Ograniczenie handlu w niedziele – wpływ na branżę morską i TSL.

Na kilka miesięcy projekt ustawy o ograniczeniu handlu w niedziele.
Projekt utknął w sejmowej Komisji Polityki Społecznej i Rodziny. Wraz z opublikowaniem długo oczekiwanego stanowiska Rady Ministrów w tej sprawie, dyskusja nad kształtem Projektu rozgorzała jednak na nowo. Tym bardziej, że Rada Ministrów, pomimo wniesionych zastrzeżeń, opowiedziała się za przyjęciem planowanej regulacji.
Poniżej przedstawiamy wybrane aspekty stanowiska przedstawionego przez Radę Ministrów istotne w kontekście funkcjonowania szeroko rozumianej branży portowo - morskiej.
Skala wpływu Projektu na funkcjonowanie branży morskiej i TSL
Rada Ministrów zwróciła uwagę na bardzo szeroki zakres zastosowania planowanej regulacji, zarówno podmiotowy jak i przedmiotowy. Z jednej bowiem strony, zakres ten dalece wykracza ponad czynności kojarzone w powszechnym odbiorze z handlem, z drugiej - obejmuje również podmioty świadczące usługi na rzecz handlu a nie prowadzące handlu jako takiego.
I tak, opisując krąg podmiotów, na które, w przypadku przyjęcia w obecnym kształcie, Projekt będzie oddziaływać, wymieniono m.in.:
1) centra dystrybucyjne, logistyczne i magazynowe;
2) terminale kontenerowe (30 terminali lądowych i morskich);
3) gminy miast portowych (26 członków Związku Miast i Gmin Morskich);
4) zarządy portów i przystani morskich (w tym 4 o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz 62 średnie/małe);
5) armatorzy i operatorzy statków;
6) operatorzy terminali przeładunkowych w portach, operatorzy terminali logistycznych, przewoźnicy kolejowi i drogowi (ok. 810 podmiotów gospodarczych, które współpracują z ok. 42 tys. przedsiębiorstw w Polsce).

Rządowe wątpliwości i uwagi

Rada Ministrów podniosła, iż wprowadzenie Projektu w dotychczasowym kształcie negatywnie odbije się w stosunku do centrów dystrybucyjnych, logistycznych czy magazynowych. Wskazano przede wszystkim, że wyłączenie jednego dnia z pracy dla wymienionych podmiotów może zmniejszyć elastyczność dostaw. W kontekście działalności prowadzonej przez terminale kontenerowe zwrócono uwagę, iż możliwym rezultatem przyjęcia obecnej wersji Projektu będzie ograniczenie liczby przeładunków. Spowodować to może spadek konkurencyjności polskich terminali względem tych zagranicznych, które zwykle oferują usługi przez siedem dni w tygodniu.
Według rządowego stanowiska zatrzymanie przeładunków dokonywanych w niedziele wywoła natychmiastowe przesunięcie części z nich do obsługi przez konkurencyjne porty niemieckie, belgijskie, holenderskie czy litewskie. To z kolei, jak uznają eksperci Rady Ministrów, będzie wiązać się z poważnymi problemami u armatorów i operatorów statków. W tym zakresie wskazano na możliwe zakłócenia zarówno w funkcjonowaniu linii oceanicznych jak i żeglugi bliskiego zasięgu pomiędzy Polską a innymi krajami Europy. Jednocześnie proponowane w Projekcie ograniczenia mogą negatywnie wpłynąć na wielkość realizowanych przewozów z wykorzystaniem transportu kolejowego i drogowego oraz przyczynić się do dalszego ograniczania konkurencyjności kolei w przewozie towarów. Proponowane przepisy mogą mieć także negatywny wpływ na podejmowane w ostatnich latach działania mające na celu zwiększenie konkurencyjności transportu intermodalnego.
Rada Ministrów wprost uznała, że: (a) zakazanie wykonywania „innych czynności sprzedażowych", rozumianych zgodnie z zapisami Projektu jako, m.in., czynności logistyczne, magazynowe, przeładunkowe i dystrybucyjne, a zarazem (b) włączenie do katalogu objętego zakazem takich podmiotów jak centra logistyczne, centra magazynowe czy terminale kontenerowe może wywołać skutki dalece wykraczające ponad indywidualne interesy polskich przedsiębiorców. Wyrażono obawy, że proponowany zakres działania Projektu wiązać się może z wystąpieniem paraliżu funkcjonowania całego sektora TSL w Polsce. Proponowana regulacja może spowodować ograniczenie roli Polski w systemie międzynarodowych korytarzy transportowych, a także zmniejszenie

znaczenia i pozycji Polski w międzynarodowym łańcuchu logistycznym, w tym w ramach tworzenia Nowego Jedwabnego Szlaku. Równocześnie nie można wykluczać, że realizacja postanowień Projektu spowoduje spadek obrotów w handlu krajowym i zagranicznym a także odpływ inwestycji zagranicznych.

Postulaty Rady Ministrów

Mając na uwadze opisane powyżej, prognozowane konsekwencje przyjęcia Projektu w dotychczasowej jego formie, Rada Ministrów uznała, że rekomendowanym rozwiązaniem pozostawałoby wyłączenie z zakresu tejże regulacji podmioty świadczące usługi na rzecz handlu na terenie Polski i poza jej granicami, w tym centra logistyczne, centra magazynowe, terminale kontenerowe.

Z uwagi na plany Rządu dotyczące m.in. rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, Rada Ministrów opowiedziała się również by spod działania projektowanej ustawy wyłączyć wszystkie podmioty uczestniczące w żegludze morskiej, żegludze śródlądowej, a także działające w takich gałęziach gospodarki jak rybactwo śródlądowe, rybołówstwo morskie czy przetwórstwo produktów rybnych.

