowego do Grupy MARS Shipyards & Offshore przyczyni się do zwiększenia zdolności produkcyjnych nowego podmiotu wchodzącego w skład grupy. Stocznia Szczecińska korzystająca z know-how pozostałych

przedsiębiorstw tworzących grupę MARS, będzie zdolna do budowy złożonych technicznie jednostek specjalistycznych.
Jak przedstawia się obecnie potencjał produkcyjny Stoczni Szczecińskiej. Jakie czynniki muszą zostać spełnione, by konsorcjum powiększone o nowy podmiot stało się konkurencyjnym organizmem na globalnym rynku stoczniowym, a nie państwowym molochem?
Marek Grzybowski: Uruchomienie stoczni produkującej nowoczesne promy spełniające wyśrubowane wymagania ekologiczne wymaga nowoczesnego wyposażenia oraz wysokiej klasy specjalistów. Dla przykładu działająca w Turku, w Finlandii stocznia w lutym 2015r. uzyskała kontrakt na prom o długości 212 m o wartości około 230 mln euro. Było to pół roku po przejęciu stoczni przez niemieckiego producenta statków- firmę Meyer oraz państwowy podmiot Finnish Industry Investment Ltd (FII). Nowa stocznia Meyer Turku zatrudniała wówczas 1 550 osób przygotowanych do wykonywania najnowocześniejszych jednostek. Średnia płaca w stoczni to od ok. 25 euro do 45 euro za godzinę. W celu podniesienia jakości wykonywanych prac w 2015r. rozpoczęto program inwestycyjny (pokreślmy – w działającej stoczni) w wysokości 75 mln euro, przy czym 17 mln euro przeznaczono na powiększenie potencjału produkcyjnego firmy wytwarzającej wyposażenie.
Jeśli przyjmiemy, że należy uruchomić produkcję stoczni w Szczecinie od podstaw, to zakładając, że do produkcji promu o długości około 200 m z napędem LNG niezbędne będzie około 1500 osób ze średnią płacą około 10 euro na godzinę, miesięczne wydatki na bezpośrednie utrzymanie aktywnych zasobów pracy wyniesie 15 000 euro, pomnożone o ilość godzin pracy potrzebnej na utrzymanie tempa produkcji na jedną, dwie lub trzy zmiany. W otoczeniu stoczni Meyer w Turku działają 73 firmy, które zatrudniają około 40 tys. osób. Przyjmijmy, że w pierwszej fazie produkcji promów potrzebna będzie połowa tej liczby pracowników. Wydatki na ich utrzymanie przy cenie siły roboczej 10 euro za godz. trzeba pomnożyć 20 tys. osób po 10 euro oraz ilość godzin pracy w miesiącu. Jeśli część specjalistów będziemy chcieli ściągnąć ze stoczni niemieckich czy norweskich trzeba będzie choćby częściowo uwzględnić potrzeby i wymagania pracowników przyzwyczajonych do panującej tam organizacji i warunków pracy. Oczywiście pracownicy w stoczni i firmach kooperacyjnych muszą otrzymać odpowiedniej jakości wyposażenie stanowisk pracy. Nowe technologie i innowacyjne rozwiązania wymagać będą dodatkowych nakładów. W stoczni i jej otoczeniu niezbędne będzie uruchomienie inwestycji modernizacyjnych na poziomie nie mniejszym niż (szacunkowo) od 20 mln do około 50 mln euro. Dokładne wydatki można będzie podać dopiero po rzetelnej inwentaryzacji majątku.
Można by rozłożyć koszty i proces uruchomienia stoczni w Szczecinie oraz przyspieszyć proces uruchomienia produkcji promów, gdyby pierwszą jednostkę budowano w doku w Gdyni. Tutaj też nie obędzie się bez inwestycji modernizacyjnych, ale zapewne w mniejszym wymiarze. W tym czasie prowadzono by w Szczecinie prace przy odtworzeniu potencjału technicznego, dobierano załogę, przeprowadzono audyt kooperantów stoczni. Byłby jednocześnie czas na zbudowanie zespołu do rozpoczęcia produkcji z własnym zarządem i zespołem projektowym lub w formie outsorcingu z firmą posiadającą doświadczenie w organizacji tego typu produkcji i profesjonalnym project mangerem.
Fundusz Mars: Teren dawnej Stoczni to jedno z kluczowych aktywów stoczniowych w Szczecinie. Obejmuje on ponad 45 hektarów powierzchni zaprojektowanej pod kątem produkcji stoczniowej. Szczególne znaczenie mają trzy pochylnie (Odra Nowa, Wulkan i Wulkan Nowa), które umożliwiają budowę dużych jednostek.
Włączenie Szczecińskiego Parku Przemysłowego do Grupy MARS Shipyards & Offshore wpisuje się w realizację strategicznych założeń grupy, związanych z doskonaleniem operacyjnym organizacji. Włączenie SPP w struktury MARS FIZ pozwoli także na wzmocnienie ośrodka stoczniowego na Pomorzu Zachodnim oraz na bardziej efektywne wykorzystanie potencjału terenów SPP.
Miejsce Stoczni Szczecińskiej w ekonomii Szczecina i Województwa Zachodniopomorskiego dziś i przed laty.
Marek Grzybowski: Uruchomienie produkcji statków stanowi oczywiście szansę dla regionu. Należy jednak pamiętać, że proces ten będzie się odbywał w fazie załamania rynku stoczniowego, znacznego spadku zamówień na nowe jednostki oraz silnych działań protekcjonistycznych w Europie i Azji. Szacuje się, że około 1 tys. aktywnych pracowników w stoczni wywołuje popyt pochodny na około 10 tys. pracowników w firmach dostawczych. Problemem jest więc zapewnienie stabilności po stronie popytu, a więc zapewnienie zamówień na statki tego samego typu w dłuższym okresie.

