

Nissan wybiera Port Gdańsk – kolejny kontrakt motoryzacyjny w porcie.

Od 1 kwietnia 2017 roku rusza trzyletni kontrakt na transport przez Port Gdańsk samochodów marki Nissan należących do Renault Nissan Alliance. Samochody transportowane będą do Portu Gdańsk z przeznaczeniem na rynek Polski, Litwy, Łotwy, Ukrainy, Czech, Słowacji oraz Węgier.

To kolejna umowa motoryzacyjna, która realizowana będzie via Port Gdańsk. W październiku 2016 roku ZMPG i Adampol podpisały list intencyjny w sprawie zacieśnienia dotychczasowych relacji biznesowych. Partnerzy zobowiązali się do podjęcia wspólnych działań na rzecz przekształcenia Portu Gdańsk w polskie motoryzacyjne centrum logistyczne. Na początku stycznia 2017 roku uruchomiony został w Porcie Gdańsk nowy serwis żeglugowy związany z obsługą trzyletniego kontraktu na transport samochodów marki Hyundai z czeskich Nosovic przez Port Gdańsk do brytyjskiego Tilbury.

Cała dystrybucja Nissanów przez Gdańsk

Nowy kontrakt to efekt trzyletnich rozmów z koncernem Nissan. Diametralnie zmienia on ścieżkę logistyczną dystrybucji Nissanów w obrębie Europy Środkowo-Wschodniej. Dotąd samochody Nissan transportowane były przez Port Gdańsk na Litwę, Łotwę, Ukrainę oraz w 40% produkcji Nissan Motor Manufacturing United Kingdom na rynek Polski. Pozostała część wolumenu na Polskę przyjeżdżała z Amsterdamu, skąd trafiała na centralny plac składowy pod Łodzią.

Do odbiorców czeskich i słowackich samochody kierowane były przez Amsterdam do Czech, skąd dalej dystrybuowane były do dealerów czeskich i słowackich. Podobnie w przypadku Węgier, choć tu auta trafiały uprzednio na plac składowy zlokalizowany w Austrii.

Nowe rozwiązanie logistyczne przenosi całą dystrybucją bezpośrednio do Gdańska. Samochody produkowane w Japonii, Hiszpanii oraz Wielkiej Brytanii będą przyplwać statkami do Portu Gdańsk raz w tygodniu.

Szacuje się, że w efekcie realizacji kontraktu do portu przyplwać będzie o ok. 20 tys. aut więcej niż dotychczas. Całość nowego rozwiązania logistycznego, włącznie z obsługą w Porcie Gdańsk, przejmie firma Adampol, która poza Polską ma swoje oddziały już niemal w całej Europie, w tym w Czechach, na Słowacji, w Niemczech, Rosji, Włoszech, Hiszpanii, Belgii oraz Wielkiej Brytanii.

Port Gdańsk - motoryzacyjny hub dystrybucyjny na Europę Środkowo-Wschodnią

W liście intencyjnym podpisanym pomiędzy Adampol i ZMPG ujęto także postulaty dotyczące zwiększenia roli Gdańska w łańcuchu logistycznym dla rynku motoryzacyjnego. W związku z tym, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. podjął decyzję o inwestycji w celu dostosowania placów składowych do planowanego zwiększenia wolumenu samochodów transportowanych przez Port Gdańsk. Wykorzystywanie portu jako motoryzacyjnego hubu dystrybucyjnego na Europę Środkowo-Wschodnią wiązać się będzie bowiem ze zwiększeniem liczby samochodów na placach portu. Szacuje się, że wraz z uruchomieniem nowego rozwiązania logistycznego, w Porcie Gdańsk jednorazowo na placach składowanych będzie nawet do 6 tysięcy aut, natomiast łączny wolumen samochodów w skali roku sięgnąć może do 100 tys. samochodów.

Źródło: morzaiociany.pl

Kołobrzeg: Podpisano kontrakt na budowę pierwszego promu dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Jak informuje biuro prasowe MG MiŻŚ 09/03 w Kołobrzegu podpisano kontrakt na budowę promu pasażersko-towarowego dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. Kontrakt w imieniu inwestora podpisali Piotr Redmerski, prezes i Andrzej Wróblewski z zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. oraz ze strony wykonawcy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A., Marek Różalski – prezes oraz Mariusz Ronewicz z zarządu tej spółki.

Przy podpisaniu kontraktu byli obecni: Marek Gróbarczyk, minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej oraz Konrad Konefał z zarządu Grupy MARS FIZ.

Prom będzie wybudowany w należącym do Grupy MARS FIZ Szczecińskim Parku Przemysłowym Stocznia Szczecińska, na pochylni Wulkan. Jednostka będzie spełniać wymogi techniczno-eksploatacyjne optymalne dla linii Świnoujście-Ystad.

- W ramach Grupy MARS FIZ dysponujemy potencjałem stoczniovym, dlatego jesteśmy w stanie wybudować prom – powiedział Marek Różalski, prezes spółki MSR GRYFIA.