W przedstawionym stanowisku zasugerowano jednocześnie rozwiązanie zakładające wyłączenie spod zakazów przewidzianych ustawą wszystkich obiektów handlowych znajdujących się na terenach punktów obsługi pasażerów, tj. lotnisk, portów morskich, dworców kolejowych i autobusowych, bez względu na ich powierzchnię handlową oraz na pokładach pociągów i innych środków komunikacji.

Rada Ministrów finalnie zaapelowała, aby nowe przepisy były jasne i nie budziły wątpliwości interpretacyjnych przedstawiając w tym zakresie szereg uwag do obecnego kształtu Projektu.

Potrzeba monitorowania zmian

Jak sygnalizowaliśmy w poprzednim artykule, mając na uwadze olbrzymie znaczenie jakie planowana regulacja może mieć na funkcjonowanie branży transportu, spedycji i logistyki oraz podmiotów związanych z gospodarką morską, w szeroko rozumianym interesie wszystkich zainteresowanych stron leży stała obserwacja dalszego procesu legislacyjnego i rozwiązań prawnych jakie zostaną finalnie przyjęte.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Wzrost przeładunków w portach w Gdyni i w Szczecinie.

O 5,4 proc. wzrosły przeładunki w portach w Szczecinie i Świnoujściu w styczniu i lutym tego roku w stosunku do tego samego okresu w 2016 r. Zboża przeładowano więcej o prawie 25 proc., zaś węgla - mniej o 20 proc. Zarząd portów liczy, że w przyszłości uda się ograniczyć spadek przeładunków węgla.

W portach szczecińskim i świnoujskim przeładowano w styczniu i lutym br. nieco ponad 4 mln ton ładunków, podczas gdy rok temu o tej samej porze przeładunki sięgnęły niewiele ponad 3,8 mln ton. Wzrastają przeładunki zboża, drewna i drobnicy; maleją natomiast węgla i rudy.

Jak prognozuje zarząd, wzrostowy trend w przeładunkach utrzyma się w 2017 r. „W 2016 r. w portach Szczecin i Świnoujście przeładowano 24,1 mln ton ładunków. Bylibyśmy bardzo zadowoleni, gdyby w tym roku udało się przeładować 25 mln ton, ale będzie to trudne zadanie z uwagi na tendencje na rynku, na które nie mamy wpływu" – powiedziała PAP Monika Woźniak-Lewandowska z Zarządu Morskich Portów w Szczecinie i Świnoujściu. Największy wzrost, bo prawie o 25 proc. odnotowano w przeładunkach zboża; na początku ubr. było to blisko 292 tys. ton, a na początku br. ponad 364 tys. ton. Większe przeładunki zboża to stały trend; wpływa na nie m.in. działający terminal zbożowy i elewator Ewa – powiedziała Monika Woźniak-Lewandowska. Jak dodała, to bardzo perspektywiczny ładunek, którego obrót będzie wzrastał w kolejnych miesiącach.

Bardzo duży wzrost odnotowano w przeładunkach drewna, chociaż szczecińskie i świnoujskie porty w porównaniu do innych ładunków, drewna przeładowują niewiele – powiedziała Woźniak-Lewandowska. Wzrost z 0,8 tys. ton do 3,4 tys. ton. to zasługa dużego eksportu tego surowca do Maroka.

O ponad 4 proc. wzrosły przeładunki drobnicy, w tym drobnicy promowej o ponad 3 proc. Według Woźniak-Lewandowskiej, odpowiada za nie terminal w Świnoujściu, który notuje stały wzrost na poziomie 10 proc. rocznie.

Dwucyfrowy wzrost na poziomie ponad 66 proc. zanotowały przeładunki paliw, a kontenerów o prawie 11 proc. Z kolei węgla przeładowano mniej o ponad 20 proc. To od ponad dwóch lat stała tendencja w Szczecinie i Świnoujściu – powiedziała Woźniak-Lewandowska. Jak dodała, spadek przeładunków węgla jest na szczęście jednak mniejszy niż wcześniej, co może oznaczać, że jego przeładunki zaczną wzrastać.
W lutym 2017 r. przeładowano więcej węgla niż w tym samym okresie ubr. Według Woźniak-Lewandowskiej, wzrost odnotowano zarówno w imporcie tego surowca, jak i eksporcie. Porty obsłużyły jeden duży statek z Kolumbii, a także dwie duże jednostki z koksem do Indii oraz z węglem do Niemiec. Poza tym obsłużono także barki z węglem płynące do Niemiec.
Na wyniki portów w segmencie węgla wpływają armatorzy, którzy wybierają trójmiejskie porty.
Utrzymujący się spadek zanotowano w przeładunkach rudy - o blisko 12 proc. mniej niż na początku 2016 r. Jak tłumaczy Woźniak-Lewandowska, na wyniki portów w tym segmencie wpływ mają zamówienia od hut czeskich i słowackich.
Inne ładunki masowe również odnotowały spadek o ponad 8 proc.; obsłużono mniej kruszyw i nawozów oraz chemikaliów i matanolu.
Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście jest spółką akcyjną z większościowym udziałem Skarbu Państwa. Zarządza dwoma portami: w Szczecinie i Świnoujściu.
W porcie w Świnoujściu znajduje 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:gospodarkamorska.pl

PŻB kupiła 15. letni prom.