Fundusz Mars: Zarówno Stocznia Szczecińska, jak i Morska Stocznia Remontowa Gryfia od zawsze należały do najważniejszych zakładów produkcyjnych na Pomorzu Zachodnim. Dlatego chcemy wzmocnić ośrodek stoczniowy i stworzyć jak najlepsze warunki do rozwoju przemysłu okrętowego w tym miejscu, zarówno spółkom z grupy, jak i dzierżawcom terenu SPP.

W jakiej produkcji specjalizowała się niegdyś Stocznia Szczecińska? Czy nowo utworzony podmiot zachował zdolność do stosowania nowych technologii?

Marek Grzybowski: Bez względu na to co robiła Stocznia Szczecińska w przeszłości, w ciągu ostatnich 10 lat nastąpił istotny skok w technologii produkcji i zarządzaniu projektami. Jednostki o dużym poziomie innowacyjności wymagają całkiem innego podejścia do realizacji projektów już w fazie koncepcyjnej i projektowej. Dlatego często proces projektowania, organizacji dostaw, produkcji oraz zarządzania produkcją zleca się firmie zewnętrznej. W toku procesu produkcyjnego często tworzy się klastry. Na przykład projekt nowego promu dla Viking Line opracują wspólnie dobrze znane w Polsce firmy Deltamarin, Wärtsilä and ABB Marine. Zlecenie Stena Line, która planuje zbudowanie w chińskiej stoczni AVIC Weihai Shipyard ośmiu nowych jednostek RoPax, będzie się odbywało pod nadzorem znanej w Polsce firmy Deltamarin. Jej specjalistom powierzono cały proces EPCM (engineering, procurement, construction and management).

Fundusz Mars: Stocznia Szczecińska specjalizowała się przede wszystkim w budowie nowoczesnych kontenerowców, chemikaliowców, jednostek wielozadaniowych oraz Con-Ro. W swoim portfolio miała wiele interesujących projektów, dzięki którym zdobyła uznanie armatorów.