- Jestem przekonany, że pierwszy prom otwiera cykl budowy następnych – powiedział Piotr Redmerski, prezes PŻB S.A.

- Ze strony ministerstwa, a także grupy MARS FIZ zrobiliśmy wszystko, żeby mogło dojść dzisiaj do podpisania komercyjnego kontraktu – powiedział Marek Gróbarczyk minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. – Teraz już działania leżą w gestii armatora i wykonawców. Bardzo cieszy, że inwestorem jest PŻB, która w tej chwili bardzo dobrze sobie radzi na rynku promowym. Cieszy również, że prom zostanie wybudowany w polskich stoczniach, przez polskich wykonawców – dodał.

- Armator jest doskonale rokującą firmą w branży przewozów promowych. Udało się uratować tę firmę, którą poprzedni Rząd chciał sprzedać obcemu kapitałowi za bezcen – przypomniał szef resortu. - Budowa pierwszego promu to początek odbudowy Stoczni Szczecińskiej, całego łańcucha dostawców. To także nowy rozdział Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” i jej kooperantów.

Źródło: morzaiociany.pl

Regulacja czasu pracy na statkach żeglugi śródlądowej.

Pozostawanie w gotowości do wykonywania pracy na statku będzie wliczane do czasu pracy - zakłada projekt ustawy, regulującej czas pracy na statkach żeglugi śródlądowej, który zaakceptowała w czwartek po pierwszym czytaniu sejmowa komisja gospodarki morskiej.

"Obecnie obowiązujące przepisy Kodeksu pracy nie odpowiadają w pełni potrzebom armatorów i pracowników przez nich zatrudnionych w sektorze żeglugi śródlądowej" – powiedział w uzasadnieniu projektu sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Jerzy Materna.

Wśród głównych regulacji, zawartych w projekcie ustawy, wymienił on "zaliczenie gotowości do wykonywania pracy do czasu pracy". "W okresie oczekiwania na słuźowanie statku czy postój statku w związku z nie planowanymi pracami konserwacyjnymi czy remontami, podczas których pracownicy pozostają w dyspozycji pracodawcy, będą zaliczać się do okresu wykonywania pracy, za które należy się wynagrodzenie"- wyjaśnił.

Według ministerstwa, "uwzględnienie 12-miesięcznego okresu rozliczeniowego pozwoli pracodawcom na elastyczne ustalenie harmonogramu pracy dla pracowników". Przedstawiciel resortu tłumaczył, że takie rozwiązanie będzie korzystne dla armatorów, gdyż występuje w tej branży zatrudnienie sezonowe. Ministerstwo wskazało, że projekt ustawy 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.

Materna dodał, że "projekt ustawy przewiduje mechanizm przyznawania odpowiedniego okresu odpoczynku dla pracowników wykonujących prace na statkach żeglugi śródlądowej". "Projekt ustawy wymaga od pracodawcy prowadzenia ewidencji czasu pracy na statku dla każdego pracownika. Ma być ona przechowywana na pokładzie statku przez 12 miesięcy, natomiast do każdego 10 dnia każdego miesiąca pracodawca ma obowiązek przedstawić pracownikowi ewidencję za miesiąc poprzedni do zatwierdzenia" – powiedział podsekretarz stanu. Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz'15) miał wątpliwości co do ewidencji czasu pracy, wskazując na dziennik pokładowy jako dokument, w którym są zawarte wszystkie zapisy dotyczące godzin pracy całej załogi. "Nie ma powodów, by wprowadzać dodatkowe przepisy, które musiałyby obciążać pracodawcę w celu ewidencji godzin czasu pracy" – powiedział.

Z-ca dyrektora Departamentu Żeglugi Śródlądowej Przemysław Dada tłumaczył, że prawo dotyczące prowadzenia ewidencji funkcjonuje od lat i wiąże się z przepisami Kodeksu pracy.

Według projektu 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. Ich wprowadzenie miało nastąpić do końca 2016 r. "Wydłużenie terminu implementacji przepisów wynika z konieczności przeprowadzenia szerokich konsultacji publicznych i uzgodnień. Ministerstwo Gospodarki Morskiej konsultowało także projekt z Ministerstwem Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej oraz Ministerstwem Finansów" – tłumaczył podsekretarz stanu Jerzy Materna.

Na wniosek przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność” Andrzeja Kościka komisja w najbliższym czasie zajmie się sytuacją Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych, któremu ma grozić likwidacja.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Prom na Wyspę Sobieszowską na sprzedaż po raz drugi.

Niegdyś obsługiwał przeprawę na Wyspę Sobieszowską. Teraz można go kupić za 76 328 złotych. Prom po raz drugi wystawił na sprzedaż Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku. Za pierwszym razem cena w przetargu była jednak dwukrotnie wyższa.

Mieszkańcy Gdańska i turyści korzystali z promu podczas awarii lub napraw mostu pontonowego. Wraz z decyzją o budowie nowego mostu na Wyspę Sobieszowską, jego eksploatacja przestała się miastu opłacać. Roczny koszt utrzymania samego tylko holownika, który holował prom, to bowiem ponad 230 tys. zł. rocznie. Prom nie miał własnego napędu, dlatego do jego obsługi miasto musiało zamawiać ok. 150-konny holownik. Podróż tą przeprawą była bezpłatna, a w ciągu godziny jednostka kursowała 3-4 razy w obu kierunkach.