Drujba we flocie Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. 15-letnia używana jednostka będzie pływała na trasie Świnoujście-Ystad. Pierwszy rejs zaplanowano na czerwiec.
Prom ma ok. 180 m długości, 25 m szerokości oraz 6,51 m zanurzenia. Na jego pokładzie zmieści się 650 pasażerów, w tym około 400 w kabinach. W części ładunkowej można przewieźć ponad 110 samochodów ciężarowych oraz 64 samochody osobowe.
Jednostka powstała w stoczni Izar Construcciones Navales S.A. Została wprowadzona do eksploatacji w 2002 r. jako Murillo. Wcześniej pływała m.in. na trasach z Cadiz na Wyspy Kanaryjskie czy Burgas-Poti-Burgas.
Obecnie statek znajduje się w Burgas w Bułgarii, ale jest już obsadzony polską załogą. Do Polski jednostka ma przypłynąć 20 maja. Zanim wypłynie na zaplanowaną trasę, najpierw przejdzie remont w stoczni. Pracownicy PŻB mają także wymyślić jej nowe imię.
Polska Żegluga Bałtycka będzie czarterować jednostkę od banku, który kupił ją na początku marca. Prom to uzupełnienie dla statków już pływających na trasie Świnoujście-Ystad. Jego wprowadzenie na linię będzie wiązało się także z uruchomieniem nocnego kursu, który będzie obsługiwała Baltivia.
Nowa jednostka we flocie PŻB ma także zwiększyć dochody kołobrzeskiego armatora. To m.in. z nich zostanie sfinansowana budowa nowego statku, który powstanie dla niego w Szczecinie.
Drujba to czwarta jednostka we flocie PŻB. Dołączy do promów: Wawel, Baltivia i Mazovia.

Źródło:gospodarkamorks.pl

Spada wartość panamaxów, a złomowanie idzie w górę.

W tym roku zezłomowano już 35 kontenerowców zdolne pomieścić 150 tys. kontenerów. Dla porównania w 2015 roku ta liczba wyniosła zaledwie 187,5 tys. TEU. Tylko przez ostatnie 30 dni na złom trafiło 21 jednostek.

Najczęściej złomowanymi kontenerowcami są panamaxy. Nic w tym dziwnego skoro ich wartość od roku spadła o 75 proc. Powodem jest rozbudowa Kanału Panamskiego, która pozwala przekraczać kanał jednostkom o większej ładowności niż panamaxy.
Dzięki zwiększeniu złomowania zmniejszyła się także liczba jednostek, które stoją bezczynnie w portach. Obecnie bez pracy pozostaje 336 takich statków, o 21 mniej niż 2 tygodnie temu. Oddalone ze służby kontenerowce wciąż jednak stanowią obecnie aż 9 proc. globalnej floty, dużo więcej niż rok temu (2,5 proc.). Wpływ na te wyniki miało kilka czynników.
Jednym z nich jest wejście do służby dużej liczby megakontenerowców, które spowodowały nadpodaż jednostek nad pobytem. Dodatkowo po otwarciu rozbudowanego Kanału Panamskiego coraz mniejszy użytek jest z kontenerowców klasy panamax (4-5 tys. TEU). Liczba tych jednostek, dla których nie ma pracy, podwoiła się w ciągu roku.
Innym powodem tak dużej liczby odstawionych jednostek jest brak kupców na zakup floty południowokoreańskiej spółki żeglugowej Hanjin, która ogłosiła w końcu sierpnia upadłość. Dotychczas inni armatorzy kupili jej statki mające nieco ponad 200 tys. TEU, czyli mniej niż 1/3 floty bankruta.
Drewry zaznacza też, że spośród statków o łącznej pojemności 1,1 mln TEU, prawie 65 proc. przypada na inne firmy, niż transportowe, tj. głównie firmy leasingowe i inne, czarterujące statki.

Źródło:gospodarkamorska.pl

W Naucie zwodowano kolejny statek rybacki.

Drugie w tym roku wodowanie w Stoczni Remontowej Nauta. Tym razem to częściowo wyposażony statek rybacki m/v AINE. Jednostka przeznaczona jest dla duńskiego klienta Karstensens Skibsvaerft AS.
– Ciekawostką jest to, że trawler posiada zbiorniki RSW, w których przewozi się złowioną rybę w wodzie morskiej – mówi Jerzy Konieczny, wiceprezes Stoczni Remontowej Nauta.
Jednostka ma 56,5 m długości, 12,5 m szerokości i 4,8 m zanurzenia. To jeden z mniejszych statków, jakie Nauta zbudowała dla Karstenesens Skibsvaerft AS. Podobnie jak pozostałe takie jednostki, trawler AINE zostanie wyposażony w nowoczesne rozwiązania rybołówcze i elektroniczne.
Statki trałowe typu pelagic to jednostki łowiące za pomocą włoka przyciąganego do burt wraz ze złowionymi rybami. Dla lepszego ich poszukiwania, trawlery wyposaża się w różnego rodzaju urządzenia elektroniczne, takie jak sonary, echosondy lub szperacze, które znajdują ławice ryb, jednocześnie oceniając ich wielkość oraz ustalając optymalną trasę, wokół której należy wypuszczać sieci.
– Statek będzie pływał u zachodnich wybrzeży Irlandii oraz Wielkiej Brytanii. Kilka tygodni w roku ryby łowimy także na Morzu Północnym – mówi Ciaran Doherty, właściciel statku AINE.
Końcowym operatorem trawlera będzie irlandzki armator Aine Fishing Company Ltd.
AINE jest dziewiątym statkiem zwodowanym w Naucie dla Karstensens Skibsvaerft AS. Łącznie klient zamówił w gdyńskiej stoczni 17 jednostek, które będą dostarczane zgodnie z przyjętym harmonogramem do końca 2018 r.
Oprócz zleceń od duńskiego klienta, Nauta realizuje także budowę w pełni wyposażonego trawlera m/v OCEAN STAR dla szkockiego armatora Mewstead (Fraserburgh) LLP. Ważnym obszarem działalności Zakładu Nowych Budów w Gdańsku jest również budowa statków specjalistycznych i naukowo-badawczych.
– Obecnie powstaje tutaj 12 jednostek. W tym roku będziemy mieli jeszcze 6 wodowań – mówi Konieczny.
Stocznia Remontowa Nauta może poszczycić się dziewięćdziesięcioletnią obecnością na rynku oraz uznaniem armatorów i firm z branży morskiej. Wykonuje zarówno standardowe prace remontowe na statkach różnych typów i rozmiarów, jak też skomplikowane konwersje i przebudowy jednostek pływających. Trzy lata temu Stocznia Nauta powróciła na rynek nowych budów i wyspecjalizowała się w budowie średniej wielkości statków rybackich, specjalistycznych i badawczych. Współpracując z Marynarką Wojenną RP, Stocznia Nauta wykonuje także remonty i modernizacje okrętów wojennych. Posiada także rozległe zaplecze techniczne – zakład przy ulicy Czechosłowackiej w Gdyni z dostępem do dwóch suchych doków pozwala obsługiwać nawet największe statki