Chcemy w tym miejscu podkreślić, że projekt, jakim jest budowa promu ro-pax będzie realizowany w konsorcjum, w którym każdy z partnerów będzie dostarczał poszczególne elementy, a także wniesie know-how i doświadczenie. Taki model współpracy pozwoli najbardziej efektywnie wykorzystać atuty poszczególnych podmiotów również w zakresie stosowania nowoczesnych technologii.

Budowa nowoczesnych promów jest w obecnej chwili najbardziej prawdopodobnym źródłem zleceń dla Stoczni. Czy renoma jaką przed laty cieszyła się stocznia pomoże w pozyskiwaniu zleceniodawców? Czy polskie stocznie, w tym Stocznia Szczecińska mogą konkurować z chińskim sektorem stoczniowym w zakresie realizacji zamówień na promy?

Marek Grzybowski: Polskie stocznie mogą konkurować z każdym producentem, pod warunkiem, że rząd zapewni polskim firmom i przedsiębiorcom warunki działania lepsze niż inne rządy swoim firmom i zagranicznym inwestorom. Jeśli stocznia w Szczecinie ma zostać na poważnie uruchomiona, to powinna tam powstać nie specjalna strefa ekonomiczna ale strefa wolnocłowa. Tylko wtedy uproszczone zostaną wszystkie procedury związane z inwestycjami, dostawami do produkcji i zatrudnieniem stoczniowców.

Fundusz Mars: Budowa promów dla polskich armatorów może stanowić dobry początek, który następnie pomoże wrócić na rynek międzynarodowy z odpowiednimi referencjami. Co istotne, marka Stoczni Szczecińskiej jest ciągle dobrze rozpoznawalna wśród armatorów, co może stanowić dodatkowy atut na rynku międzynarodowym. Rynek przewozów promowych charakteryzuje się dużym potencjałem. Z roku na rok rosną wielkości przewozów między Polską i Skandynawią. Promy, którymi obecnie dysponuje PŻB, mają ponad 30 lat i są nieefektywne w eksploatacji. Zatem budowa nowych jednostek jest konieczna dla utrzymania i wzmocnienia pozycji PŻB wśród armatorów operujących na Bałtyku.

Integracja Stoczni Szczecińskiej z Funduszem MARS pozwoli zwiększyć potencjał konkurencyjny oraz zdolności produkcyjne w kluczowych obszarach działalności. Funkcjonowanie grupy opiera się na zasadach wielopoziomowej współpracy spółek portfelowych (również w zakresie wspólnego wykorzystania potencjału produkcyjnego). Dlatego połączenie SPP z grupą MARS przekłada się na obopólne korzyści w postaci chociażby obniżenia kosztów infrastrukturalnych, zwiększenia efektu skali oraz dywersyfikacji działalności. Jednym z kluczowych wyzwań, jakie stoją zarówno przed zarządem SPP, jak i przed grupą MARS, jest uzyskanie przez Stocznię Szczecińską zdolności do zawierania kontraktów z pierwszej ręki.

Czy włączenie w skład Funduszu Mars to czynnik wpływający na wzrost potencjału przedsiębiorstwa i Funduszu? Perspektywy rozwoju dużych stoczni wobec redukcji światowej floty? Czy wielkie konsorcja stoczniowe skupiające dużą ilość podmiotów zaangażowanych w produkcję stoczniową są remedium na kryzys produkcji, tak jak alianse armatorów są naturalnym następstwem spadku zysków przewoźników?