Jak poinformowali przedstawiciele Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku, miejsce przy którym cumuje prom, leży obecnie w tzw. kolizji z terenem budowy nowego mostu na Wyspę Sobieszowską. Poza tym jednostka jest w złym stanie technicznym, a jej remont i przygotowanie infrastruktury potrzebnej do jej prawidłowego funkcjonowania wiąże się z wysokimi kosztami. Według wyliczeń, to nawet milion złotych, dlatego nie zostanie ona wykorzystana w innych rejonach Gdańska.

Prom chcieli zatrzymać mieszkańcy Wyspy Sobieszewskiej. Pomysłów było kilka: kawiarenka, punkt widokowy czy pływająca przystań dla kajakarzy i żeglarzy. Ze względu jednak na wysokie koszty eksploatacji i taki wariant nie doszedł do skutku.

Oferty kupna promu można składać do Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni do 14 marca. Jeśli nikt się nie zgłosi, jednostka zostanie zełomowana.

Źródło:morzaiociany.pl

Tramwaje wodne w Gdańsku w weekendy i święta popłyną dłuższą trasą.

„Nowy Port Latarnia Morska”, „Brzeźno” oraz „Wyspa Sobieszewska”. To właśnie te przystanki trafiły na stałe do rozkładu jazdy tramwajów wodnych w Gdańsku. Rok temu były czynne tylko podczas wakacji, w tym roku zaczął działać już od 1 maja, jednak tylko w weekendy, święta i dni wolne od pracy.

Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku poszerzył ofertę ze względu na duże zainteresowanie przejazdami tramwajami wodnymi wśród mieszkańców i turystów. Znajdujący się na Falochronie Zachodnim przystanek

„Brzeźno” w ubiegłym roku został wyremontowany, a za dwa lata powstanie tam punkt widokowy, który jeszcze bardziej zwiększy atrakcyjność tego miejsca. Specjalnie na potrzeby tramwaju wodnego w 2015 r. wyremontowano także 250 m nabrzeża na Wyspie Sobieszewskiej.

Od 1 maja tego roku uruchomione zostaną zatem dwie linie:

F5: Żabi Kruk-Zielony Most-Targ Rybny-Wiosny Ludów-Nabrzeże Zbożowe-Twierdza Wisłoujście-Westerplatte-Nowy Port Latarnia Morska-Brzeźno.

F6: Targ Rybny-Wiosny Ludów-Sienna Grobla II-Tamka-Stogi-Górki Zachodnie-Narodowe Centrum Żeglarstwa-Sobieszewo.

Bilet normalny będzie kosztował 10 złotych. Za bilet ulgowy lub rower trzeba będzie zapłacić 5 złotych. Tak jak w ubiegłym roku, na obu liniach tramwaje wypłyną w jedną stronę trzy razy na dobę, co daje łącznie 6 kursów na linii.

Obie linie tramwaju wodnego obsługują jednostki Sonica i Sonica I należące do Żegluga Gdańskiej. Jednorazowo na ich pokładzie zmieści się 40 osób oraz 5 rowerów.

Tramwaje wodne są coraz bardziej popularne. Usługę uruchomiono w Gdańsku w 2012 r. i wtedy skorzystało z niej 11 000 osób. W ubiegłym roku natomiast padł rekord. Tramwaje wodne przewiozły 47 000 pasażerów oraz ponad 1 200 rowerów.

Sezon tramwajów wodnych zakończy się 30 września.

Źródło:godpodarkamorska.pl

Padł kolejny rekord przewozów przez Kanał Panamski.

Luty tego roku okazał się rekordowy dla Kanału Panamskiego. Przez ten okres kanał przekroczyło 1180 statków z 1,18 mln ton panamskich ładunku(1 tona=40 stóp kw.).

Od czasu rozbudowy Kanału Panamskiego rekordy w przekroczonym tonażu są częstą informacją. Poprzedni rekord należał bowiem do stycznia 2016 roku, kiedy obiekt przekroczyło 1180 jednostek z 1,16 mln ton panamskich towarów

- Widać po tym, jak ważna była rozbudowa naszego obiektu. Cieszymy się także z rosnącego zaufania do nas branży morskiej – powiedział Jorge L. Quijano, administrator Kanału Panamskiego.

Otwarcie rozbudowanego Kanału Panamskiego był ważnym momentem dla światowej gospodarki morskiej. Nowe śluzy umożliwiają bowiem przejście 1,3 tys. jednostek. Przy poszerzaniu kanału pracowało 10 tys. robotników. Inwestycja po ukończeniu stworzyła ok. 200-250 nowych miejsc pracy.