wpływające na Bałtyk, a infrastruktura Zakładu Nowych Budów w Gdańsku dostosowana jest do budowy nowoczesnych jednostek.
Karstensens Skibsvaert AS natomiast to duńska stocznia specjalizująca się w budowie i wyposażaniu różnego rodzaju statków. Oprócz sejnerów i trawlerów rybackich, buduje także niewielkie promy pasażerskie i okręty specjalne dla duńskiej marynarki wojennej. Od trzech lat firma jest stałym klientem stoczni Nauta.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Marynarskie pensje, repatriacja są ubezpieczone - przypominamy.

18 stycznia 2017 roku do MLC weszły w życie nowe, pierwsze tego rodzaju, regulacje dotyczące porzucenia marynarzy. Sekcja marynarzy ITF przez wiele lat prowadziła kampanię mającą na celu zobowiązanie armatorów do przyjęcia odpowiedzialności za marynarzy poprzez włączenie ich do ubezpieczenia, które ochroni ich przed porzuceniem.
Nowe regulacje nakładają na armatorów obowiązek włączenia marynarzy do systemu ubezpieczeń chroniących ich przed porzuceniem. Ubezpieczenie pokryje zaległe wynagrodzenia (do 4-ch miesięcy), koszty repatriacji i koszty utrzymania.
Każdy statek będzie musiał mieć na burcie certyfikat ubezpieczeniowy zawierający klauzulę o ubezpieczeniu załogi na wypadek porzucenia. Aby jak najszerzej rozpowszechnić te informację ITF stworzył specjalna stronę internetową dostępną w wielu językach:
http://www.itfseafarers.org/ITI-abandoned-seafarers.cfm
Ponadto w domach marynarza i klubach Stella Maris znajdują się ulotki informacyjne dotyczące wprowadzonych regulacji do MLC oraz na stronie Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO) można sprawdzić, które kraje ratyfikowały Konwencję MLC.

Źródło: www.omk.org.pl

Projekt ogromnej farmy wiatrowej na Bałtyku zaakceptowany przez KE.

Komisja Europejska dała zielone światło dla projektu farmy wiatrowej Kriegers Flak, która ma powstać w duńskiej części Morza Bałtyckiego i z której energia będzie sprzedawana po rekordowo niskiej cenie.
Morska farma wiatrowa Kiegers Flak o mocy 600 MW ma produkować energię w ilości odpowiadającej konsumpcji 600 tys. gospodarstw domowych, czyli 23 proc. wszystkich gospodarstw domowych w Danii. Koszt inwestycji wyceniono na 1,1-1,3 mld euro.
Inwestycję zrealizuje szwedzki koncern energetyczny Vattenfall, który wygrał przeprowadzoną przez duńskie władze aukcję proponując rekordowo niską cenę za energię na poziomie około 50 EUR/MWh, przy czym zakontraktowano w ten sposób zakup 30 TWh energii elektrycznej. Szacuje się, że taki wolumen produkcji powinien zostać osiągnięty po 12 latach od uruchomienia generacji.
Wsparcie zostanie przyznane przez duńskie władze jako premia ponad uzyskaną cenę energii na rynku Nord-Pool.
Informując o zgodzie na pomoc publiczną w ramach duńskiego systemu wsparcia, komisarz UE ds. konkurencji Margrethe Vestager stwierdziła, że projekt Kriegers Flak jest zgodny z unijnym prawem, a przewidziany mechanizm wsparcia w tym przypadku „został zaprojektowany tak, aby uniknąć zakłócenia konkurencji na rynkach energii elektrycznej".
Komisja Europejska podjęła w tej sprawie decyzję wyjątkowo szybko. Dania notyfikowała wsparcie dla farmy wiatrowej Kriegers Flak zaledwie w ubiegłym miesiącu.