Marek Grzybowski: Fuzje, przejęcia, konsorcja i klastry produkcyjne to dzisiaj codzienność. Utworzenie konsorcjum krajowego to dopiero pierwszy krok na drodze do uruchomienia produkcji. Dziś klastry produkcyjno-

usługowe mają charakter międzynarodowy, są powiązane z rynkiem dostawców i klientów oraz zasilaniem finansowym. Konsorcjum narodowe w erze globalizacji i międzynarodowej kooperacji produkcyjnej nie ma racji bytu. Powstałe konsorcjum powinno zostać powiązane z silnym partnerem zagranicznym, który będzie dostawcą podstawowych urządzeń na nasze promy, armatorem zagranicznym oraz konsorcjum finansowym zdolnym udźwignąć projekty o dwuletnim cyklu produkcyjnym w wysokości około 160 mln euro. Tyle prawdopodobnie będzie faktycznie kosztował jeden nowoczesny prom o długości około 200 m, z linią ładunkową około 3 000m oraz napędem LNG. Ponieważ popyt tylko polskich armatorów można oszacować na około 8 nowych jednostek, to ostrożnie należy prognozować, że polskie stocznie mogą mieć zamówienia o wartości zbliżonej do 1,3 mld euro na około 5 lat. Takiego wysiłku nie udźwignie prawdopodobnie polski system finansowy. Potrzebne jest więc utworzenie międzynarodowego konsorcjum finansowego z gwarancjami rządowymi.
Fundusz Mars: Pamiętajmy, że współczesny przemysł stoczniowy to nie tylko budowa i remonty.
Wyrazem odpowiedzi na ten trend jest nasza grupa, którą współtworzą spółki zajmujące się budową i remontami statków, ale także budową konstrukcji dla segmentu offshore oil & gas i wind power, energetyki, chemi, petrochemii, konstrukcji i urządzeń hydrotechnicznych, rurociągów oraz innych elementów stalowych, których produkcja wymaga bardzo precyzyjnej obróbki i spełnienia restrykcyjnych norm jakościowych. Jest wiele obszarów rynku, w których funkcjonować mogą firmy związane z przemysłem stoczniowym.
Biorąc pod uwagę zakres usług, które znajdują się w naszej ofercie i w których mamy duże doświadczenie, upatrujemy szansę realizacji programów o strategicznym znaczeniu dla polskiej gospodarki. Mamy wszelkie predyspozycje, by być dostawcą różnego rodzaju elementów potrzebnych np. do rewitalizacji żeglugi śródlądowej, rozbudowy portów, budowy terminali chemicznych czy budowy morskich farm wiatrowych.

Źródło:MorzaiOceany.pl

Ustawa o ratyfikacji Konwencji AGN weszła w życie.

Ustawa o ratyfikacji europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN) weszła w życie 15 lutego.
- Andrzej Duda, prezydent Rzeczypospolitej Polskiej 23 stycznia br. podpisał ustawę o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. – przypomina Jerzy Materna, sekretarz stanu Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. - Ustawa została opublikowana 31 stycznia 2017 r. w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej i weszła w życie 15 lutego br. Zakończony proces legislacyjny oraz publikacja ustawy umożliwi dokonanie aktu ratyfikacji i w konsekwencji przystąpienie Rzeczypospolitej Polskiej do Porozumienia AGN.
Ratyfikacja Konwencji AGN wynika przede wszystkim z przyjętej przez polski rząd strategii dotyczącej przywrócenia żeglowności na polskich rzekach. Priorytetowy charakter rozwoju sektora żeglugi śródlądowej został wskazany również w exposé premier Beaty Szydło, jako jeden z celów Rządu RP – konsekwentnie realizowany przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.
- Realizując tę strategię już w momencie powołania naszego resortu przystąpiliśmy do działań mających na celu rozwój żeglugi śródlądowej, w szczególności obudowy polskich dróg wodnych – podkreśla minister Materna. - Pierwszym, istotnym krokiem dla przyszłej rozbudowy lub modernizacji śródlądowych dróg w Polsce było przyjęcie przez rząd 14 czerwca 2016 r. Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030, czyli strategicznego dokumentu określającego niezbędne działania w zakresie rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce.
Kolejnym i niezwykle istotnym krokiem, również wpisującym się w realizację strategii Rządu RP w zakresie wzmacniania żeglugi śródlądowej, było właśnie podjęcie przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej działań formalno-prawnych i legislacyjnych zmierzających do przystąpienia RP do Porozumienia AGN. Ustawa weszła w życie. W najbliższym czasie nastąpi ratyfikacja Porozumienia.