Kanał Panamski umożliwiał dotąd pływanie tylko mały kontenerowcom, do 5 tys. TEU pojemności. Te statki są w tym momencie już nieopłacalne dla armatorów. Dlatego z nadzieją patrzą oni na rozbudowę, która pozwoli ich jednostkom o ładowności 5,4-9,9 tys. TEU (łącznie 980 statków) oraz powyżej 10 tys. TEU (149 statków) przepłynąć przez ten obiekt. Już tylko 157 statków nie jest w stanie przepłynąć przez instalację.

Większość jednostek poruszających się na szlaku Azja-Wschodnie Wybrzeże USA będzie przepływać przez rozbudowany Kanał Panamski. Przy 18 węzłach pokonanie trasy z Szanghaju do Nowego Jorku zajmie raptem 24 dni, o 4 dni krócej niż szlakiem biegnącym przez Kanał Sueski.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Giełda pracy dla marynarzy.

Informujemy, iż OMK uruchomiła Giełdę Pracy dla Marynarzy. Jeżeli słyszałeś że o ofercie pracy, Twój armator poszukuje pracownika, masz jakiegokolwiek mniej lub bardziej potwierdzone informacje to teraz można to dodać do naszej giełdy pracy.

Stworzona na potrzeby i z inicjatywy marynarzy należących do OMK. Pracując na statkach przechodzą przez nas informacje które mogą być pomocne. Czasami trzeba się pojawić we właściwym miejscu i odpowiednim czasie aby znaleźć zatrudnienie. Giełda Pracy dla Marynarzy to platforma wymiany informacji pomiędzy marynarzami.

Giełda Pracy dla Marynarzy jest dostępna tylko i wyłącznie dla marynarzy należących do OMK.

Giełda Pracy dla Marynarzy dostępna jest w górnym menu w zakładce Praca dla Marynarzy

** OMK nie odpowiada za informacje zamieszczone na Giełdzie Pracy dla Marynarzy. Użytkownik korzysta z Giełdy Pracy na własną odpowiedzialność.*

Źródło: www.omk.org.pl

Ekspert: port w Szczecinie zyska na pogłębionym torze wodnym Świnoujście – Szczecin.

Pogłębiony do 12,5 m głębokości tor wodny Świnoujście-Szczecin to większe statki w szczecińskim porcie i większy zysk – powiedział PAP prof. Stanisław Gucma z Akademii Morskiej w Szczecinie.

– W przyszłości przewidywany jest wzrost liczby statków wchodzących do portu w Szczecinie – powiedział Gucma. – W tej chwili notuje się rocznie około 10 tys. wejść statków. W latach 30. liczba wejść ma wzrosnąć do 15 tys. i to wejść statków dużo większych niż obecnie. To pociągnie za sobą znaczne zwiększenie obrotów portu i zwiększenie jego zysków – dodał w rozmowie z PAP prof. Gucma.

Ekspert przypomniał, że obecnie do szczecińskiego portu mogą wchodzić statki o maksymalnej długości 200 m. – Masowiec o takiej długości i zanurzeniu nieco ponad 9 m może przewieźć około 16 tys. ton ładunku. Jeżeli tor wodny pogłębimy do 12,5 m, to może tu wchodzić masowiec o długości 220 m i zanurzeniu między 11 a 11,5 m. Taka jednostka to jest już 40 tys. ton ładunku, a więc różnica jest zasadnicza – podkreśla Gucma.

Podobnie wygląda sprawa w przypadku innych rodzajów statków. – Obecnie dwustumetrowe kontenerowce o zanurzeniu w granicach 9 m przewożą średnio od 1,8 tys. do 2 tys. TEU (TEU – pojemność standardowego kontenera – PAP). Po pogłębieniu mówimy o kontenerowcu długim na 240 m i prawie 4 tys. TEU – powiedział Gucma.

Głębszy tor wodny to także możliwość przyjmowania większych wycieczkowców. Zdaniem Gucmy, szczeciński port może przyjmować takie jednostki o długości 200 m, a przy specjalnych procedurach i odpowiedniej pogodzie długie na 220 m. Po pogłębieniu będą mogły wchodzić tu wycieczkowce o długości 260 m, które mogą przewieźć 3 tys. pasażerów. To trzykrotnie więcej pasażerów niż obecnie może przypląć na jednym wycieczkowcu – dodał.

Bez pogłębionego toru wodnego szczecińskiemu portowi grozi marginalizacja – podkreśla z kolei Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Z szacunków zarządu wynika, że w szczecińskim porcie w 2030 r. bez pogłębionego toru wielkość przeładunków wyniesie nieco powyżej 10 mln ton, czyli mniej więcej tyle, ile obecnie. Przy pogłębionym torze wodnym do 12,5 m ten wolumen wrośnie, osiągając wartość od 14 mln ton do nawet 17 mln, z dalszą perspektywą wzrostu.

Jak podkreśla Gucma, głębszy tor wodny stymuluje rozwój portu. Projektowane są większe nabrzeża, nowe terminale, a także mówi się o budowie nabrzeży głębokowodnych.