Bruksela podkreśla w komunikacie na ten temat, że dodatkowo Duńczycy zobowiązali się do utworzenia infrastruktury elektroenergetycznej łączącej duńską wyspę Zelandia z farmami wiatrowymi Kriegers Flak, a także działającymi w niemieckiej części Morza Bałtyckiego farmami wiatrowymi Baltic 1 o mocy 48,3 MW oraz Baltic 2 o mocy 288 MW. KE podkreśla, że w ten sposób zostaną zwiększone możliwości przesyłu energii miedzy systemami elektroenergetycznymi Danii i Niemiec.
W pobliżu tych farm wiatrowych powstaje zresztą kolejna. E.ON i norweski Statoil rozpoczęły budowę morskiej farmy wiatrowej Arkona, która będzie zlokalizowana 35 km od niemieckiej wyspy Rugia i będzie się składać z 60 elektrowni wiatrowych Siemensa o łącznej mocy 385 MW.
W ubiegłym roku Vattenfall zaoferował wyjątkowo niską cenę w przypadku innej aukcji organizowanej w Danii. W przypadku licencji na budowę farmy wiatrowej o mocy 350 MW Szwedzi zaoferowali cenę około 60 EUR/MWh. Jednak ten projekt będzie zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie linii brzegowej, co znacząco ograniczy jego koszt w porównaniu do inwestycji realizowanych na pełnym morzu.
Z kolei w lutym 2015 r. Vattenfall wygrał również trzecią z organizowanych ostatnio w Danii aukcji dla offshore, a w czerwcu 2016 r. podjął ostateczną decyzję o realizacji tej inwestycji (Final Investment Decision – FID). Morska farma wiatrowa Horns Rev 3 o mocy 400 MW ma kosztować 1 mld euro, a jej uruchomienie przewidziano na 2018 r. Zastosowane zostaną elektrownie wiatrowe duńsko-japońskiego konsorcjum Vestas MHI, każda o mocy ok. 8 MW.
Przyznana przez duńskie władze taryfa za sprzedaż energii wyniosła w tym wypadku ok. 103 EUR/MWh. Koszt produkcji energii w ujęciu LCOE ma być znacząco niższy i wynieść, biorąc pod uwagę cały przewidziany okres funkcjonowania, ok. 85 EUR/MWh.
Duński potencjał OZE to przede wszystkim lądowe i morskie farmy wiatrowe. Ich moc wynosi w sumie ponad 4,89 GW, z czego 3,62 GW to farmy wiatrowe na lądzie, a 1,271 GW to farmy wiatrowe na morzu.
Rekord generacji farmy wiatrowe w Danii osiągnęły 9 lipca 2016 r., kiedy produkowały w ciągu dnia ilość energii odpowiadającej w 116 proc. zapotrzebowaniu na energię duńskiej gospodarki, a w nocy wytwarzanie z wiatru sięgnęło nawet 140 proc. zapotrzebowania na energię.
Energetyczna strategia Danii zakłada osiągnięcie w 2030 r. przynajmniej połowicznego udziału OZE w całkowitej konsumpcji energii – czego Duńczycy są bliscy już teraz, a w 2050 r. cała energia w Danii ma pochodzić wyłącznie ze źródeł odnawialnych.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Już wiemy, kiedy rozpocznie się budowa nowego promu dla PŻB.

Jeśli chodzi o budowę nowego promu dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, sprawy posuwają się do przodu w tempie ekspresowym. Po oficjalnym podpisaniu kontraktu, które miało miejsce na początku miesiąca, poinformowano właśnie, kiedy oficjalnie rozpocznie się budowa nowoczesnej jednostki, która będzie pływała w barwach Polferries.
Zgodnie z zaprezentowanymi planami, uroczyste położenie stępki pod budowę nowego promu dla polskiego przewoźnika promowego będzie miało miejsce 8 czerwca br. Już w zeszłym tygodniu sugerowano, że może stać się to jeszcze w pierwszym półroczu 2017 r. Teraz już wiadomo, że moment ten będzie miał miejsce w czasie 5. Międzynarodowego Kongresu Morskiego, który odbywać się będzie w dniach 8-9 czerwca br. w Szczecinie.
W ten sposób historia poniekąd zatoczy koło. Jak bowiem przypomniano, to właśnie podczas ubiegłorocznego, czwartego forum pojawiły się pierwsze, wtedy jeszcze dość mgliste deklaracje, że budowa pierwszego od prawie 40 lat nowego promu tego typu dla polskiego przewoźnika jest nie tylko możliwa, ale stanowi wręcz konieczność.
Budowa nowoczesnej, zasilanej paliwem LNG jednostki, będzie się odbywać na pochylni Vulkan w Szczecińskim Parku Przemysłowym. Za przygotowanie projektu promu Gryfia (właśnie tak, od nazwy stoczni, która będzie go budować, roboczo nazwano statek) odpowiedzialne jest doświadczone szczecińskie biuro projektowe Westcon Design Poland.

Źródło :MorzaiOceany.pl

Konkurs fotograficzno-artystyczny dla marynarzy z OMK „ Z morza o morzu- 2017”.

Wszystkich marynarzy obdarzonych talentem fotograficzno-artystycznym zapraszamy do udziału w Konkursie " Z morza o morzu - 2017"
W Konkursie mogą uczestniczyć marynarze należący do Organizacji Marynarzy Kontraktowych.
Celem Konkursu jest pokazanie specyfiki środowiska pracy i spędzania wolnego czasu na morzu oraz w portach, promowanie zawodu marynarza, jak i ukazanie ciekawostek oraz różnych sytuacji napotkanych na morzach i oceanach całego świata.
Konkurs zostanie rozstrzygnięty w czterech kategoriach :

I. Fotografia – statek, warunki sztormowe
II. Fotografia – praca na statku
III. Fotografia – czas wolny na statku lub w porcie
IV. Obraz lub rysunek – dowolna tematyka morska związana z pracą na morzu.

Autorzy zwycięskich prac oraz prac wyróżnionych otrzymają indywidualne nagrody rzeczowe.
Technika wykonania prac autorskich jest dowolna.
Każdy uczestnik może zgłosić do 10 zdjęć lub/i do 10 obrazów, rysunków.
Podpisane imieniem i nazwiskiem oraz tytułem prace konkursowe należy składać osobiście lub przesyłać pocztą z dopiskiem - Konkurs fotograficzno-artystyczny w terminie do 15 czerwca 2017 r. na adres: Organizacja Marynarzy Kontraktowych , ul. Szarotki 8, 71-604 Szczecin lub e-mailem na adres biuro@nms.org.pl
Nadesłane prace konkursowe będą wykorzystane w całości lub w części poprzez ich zamieszczenie we wszelkiego rodzaju publikacjach wydawanych przez OMK lub ich prezentację w formie wystawy.
UWAGA:
Jeżeli na pracy fotograficznej będzie umieszczona postać innej osoby/osób, koniecznym jest dołączenie pisemnego oświadczenia uwidocznionej osoby/osób o wyrażeniu zgody na rozpowszechnianie ich wizerunku.
Regulamin Konkursu dostępny jest w biurze OMK

Źródło:www.omk.org.pl

Tajemnice wirusów internetowej popularności.