- Serdecznie dziękujemy za wspieranie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w konsekwentnej realizacji rządowych celów rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce – dodaje sekretarz stanu MGMiŻŚ.

Źródło:MorzaiOceany.pl

Nowy symulator w Akademii Morskiej w Szczecinie.

Instytut Inżynierii Ruchu Morskiego Akademii Morskiej w Szczecinie wzbogacił się o nowy symulator. Polaris 7.5 – najnowszy sprzęt firmy Kongsberg – umożliwia profesjonalne szkolenia nawigacyjno-radarowe zarówno studentów nawigacji, jak i nawigatorów, którzy chcą podnosić swoje kwalifikacje. To obecnie najnowocześniejszy tego typu symulator nawigacyjny w Polsce.
Podczas oficjalnego otwarcia, które odbyło się 9 lutego 2017 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie, możliwości nowoczesnego symulatora poznali zaproszeni goście. Obok władz i pracowników Wydziału Nawigacyjnego AM oraz przedstawicieli firmy Kongsberg, producenta sprzętu, zjawili się przedstawiciele firm związanych z branżą morską oraz dziennikarze, którzy chętnie sprawdzali swoje możliwości w sterowaniu statkiem.
Symulator Polaris 7.5 składa się z konsoli instruktorskiej i czterech mostków nawigacyjnych wiernie odwzorowujących rzeczywisty mostek na prawdziwym statku. Symulacje można prowadzić na 15 modelach akwenów (są to m.in. Cieśniny Duńskie, Cieśnina Gibraltarska, porty w Hamburgu, Szczecinie-Świnoujściu, Kanał Sueski), 20 modelach statków własnych – różnorodnych pod względem typu i wielkości, dodatkowo do dyspozycji jest 30 modeli obiektów wzbogacających różnorodność systemu wizyjnego (jachtów, promów, statków różnych wielkości i przeznaczenia).
Nowoczesny sprzęt pozwala też symulować warunki pogodowe (od mgły, przez opady atmosferyczne po sztormy i burze), obsługę holowania i cumowania, ćwiczenia akcji ratowniczych. Każdy z czterech mostków posiada 120-stopniowy system wizji oraz daje możliwość obserwacji dookólnej symulowanej jednostki. Co istotne – studenci ćwiczący na mostkach mogą się porozumiewać między sobą, ponieważ symulator umożliwia łączność między statkami.
– *Ćwiczenia na symulatorze pozwalają zintegrować i zastosować w praktyce umiejętności nabyte przez studentów podczas wcześniejszych lat edukacji. Tutaj studenci mają do dyspozycji pełny zestaw narzędzi nawigacyjnych, takich, jakie spotkają w późniejszej praktyce na statkach* – mówił dr inż. Wiesław Juszkiewicz, z-ca dyrektora Instytutu Inżynierii Ruchu Morskiego AM, gospodarz spotkania inaugurującego pracę symulatora Polaris.
Software tego urządzenia to efekt złożonej pracy technologów firmy Kongsberg. Najwyższa jakość grafiki i bardzo wierne odwzorowanie sytuacji, które mogą wydarzyć się w rzeczywistości sprawiają, że szkolenie na tym symulatorze będzie ogromną wartością dla przyszłych nawigatorów.
Warto nadmienić, że nowy symulator to nie tylko nowe możliwości szkoleniowe, ale też wzbogacenie zaplecza badawczego uczelni.

ŹródłoMorzaiOceany

Czas posprzątać kosmos! Polacy projektują pozaziemski odkurzacz.