– Szczecin to wewnętrzny port, ale port otwarty, z połączeniem z Berlinem, możliwością połączenia rzekami i bardzo dobrą komunikacją, czyli modernizowaną Nadodrzańską Magistralą Kolejową i budowaną S3. (...) Jeżeli to się uda, to zyskujemy doskonałe połączenie drogowe z całą południową Europą. W tej sytuacji należy zdecydowanie unowocześnić nasze porty w Szczecinie i Świnoujściu – dodał Gucma.

Projekt ustawy ws. budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m wpłynął już do Sejmu. Pogłębienie toru jest niezbędne dla rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla

gospodarki narodowej – podkreślili autorzy rządowego projektu ustawy. Dzięki projektowanym przepisom etap proceduralny związany z inwestycją ma być krótszy o sześć miesięcy.

Inwestycja będzie prowadzona w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Jej wartość to ok. 1 mld 385 mln zł. 85 proc. pieniędzy ma pochodzić ze środków unijnych, a 15 proc. z budżetu państwa. Inwestycja ma być zrealizowana do 2022 r.

Planowana inwestycja jest kontynuacją i trzecim etapem projektu modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Jej drugi etap pod nazwą „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin (Kanał Piastowski i Mieliński), strona wschodnia i zachodnia” zrealizowano w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie finansowej 2007-2013.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście jest spółką akcyjną z większościovym udziałem Skarbu Państwa. Zarządza dwoma portami: w Szczecinie i w Świnoujściu.

W porcie w Świnoujściu znajdują się przede wszystkim terminal dla suchych ładunków masowych oraz terminal promowy. Port w Szczecinie obsługuje zarówno ładunki drobnicowe – w tym kontenery, wyroby hutnicze i ładunki wielkogabarytowe, jak również ładunki masowe – suche i płynne. Oba porty oferują także usługi przeładunkowo-składowe towarów rolno-spożywczych.

Źródło:pap.pl

Rolls-Royce otrzymał dotację na rozwój żeglugi bezzałogowej.

Brytyjski koncern Rolls-Royce otrzymał dotację od fińskiej agencji innowacji – Tekes. Projekt zakłada budowę pierwszego bezzałogowego statku na świecie.

Brytyjski koncern, lider w staraniach o rozwój bezzałogowej żeglugi, jest pewien, że jeszcze do końca tej dekady zdalnie sterowane statki będą używane komercyjnie.

- To już się dzieje. Teraz pozostaje tylko odpowiedzieć na pytanie, kiedy pierwsza taka jednostka opuści stocznie - powiedział Oskar Levander, wiceprezes ds. innowacji w Rolls-Royce. - Już teraz mamy dostępne technologie, które umożliwiają stworzenie bezzałogowego i autonomicznego statku. W ramach naszego projektu już stworzyliśmy symulację systemu sterowania taką jednostką. Do końca tej dekady pierwszy wyposażony w nią statek będzie już na wodzie - dodał.

Projekt Advanced Autonomous Waterborne Applications Initiative (AAWA), prowadzony przez brytyjski koncern służy wykreowaniu rozwiązań służących do stworzenia pierwszej takiej jednostki. Badane są systemy bezpieczeństwa, systemy nawigacji oraz dostosowanie tych statków do obecnych przepisów morskich.

W projekcie bierze udział multum naukowców z największych fińskich uniwersytetów: Tampere University of Technology, VTT Technical Research Centre of Finland Ltd, Åbo Akademi University, Aalto University i University of Turku. Oprócz Rolls-Royce nad stworzeniem przełomowego statku pracują inne firmy z branży morskiej, w tym: Brighthouse NAPA, Deltamarin, DNV GL i Inmarsat.

Źródło:pap.pl

Nowe przepisy dotyczące emisji CO2 . Armatorzy mogą dostać po kieszeni.

Armatory już wkrótce będą stawić czoła nowemu wyzwaniu. Zgodnie z przepisami, które zaczną obowiązywać od przyszłego roku, będą musieli gromadzić szczegółowe informacje dotyczące przebiegu oraz specyfiki każdego rejsu. Jak zauważają przedstawiciele DFDS, nowe regulacje wiązać się będą z dodatkowymi kosztami.

Zgodnie z zasadami, które wejdą w życie w 2018 r., armator będzie zobowiązany do przygotowania raportów dotyczących szczegółów eksploatacji floty. Znajdą się w nich informacje na temat rodzaju i ilości paliwa zużytego przez daną jednostkę w czasie każdego rejsu, a także dotyczące ilości oraz rodzaju przewiezionego ładunku, liczby pasażerów, czasu spędzonego na morzu, przebytego dystansu, a także na temat zużycia paliwa podczas postoju.

– To wszystko nie jest już dziś tylko teorią. Zgodnie z nową regulacją unijną, wszystkie statki zawijające do portów w Unii Europejskiej będą musiały raportować wszystkie te informacje po każdym rejsie – i tak przez cały rok – wyjaśnia Poul Woodall z DFDS.