Według statystyk YouTube co minutę użytkownicy zamieszczają na tym portalu 400 godz. materiałów filmowych, a liczba ta z roku na rok będzie rosła. Dziennie zostaje obejrzanych ok. 650 mln godz. filmów. To robi wrażenie, ale jeśli podzielimy ten wynik przez średnią liczbę użytkowników globalnego serwisu (1,3 mld osób), okaże się, że statystyczny widz poświęca na filmy tylko pół godziny każdego dnia. Siłą rzeczy nieustannie dokonujemy ostrej selekcji nieprzerwanie rosnącej oferty nowych i archiwalnych przekazów zamieszczanych na YouTube. Podobny mechanizm dotyczy także wyboru treści dostępnych na Facebooku, Snapchacie czy Instagramie. Zapoznajemy się tylko z ułamkiem tego, co internet zawiera, dlatego wielu badaczy komunikacji nie chce go nazywać medium masowym z uwagi na spersonalizowany i fragmentaryczny charakter korzystania z sieci. Często jednak zdarzają się sytuacje, kiedy dany klip zyskuje w ledwie kilka dni wielomilionowa publiczność, a przypadkowa wypowiedź ma masowy oddźwięk oraz inspiruje do tworzenia przeróbek i kontynuacji (w chwili gdy powstaje ten artykuł, takim masowo rozpoznawalnym hasłem wyzwalającym pomysłowość internautów jest San Escobar – nieistniejące państwo wymyślone niechcący przez ministra spraw zagranicznych). Jak to się dzieje, że jedne przekazy przechodzą w sieci niemal niezauważone, a inne stają się ogólnopolskimi albo wręcz globalnymi hitami?

Od kumpla do kumpla

Największą szansę na sukces mają dziś wirale, komunikaty przekazywane w procesie komunikacji zwanej peer-to-peer, od kumpla do kumpla, od zwykłego internauty do innego szeregowego użytkownika sieci – bez konieczności angażowania w udostępnianie przekazu nadawców instytucjonalnych, jak portale informacyjne, internetowe wersje tradycyjnych mediów masowych czy bazy danych z rekomendacjami ekspertów. Co więcej, taka oficjalna promocja niekiedy wręcz zmniejsza popularność komunikatu, ponieważ z reguły treści otrzymane od znajomych, czyli osób nam podobnych, jesteśmy skłonni traktować jako bardziej wiarygodne niż te od wielkich nadawców, którym przypisuje się (czasem słusznie, czasem nie) pogoń za zyskiem i chęć manipulowania odbiorcami. W przeciwieństwie do tego wiral to przekaz, którego popularność rośnie oddolnie dzięki przeciętnym użytkownikom internetu decydującym się coś obejrzeć, przeczytać, czegoś posłuchać i udostępnić to innym. Dlatego kandydat na wiral powinien spełniać kilka technicznych warunków: dać się kopiować lub zapisać na prywatnych urządzeniach w jednym z popularnych formatów plików, a w szczególności powinien znajdować się na stronach umożliwiających za pomocą dwóch, trzech kliknięć udostępnienie go lub załadowanie na popularnych portalach społecznościowych.

Przede wszystkim jednak wiral musi się wyróżniać atrakcyjną treścią, która nie pozostawia odbiorców obojętnymi. Jego działanie bowiem jest porównywane do wirusa zarażającego ludzi bez ich kontroli. Część badaczy widzi w wiralach rodzaj memu w szerokim znaczeniu, jakie nadał temu pojęciu w latach 70. XX w. jego pomysłodawca, angielski socjobiolog Richard Dawkins. W swej słynnej książce „Samolubny gen" cytuje psychologa ewolucyjnego Nicholasa Humphreya: „Gdy wprowadzasz do mojego umysłu płodny mem, to tak jakbyś umieścił w nim pasożyta, wykorzystując mój mózg jako narzędzie do rozprzestrzeniania memu w dokładnie taki sam sposób, w jaki wirus podporządkowuje sobie aparat genetyczny komórki gospodarza". Podobnie oddziałuje wiral – aktywizuje ośrodki układu nerwowego człowieka odpowiedzialne za odczuwanie podstawowych emocji, a także wywołuje potrzeby komunikacyjne, jak chęć dzielenia się informacją z innymi, rozmawiania na jej temat, grupowego komentowania i oceniania.