Przez kilkadziesiąt lat badań kosmicznych ludzie zdążyli znacznie zaśmiecić własne niebo. Wokół naszej planety krążą setki tysięcy śmieci. Europejska Agencja Kosmiczna chce rozwiązać ten problem i zacząć sprzątać orbitę Ziemi. Odpowiedzią na problem ma być e.Deorbit - kosmiczny sprzątacz.
Jego pierwsza misja to usunięcie ogromnego satelity Envisat. Jeden z kluczowych mechanizmów satelity „sprzątającego" projektują polscy inżynierowie z SENER Polska.

Envisat to najcięższy cywilny satelita bezzałogowy, waży aż 8,2 tony i mierzy 25 metrów długości. Polacy projektują mechanizm zaciskowy, który po zbliżeniu się tzw. satelity pościgowego do Envisata posłuży do solidnego połączenia obu pojazdów. Następnie uruchomione zostaną silniki i satelity zostaną skierowane do ziemskiej atmosfery, gdzie ulegną spaleniu.
Złapanie Envisata to trudne zadanie. Satelita ma masę ponad ośmiu ton i cały czas się obraca. Kosmiczny sprzątacz jest sześć razy mniejszy. Nasze urządzenie musi więc być wytrzymałe i zdolne do szybkiego zaciśnięcia chwytu pod trudnym do przewidzenia kątem – mówi Aleksandra Bukała, dyrektor generalna SENER Polska.
Urządzenie tworzone przez polskich inżynierów na potrzeby e.Deorbit ma szansę na komercjalizację i masowe stosowanie. Jeśli się sprawdzi, może stać się standardem w kolejnych misjach mających na celu sprzątanie kosmicznych śmieci.
Kosmiczne wysypisko
Szacuje się, że wokół Ziemi krąży kilkadziesiąt tysięcy obiektów większych niż 10 cm, mogących zagrozić bezpieczeństwu misji kosmicznych, w tym załogowych. Mniejszych śmieci jest wielokrotnie więcej. Największe obiekty to przede wszystkim nieaktywne satelity oraz górne człony rakiet nośnych. Agencje kosmiczne dopiero niedawno postanowiły walczyć z problemem krążących na orbicie śmieci. Przykładowo, wszystkie nowe satelity ESA muszą mieć systemy pozwalające na deorbitację albo odlecenie na „orbitę cmentarną". Najpoważniejszym problemem pozostają jednak obiekty wyniesione nad Ziemię w przeszłości.

Źródło:Focus.pl

Wydarzyło się 20 lutego - kalendarium

20 lutego jest 51.dniem w kalendarzu gregoriańskim.
Do końca roku pozostaje 314 (w latach przestępnych 315) dni. 20 lutego jest Międzynarodowym Dniem Palących Fajkę.
20 lutego wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:
1530 r. – 9-letni Zygmunt II August został koronowany vivente rege na króla Polski.
1919 r. – Sejm Ustawodawczy zatwierdził Józefa Piłsudskiego jako głowę państwa z tytułem Naczelnika Państwa. 14 grudnia 1922 roku Piłsudski przekazał władzę wybranemu przez Zgromadzenie Narodowe, na mocy konstytucji marcowej, pierwszemu prezydentowi RP Gabrielowi Narutowiczowi..
1948 r. – Uruchomiono pierwszą po wojnie linię promową na trasie Świnoujście-Trelleborg (Szwecja)
1971 r.. – Wszedł do służby okręt hydrograficzny *ORP Kopernik*.
1982r. – W gdańskiej Stoczni Północnej zwodowano okręt hydrograficzny *ORP Arctowski*.

Magiera: będziemy jeszcze mocniejsi.