Nowe przepisy wejdą w życie 1 stycznia 2018 r. Są one efektem Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z 1 lipca 2015 r., którego głównym założeniem jest uruchomienie europejskiego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji CO₂ (MRV). Dodatkowo do końca sierpnia tego roku armatorzy zobowiązani są zaprezentować Plan Monitorowania emisji CO₂, w którym zawiadomią weryfikatorów, w jaki sposób zamierzają gromadzić dane, prowadzić kontrolę i przechowywać dokumenty zawierające wszystkie wymagane przez nową dyrektywę informacje.

Armatorzy będą zobowiązani do składania stosownych raportów do końca kwietnia każdego roku. Szczegółowe dane za rok 2018 r. będą musieli przedstawić Komisji Europejskiej oraz organom kraju swojej bandery do 30 kwietnia 2019 r.

– Z taką dużą ilością rejsów, jakie realizujemy, będzie to regularne sprawozdawcze tsunami i wielkie wyzwanie. W związku z tym zakupiliśmy już oprogramowanie, które pomoże nam radzić sobie z tym. Ale kilka wielkich wyzwań wciąż jest przed nami – mówi Woodall.

Nowa regulacja będzie dotyczyła wszystkich statków o pojemności powyżej 5 000 GRT.

Źródło: gospodarksmorska.pl

Wszyscy chcą je mieć. Giganci informatyki inwestują w komputery kwantowe.

Największe firmy rynku informatycznego – od Google i IBM po Microsoft – inwestują w komputery kwantowe. Jeśli im się uda, wkrótce czeka nas rewolucja m.in. w szyfrowaniu danych i wyszukiwaniu informacji.

Obliczenia kwantowe zrewolucjonizują technikę obliczeniową w takim stopniu, jak wyzwolenie energii jądrowej odmieniło oblicze energetyki i zbrojeń – pisze George Johnson w książce „Na skróty przez czas”. Ta przepowiednia sprzed 13 już lat może się wkrótce sprawdzić. Prace nad komputerami kwantowymi nabierają tempa – firmy zajmują się dziś rozwiązaniami opartymi na zjawiskach, które są dopiero badane przez naukowców. A udane testy prototypów pokazują, że jest o co walczyć.

Tradycyjne komputery bazują na procesorach zbudowanych z ogromnej ilości krzemowych tranzystorów. Ich moc ciągle rośnie, ale daleko im do tego, co może osiągnąć komputer kwantowy. Przykładem może być złamanie wiadomości zaszyfrowanej za pomocą tak zwanego klucza publicznego i prywatnego, stosowanego powszechnie w internecie. Najlepszym dostępnym dziś superkomputerem zajęłoby to dziesiątki lat. Maszyna wykorzystująca zjawiska kwantowe mogłaby się z tym uporać w kilka sekund. Coś takiego to spełnienie marzeń służb specjalnych próbujących rozszyfrować komunikaty przesyłane przez terrorystów.

Komputery z innych światów

Zwykle komputery wykonują obliczenia na seriach bitów – zer i jedynek. Komputery kwantowe wykorzystują kwantowe bity, czyli kubity, które mogą przybierać obie te wartości jednocześnie – to tzw. superpozycja. Dzięki niej moc obliczeniowa rośnie w ogromnym tempie. Zdaniem części uczonych dzieje się tak, ponieważ w rzeczywistości istnieje bardzo wiele bliźniaczych wszechświatów (tworzących wspólnie tzw. multiwersum), które przenikają się na poziomie subatomowym. Komputery kwantowe mają działać w wielu takich światach równocześnie.

Jednak ich zbudowanie wcale nie jest proste. Najpierw trzeba stworzyć kubity z obiektów, które podlegają prawom fizyki kwantowej – mogą to być np. elektrony. Potem taką maszynę trzeba zaprogramować i odczytać

wyniki obliczeń. A z tym jest problem, ponieważ w świecie kwantowym każda obserwacja zmienia stan obserwowanej materii – to tzw. dekoherencja. Innymi słowy, odczytując wyniki obliczeń, zarazem je kasujemy – to trochę tak, jakby nasz komputer uruchamiał się ponownie za każdym razem, gdy rzucimy okiem na ekran. Podobnie na kwantowy procesor działają wszelkie zmiany, np. skoki temperatury czy zakłócenia elektromagnetyczne wytwarzane przez inne części komputera.

Obliczenia na wymyślonych cząstkach

Naukowcy zatrudnieni przez Microsoft w laboratorium badawczym Station Q znaleźli sposób na zmniejszenie ryzyka dekoherencji. Komputer, nad którym pracują, ma wykonywać obliczenia dzięki enionom. Są to tzw. kwazicząstki, które pojawiają się wskutek oddziaływania między zwykłymi cząstkami – konkretnie elektronami – w niskich temperaturach. Eniony, jak to często w fizyce bywa, zostały najpierw wymyślone – w 1937 r. Pierwsze, wciąż dyskusyjne, dowody na ich istnienie pojawiły się dopiero cztery lata temu.

W takiej sytuacji większość firm komputerowych woli czekać na dalsze wyniki badań. Microsoft wybrał inne rozwiązanie – zatrudnia najlepszych naukowców zajmujących się zjawiskami kwantowymi. Dość powiedzieć, że szefem Station Q jest Michael Freedman, laureat Medalu Fieldsa – nagrody dla matematyków porównywanej z Noblem.