Biorąc pod uwagę kryterium treści i formy, można wskazać trzy główne typy wirali. Pierwszy z nich to wirale czysto rozrywkowe. Operują komizmem sytuacyjnym, odsyłają do popkultury lub promują atrakcyjny styl życia. Wśród nich znajdują się m.in. daily vlogi, trailery montowane przez fanów, tutoriale makijażowe, filmy gamerów pokazujących, jak grają w popularne gry, i wiele innych gatunków, w które tchnął życie internet. Wiralami zwykle stają się też pranki – nagrywane mobilną kamerką albo telefonem żarty, najczęściej polegające na przebraniu się za kogoś przerażającego albo za postać z popkultury w celu wystraszenia lub zaskoczenia przypadkowych osób. To właśnie prank polskiego youtubera Sylwestra Wardęgi „Mutant Giant Spider Dog" okazał się w 2014 r. najpopularniejszym niekomercyjnym filmem YouTube na świecie. Do grudnia 2014 r. wyświetlono go 113 mln razy (obecnie ma prawie 167 mln wyświetleń, a kanał Wardęgi – ponad 3 mln 477 tys. subskrypcji). Popularność tego typu wirali wiąże się ze zdiagnozowaną już w XIX w. skłonnością ludzi, bez względu na ich status i wykształcenie, do wstydliwych przyjemności (ang. guilty pleasure), czerpania radości z marnowania czasu na modne błahostki i schlebiania niskim gustom. Współcześnie guilty pleasure nie jest już kwestią wstydu. Łączy uczniów, robotników, pracowników korporacji, a nawet profesorów uniwersytec¬ kich, którzy stali się kulturowymi wszystkożercami (określenie Richarda Petersona). Co ciekawe, w kontrze do tak zwanych vanity sites („stron próżności" z czysto rozrywkową zawartością) w 2012 r. Eli Pariser i Peter Koechley założyli serwis Upworthy, który zachęca do dzielenia się informacjami proobywatelskimi. Mimo że funkcje portalu są tak zaprojektowane, by ułatwiać udostępnianie treści, wiralowy potencjał Upworthy jest nieporównywalnie mniejszy niż najpopularniejszych kanałów rozrywkowych na YouTube, Vimeo czy Dailymotion.

Kolejny typ wirali to sarkastyczne komentarze, czyli materiały prześmiewcze o rzeczywistych osobach i wydarzeniach z ich udziałem. Bohaterami sarkastycznych komentarzy są głównie politycy, biznesmeni, gwiazdy show-biznesu i celebryci. Jednym słowem – elity stojące znacznie wyżej w hierarchii władzy i zamożności niż przeciętny internauta. Treść prześmiewczych produkcji nierzadko przekracza granice dobrego smaku i nie stroni od hejtu. Część badaczy broni jednak tego zjawiska jako techniki rozładowywania emocji związanych z poczuciem niesprawiedliwości społecznej i bezsilności wobec poczynań elit. Jeżeli chodzi o dynamikę sławy tego rodzaju wirali, bardzo szybko rozprzestrzeniają się, ale równie gwałtownie tracą zasięg, gdy w mediach pojawia

się nowe bulwersujące ludzi wydarzenie. Kiedy piszę ten artykuł, globalnym bohaterem sarkastycznych wirali jest Donald Trump. Gdy będą Państwo czytać ten tekst, może nim być już ktoś inny.
Trzeci typ to wirale zawierające apel o zbiorowe działanie i solidarność, skupiające ludzi wokół jakiejś idei. Są tworzone i udostępniane m.in. przez nowe ruchy protestu, które zawiązują się w różnych częściach świata, a dzięki mobilizacyjnym wiralom (jak protestacyjne hashtagi czy filmy demaskujące działania polityków i koncernów) zdobywają poparcie. Jednakże wirtualny aktywizm, zwany nieprzypadkowo kliktywizmem, przekłada się na faktyczny udział w demonstracji albo w akcji zbierania datków na szczytny cel u zdecydowanie mniejszej liczby internautów, niż wynikałoby z wirtualnych deklaracji.

Źródło:WiedzaiŻycie

Wydarzyło się 03 kwietnia - kalendarium

03 kwietnia jest 93.dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 272 dni.
03 kwietnia wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:
1243 r. – Książę pomorski Barnim I lokował Szczecin na prawie magdeburskim.
1910 r. W katastrofie balonu w Cieszynie koło Koszalina zginął niemiecki fizykochemik Richard Abegg.
1941 r. – Niemcy utworzyli getto żydowskie w Radomiu.
1940 r. - Zbrodnia katyńska: rozpoczęła się likwidacja obozu jenieckiego w Ostaszkowie.
1981 r.. – Ukazało się pierwsze wydanie „Tygodnika Solidarność".
2009r. – Wprowadzono zakaz sprzedaży termometrów rtęciowych..

Jedenastka weekendu 27. Kolejki ekstraklasy wg PN.

Za nami prawie wszystkie mecze 27. kolejki Lotto Ekstraklasy. Redakcja "Piłki Nożnej" przyjrzała się grze poszczególnych zawodników i dokonała wyboru tych najlepszych, którzy trafili do "jedenastki weekendu". Podczas tej rundy spotkań pełną pulę zgarnął Górnik Łęczna. Podopieczni **Franciszka Smudy** pokonali w delegacji Arkę Gdynia (4:2), co sprawiło, że na wyróżnienia zapracowali sobie tacy piłkarze jak **Sergiusz Prusak**, **Gerson** i **Paweł Sasin**.
Po dwóch zawodników do "jedenastki weekendu" wprowadziły Legia Warszawa (nominacje dla **Michała Kucharczyka** i **Adama Hlouska**) oraz Wisła Płock (wyróżnienia dla **Dominika Kuna** i **Mateusza Piątkowskiego**).
Na trzecie nominacje w trwającym sezonie zapracowali sobie **Abdul Aziz Tetteh** z Lecha Poznań, a także **Rafał Wolski** z Lechii Gdańsk.