Takiego obrotu spraw nikt się chyba nie spodziewał. Legia Warszawa przegrała w niedzielę przed własną publicznością z Ruchem Chorzów (1:3) i straciła bardzo ważna punkty w kontekście walki o tytuł mistrzowski. Rozczarowania postawą swojego zespołu nie ukrywał **Jacek Magiera**.
Musimy sobie uczciwie powiedzieć, że wolniej niż zwykle myśleliśmy i biegaliśmy. Przez to przegraliśmy. W decydujących momentach zabrakło lepszych wyborów, dokładności i skuteczności. Przyjmujemy porażkę z pokorą i pracujemy dalej. Przed nami kolejne wyzwania - powiedział trener Wojskowych.
Magiera nie chciał szukać usprawiedliwienia, ale jego zdaniem, ciężki mecz z Ajaksem Amsterdam mógł odcisnąć piętno na jego zawodnikach. - Musimy sobie uczciwie powiedzieć, że wolniej niż zwykle myśleliśmy i

biegaliśmy. Przez to przegraliśmy. W decydujących momentach zabrakło lepszych wyborów, dokładności i skuteczności. Przyjmujemy porażkę z pokorą i pracujemy dalej. Przed nami kolejne wyzwania - kontynuował.

Byliśmy skoncentrowani, przygotowaliśmy się do tego meczu jak do każdego innego. Była analiza, mobilizacja. Od nas każdy oczekiwał zwycięstwa, patrząc na tabelę. Tabela jednak nie gra, grają piłkarze. Każdy zawodnik, który dostaje trochę miejsca na boisku, zyskuje pewność siebie. Dobrze graliśmy przez pierwszy kwadrans, ale nie udało nam się wyjść na prowadzenie. Potem mogliśmy zremisować, ale też się nie udało, a Ruch trafił na 2:0. W przerwie zrobiliśmy dwie zmiany, a zaraz na początku drugiej połowy straciliśmy trzecią bramkę - dodał.

Szkoleniowiec Legii jest zdania, że taki zimny prysznic może się przydać jego drużynie, w której wszyscy widzieli absolutnego faworyta do zdobycia mistrzostwa. Jak się jednak okazało, Wojskowi są do ograniania i może tego dokonać nawet skazywany na degradację Ruch Chorzów.

- Przed nami kolejne wyzwania. Nie odrobiliśmy dzisiaj straty do lidera, ale przed nami jeszcze wiele spotkań. Ta drużyna pokaże, że do końca będzie walczyła o mistrzostwo Polski. To jest nasz cel. Po takim meczu jak dzisiaj będziemy jeszcze mocniejsi w szatni - zakończył.

WYNIKI

22 kolejka

Jagiellonia B.	5 : 0	Górnik Ł.
Termalica	1 : 1	Lechia G.
Korona K.	4 : 2	Wisła P.
Śląsk W.	1 : 0	Wisla K.
Piast G.	0 : 3	Lech P.
Cracovia	1 : 1	Pogoń Sz.
Legia W.	1 : 3	Ruch Ch.
Zagłębie L.	- : -	Arka G.