Enion zachowuje się jednocześnie jak elektron i antyelektron. Można go wykryć za pomocą precyzyjnej aparatury, ale nie sposób go zobaczyć nawet pod najsilniejszym mikroskopem. „Kwazicząstki nie są materialne, ale przecież cząstki powstające podczas eksperymentów w akceleratorach takich jak LHC też nie są. Ważne, że eniony można zmierzyć i wykorzystać do wykonywania obliczeń” – mówił w wywiadzie dla magazynu „Nature” Alex Bocharov, matematyk i informatyk ze Station Q.

Od szyfrów po nowe leki

Oczywiście, konkurencja nie śpi i pracuje nad innymi rozwiązaniami. Przykładem może być kanadyjska firma D-Wave, która pierwszy procesor kwantowy pokazała 10 lat temu. Zawierał on zaledwie 16 kubitów, ale stanowił dowód na to, że taka technologia może działać. Najnowsze maszyny D-Wave mają ponad tysiąc kubitów, a używają ich m.in. Google i NASA (do badań nad sztuczną inteligencją), Harvard University (do badania struktury białek) oraz koncern Lockheed Martin.

D-Wave idzie innym tropem niż Microsoft. Kubity w jej komputerach to pętliki z nadprzewodników, w których płynie nieustannie prąd. Kwantowa natura polega na tym, że może on płynąć w lewo lub w prawo – a w superpozycji może płynąć w obie strony jednocześnie. Całość musi być chłodzona ciekłym helem i dobrze izolowana od środowiska zewnętrznego. Inaczej pojawiają się błędy, które sprawiają, że wyniki obliczeń stają się bezużyteczne. Dlatego komputery D-Wave to nadal maszyny eksperymentalne – służą raczej do testowania nowych metod obliczeniowych niż do rzeczywistych obliczeń.

Wiele firm inwestuje w nie już dziś, ponieważ ten, kto pierwszy nauczy się wykonywać kwantowe obliczenia, zdobędzie ogromną przewagę nad konkurencją. Możliwość łamania szyfrów to tylko czubek góry lodowej. Komputery kwantowe mogą bardzo szybko przeszukiwać ogromne ilości danych. Pozwalają też na modelowanie złożonych zjawisk fizycznych czy biochemicznych, niezbędnych do tworzenia nowych materiałów, modeli zmian klimatu czy leków. „Kiedy w połowie XX wieku powstawały pierwsze tranzystory, uczeni nie mieli jeszcze pojęcia, do czego mogą zostać wykorzystane. Na pewno by nie przewidzieli, że dzięki nim powstaną np. smartfony. Dziś jesteśmy w podobnej sytuacji” – mówi Todd Holmdahl, wiceprezes Microsoftu nadzorujący prace nad technologiami kwantowymi. Najbliższe lata pokażą, do czego jeszcze będzie można je wykorzystać.

Źródło:Focus.pl

Wydarzyło się 13 marca - kalendarium

13 marca jest 72.dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 293 dni. 13 marca wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:

1781 r. – Niemiecko-brytyjski astronom William Herschel odkrył Urana.

1813 r. – Cesarz Rosji Aleksander I Romanow powołał Radę Najwyższą Tymczasową Księstwa Warszawskiego.

1940 r. – Akcja T4: w dniach 13-15 marca zostało zamordowanych przez Niemców około 500 pacjentów szpitala psychiatrycznego w Łodzi.

1943 r. – Rozpoczęła się likwidacja krakowskiego getta.

1963r. – Zakończyła się załogowa misja kosmiczna *Apollo 9*.

Smuda: nie jesteśmy chłopcem do bicia.

Po 25 kolejkach Lotto Ekstraklasy Górnik Łęczna wciąż zamyka ligową tabelę. W niedzielę zespół prowadzony przez **Franciszka Smudę** zremisował 2:2 z Pogonią Szczecin. Trener drużyny z Lubelszczyzny stwierdził, że wyniki osiągnięte przez jego piłkarzy nie są adekwatne do prezentowanego stylu gry.