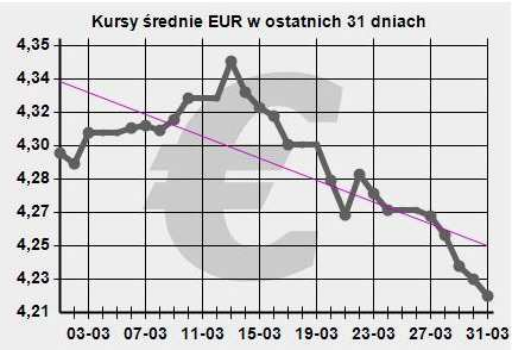
TABELA

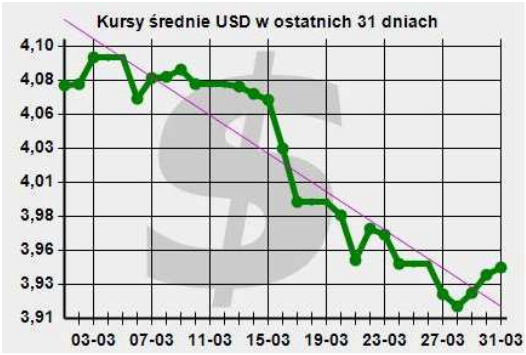
27 kolejka

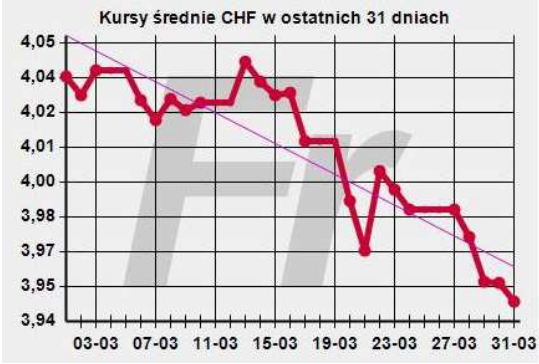
		Z	R	P	Z/S	P
1	Jagiellonia Białystok	16	4	7	51:28	52
2	Legia Warszawa	15	6	6	54:28	51
3	Lech Poznań	14	7	6	43:20	49
4	Lechia Gdańsk	15	4	8	42:32	49
5	Zagłębie Lubin	10	8	9	33:30	38
6	Wisła Kraków	11	5	11	40:41	38
7	Termalica Nieciecza	10	6	11	27:35	36
8	Korona Kielce	11	2	14	38:54	35
9	Wisła Płock	9	8	10	38:38	35
10	Pogoń Szczecin	7	12	8	37:37	33
11	Śląsk Wrocław	8	8	11	31:41	32
12	Arka Gdynia	8	6	13	34:42	30
13	Ruch Chorzów	10	3	13	36:40	29
14	Piast Gliwice	7	7	12	30:46	28
15	Cracovia	5	12	10	36:41	27
16	Górnik Łęczna	6	8	13	29:46	26

Źródło:PilkaNozna.pl

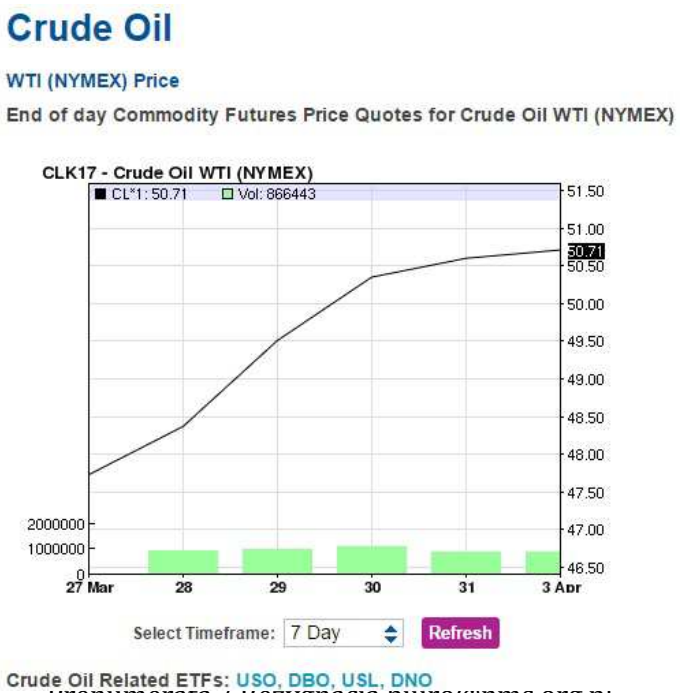
Kursy walut (kursy średnie NBP)






Kursy średnie CHF w ostatnich 31 dniach
4,05
4,04
4,02
4,01
4,00
3,98
3,97
3,95
3,94
03-03 07-03 11-03 15-03 19-03 23-03 27-03 31-03

Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI:Exchange)
*Data is delayed
+ WATCHLIST
Last | 03/31/2017
1,297.00 USD
-27 (-2.04%)
0 Vol
685.00
1,338.00
52 week range
1d 5d 1m 3m 6m YTD 1yr 3yr 5yr 10yr
+ Comparison
Close 539.00
4/8/2016
1,400
1,297
1,200
1,000
800
600
400
chart by Chartworks
July 2016
October
January 2017
ADVANCED CHART ›
SUMMARY NEWS PROFILE
KEY STATS
Day Low 1,297.00
Day High 1,297.00
YTD % Chg 37.77
1 Year % Chg 208.62


Crude Oil
WTI (NYMEX) Price
End of day Commodity Futures Price Quotes for Crude Oil WTI (NYMEX)
CLK17 - Crude Oil WTI (NYMEX)
CL*1: 50.71
Vol: 866443
51.50
51.00
50.71
50.50
50.00
49.50
49.00
48.50
48.00
47.50
47.00
46.50
2000000
1000000
0
27 Mar
28
29
30
31
3 Apr
Select Timeframe: 7 Day
Refresh
Crude Oil Related ETFs: USO, DBO, USL, DNO

Rozrywka

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

3	8							
					5	9		8
							5	
						6	7	
		9	8		2			
			9	6			3	
			2					
	6		7		3		1	
9	1		6			3		

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

Taksówkarz wiozący marynarza pędzi jak wariat pomimo mgły gęstej jak mleko.
- Jak pan w takiej mgle potrafi tak szybko jeździć? - odzywa się niespokojnie marynarz.
- A wy, tam na morzu, jak sobie radzicie we mgle?
- Pływamy według przyrządów.
- No właśnie, ja też - za siedemdziesiąt groszy będzie dworzec.