Więcej

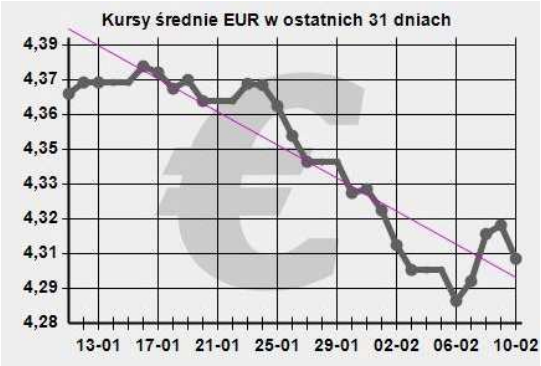
TABELA

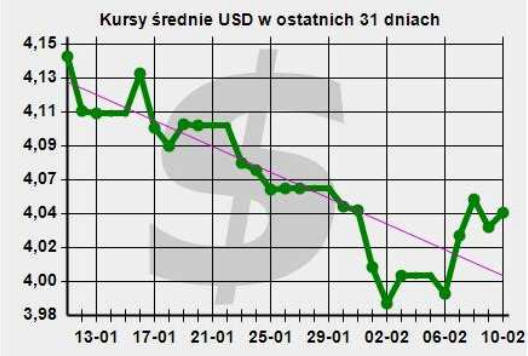
22 kolejka

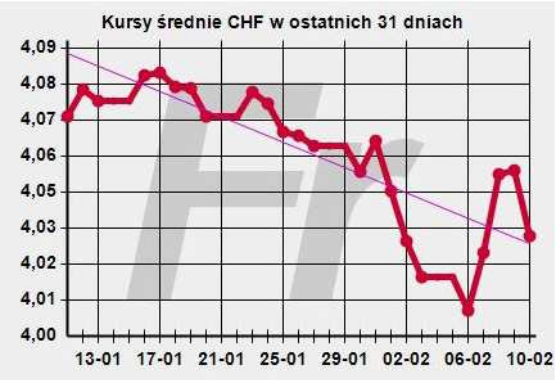
		Z	R	P	Z/S	P
1	Lechia Gdańsk	13	4	5	35:25	43
2	Jagiellonia Białystok	13	3	6	41:23	42
3	Legia Warszawa	11	5	6	45:25	38
4	Lech Poznań	11	5	6	35:19	38
5	Termalica Nieciecza	10	4	8	25:30	34
6	Zagłębie Lubin	8	7	5	28:22	31
7	Pogoń Szczecin	7	9	6	34:29	30
8	Korona Kielce	9	2	11	31:42	29
9	Wisła Kraków	8	4	10	32:36	28
10	Arka Gdynia	7	5	9	24:28	26
11	Śląsk Wrocław	6	8	8	22:30	26
12	Cracovia	5	10	7	31:28	25
13	Wisła Płock	6	7	9	28:32	25
14	Piast Gliwice	5	7	10	22:38	22
15	Ruch Chorzów	7	2	13	31:39	19
16	Górnik Łęczna	4	6	11	21:39	18

Źródło:PilkaNozna.pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)



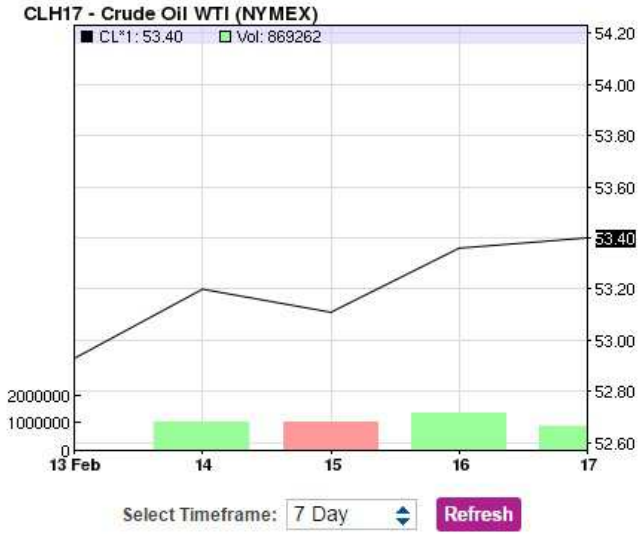




Crude Oil

WTI (NYMEX) Price

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



Crude Oil Related ETFs: USO, DBO, USL, DNO

Rozrywka

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

Wiekowy rolnik i jego żona opierają się o ścianę chlewu, kiedy kobieta tęsknie przypomina, że za tydzień będzie złota rocznica ich ślubu.
- Zróbmy przyjęcie, Stefan - zasugerowała - Zabijmy świnię.
Rolnik podrapał się w siwą głowę:
- Rany, Elka - w końcu odpowiedział - Nie widzę powodu, żeby świnia ponosiła odpowiedzialność za coś, co stało się 50 lat temu.