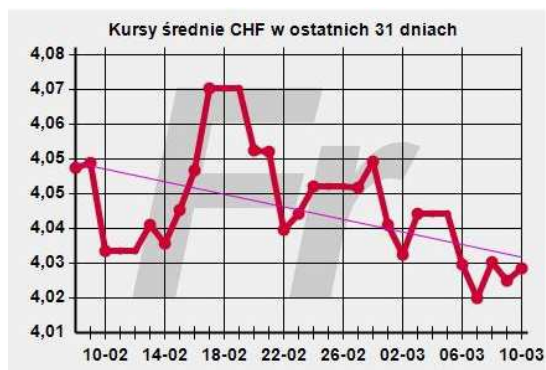
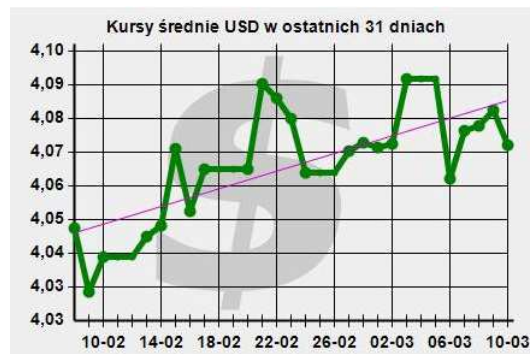
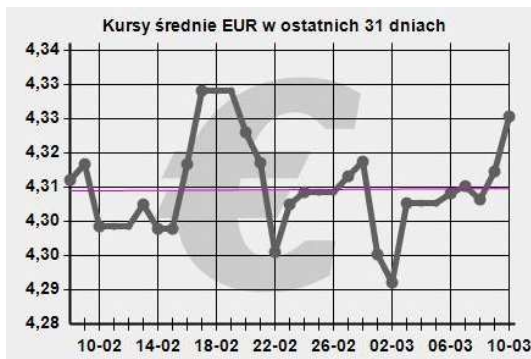
- Pierwszy stracony gol podciął nam skrzydła, bo wyszliśmy na boisko z pełnym zaangażowaniem. Nie oddawaliśmy pola od pierwszej minuty. Ale niestety znów to my musieliśmy gonić. Druga bramka dla Pogoni to również był nasz suvenir. Mieliśmy później sporo okazji i mogliśmy wygrać, ale nie udało się – ocenił Smuda. - Muszę przyznać, że zespół daje z siebie wszystko i kibicom gra może się podobać. Jesteśmy na ostatnim miejscu, ale każdy nam powtarza, że nasza gra jest bardzo dobra i jesteśmy dla każdego groźni. Nie jesteśmy chłopcem do bicia – dodał.

O jakkolwiek zdobycz punktową w najbliższej kolejce będzie dla Górnika bardzo trudno. Zespół Franciszka Smudy wyjeżdża bowiem do Poznania, na mecz z prezentującym świetną formę Lechem. To spotkanie zaplanowano na niedzielę, 19 marca.

TABELA					
25 kolejka					
		Z	R	P	Z/S P
1	Jagiellonia Białystok	15	3	7	50:28 48
2	Lech Poznań	14	5	6	43:20 47
3	Lechia Gdańsk	14	4	7	40:30 46
4	Legia Warszawa	13	6	6	50:27 45
5	Zagłębie Lubin	10	7	7	32:27 37
6	Termalica Nieciecza	10	6	9	26:32 36
7	Wisła Kraków	10	4	11	37:39 34
8	Pogoń Szczecin	7	11	7	37:35 32
9	Korona Kielce	10	2	13	35:51 32
10	Wisła Płock	8	8	9	32:34 32
11	Arka Gdynia	8	6	11	30:35 30
12	Cracovia	5	11	8	34:33 26
13	Ruch Chorzów	9	3	13	35:40 26
14	Śląsk Wrocław	6	8	11	26:40 26
15	Piast Gliwice	6	7	12	27:44 25
16	Górnik Łęczna	5	7	13	25:44 22

Źródło: PilkaNozna.pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)



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



SUMMARY NEWS PROFILE

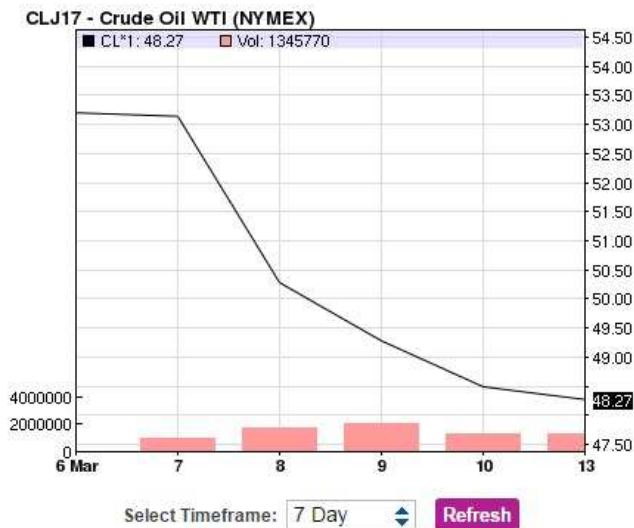
KEY STATS

Day Low 1,086.00 Day High 1,086.00 YTD % Chg 10.72 1 Year % Chg 174.23

Crude Oil

WTI (NYMEX) Price

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



Rozrywka

	3				5		
2				9			8 6
				7			9
	2			8 9			
	6		5			9	
	7 8			6	3		
					8		
8	4		3				
	9			4			7

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl



Policjant na komisariacie sporządza protokół. Pyta kolegi:

- Jak się pisze "róże"?

- To akurat wiem, bo moja żona ma na imię Róża. U zamknięte i Z z kropką - odpowiada kumpel.

- Ok. Dzięki - mówi radośnie policjant i pisze dalej: "Podejrzany wszedł na balkon po róże spustowej."