

## *Kraj Basków stawia na badania i technologie z branży energii wiatrowej.*

---

Kraj Basków – najbardziej uprzemysłowiony region Hiszpanii – chce odgrywać coraz większą rolę w branży energii wiatrowej. Lokalny rząd chwali się, że dzięki wsparciu udało się stworzyć światowe centrum technologii, a miejscowe firmy są znane na całym świecie.

Hiszpania była jednym z pierwszych krajów, inwestujących w wytwarzanie energii z wiatru. Pionierem był koncern Iberdrola, wywodzący się właśnie z Kraju Basków, czy Gamesa, która po przejęciu przez Siemens, już jako Siemens Gamesa, stała się światowym liderem branży. Ale w prowincji działa 112 firm z sektora, zatrudniających 15 tys. ludzi i generujących rocznie na miejscu prawie 7,5 mld euro obrotów.

Nasz pomysł polega na wspieraniu budowy specjalistycznej infrastruktury i udostępnianie jej potem chętnym do testowania ich rozwiązań – tłumaczy w rozmowie z PAP minister ds. rozwoju gospodarczego w rządzie prowincji Arantxa Tapia. Jak jednocześnie podkreśla, na obecności gigantów branży korzysta cały lokalny przemysł.

Władze wskazują np., że prowincja ma najwyższe nakłady na badania rozwojowe (R&D) w Hiszpanii w przeliczeniu na mieszkańca. Jak powiedział PAP prezes Siemens Gamesa Markus Tacke, duże wsparcie lokalnego rządu dla sektora R&D przekłada się na rozwój firm, które najpierw eksportują swoje produkty, a później wiedzę i doświadczenie. „Siemens Gamesa czuje się w Kraju Basków jak w domu, mamy świetne warunki działania, również dzięki dobrej kondycji gospodarczej regionu. Nasi lokalni dostawcy podążają za nami za granicę. W efekcie nie tylko my eksportujemy” - podkreśla.

Przykładem publicznego wsparcia jest pomoc przy budowie klastra energii wiatrowej, założonego początkowo przez kilka firm. W jego ramach działa m.in. Windbox – centrum testowania nowych rozwiązań. Dysponuje on np. wyrafinowanymi urządzeniami do testów obciążeniowych i zmęczeniowych najważniejszych elementów. Wkrótce ruszy unikalne w skali świata stanowisko do prób systemów mocowania i sterowania łopatek, gdzie można testować rozwiązania dla turbin o mocy do 8 MW. Czyli takich, które dopiero powstaną. Właśnie dzięki wsparciu dla tego typu badań rządowi udało się przyciągnąć liczne firmy z branży – mówi PAP Begonia Molinete z klastra.

W Hiszpanii działają farmy wiatrowe o łącznej mocy 22 GW, a kraj ten był jednym z pierwszych, które na większą skalę zainteresowały się wykorzystaniem energii wiatru. Hiszpańskie fabryki elementów wysyłają swoje wyroby do klientów przez port w Bilbao. Składowane łopaty, gondole, piasty i elementy wież zajmują kilkanaście hektarów. Transport wodny jest najmniej kłopotliwy, ze względu na wielkie wymiary, w przypadku łopatek sięgających stu metrów. Tuż obok za 40 mln euro powstaje wytwórnia elementów wież wiatrowych firmy Haizea. Główna hala ma pół kilometra długości i jest prawdopodobnie największym tego typu obiektem na świecie.

Z jednego końca wjeżdża surowiec – płyty stalowe, z drugiej strony za dwa miesiące zaczną wyjeżdżać gotowe segmenty wież wiatrowych. Od jesieni ruszy również produkcja fundamentów do morskich wiatraków. W hali będzie można budować wieże nawet 10-metrowej średnicy. Dziś na świecie stosuje się co najwyżej 8,5-metrowe. Fabryka Haizea będzie mogła produkować do 300 wież rocznie.

Bilbao wybrano ze względu na długą tradycję budowy wiatraków w Hiszpanii, niewygórowane koszty pracy, co przy tak pracochłonnej działalności ma znaczenie oraz na wsparcie ze strony władz – podkreśla Emilia Terry z Haizea. Menadżerowie firmy narzekają jednak na pewne regulacje UE. Z powodu procedury antydumpingowej z Chin nie opłaca się importować stali, jednak restrykcje nie dotyczą wież. Z drugiej strony – jak mówią - wielu odbiorców nie ma zaufania do chińskich elementów do morskich wiatraków i wybiera europejskie.

U wybrzeży Kraju Basków nie ma jednak morskich farm wiatrowych. Powodem jest wyjątkowo duża głębokość wody już w bliskiej odległości od brzegu, co czyni budowę tradycyjnych fundamentów niesłychanie drogą. Jednak ze wsparciem rządu powstała infrastruktura i urządzenia do testowania na morzu szeregu technologii. Posłużą one do budowy pływającej podstawy morskiego wiatraka. Za 2-3 lata powinniśmy mieć już pływający wiatrak, na razie z turbiną o stosunkowo niewielkiej mocy 2 MW – mówi PAP Yago Torre-Enciso, dyrektor techniczny zarządzającej infrastrukturą do testów agencji BIMEP.

*Źródło:pap.pl*

## **Europejski lider w produkcji jachtów ogłosił bankructwo.**

---

Bavaria Yachts ogłosiła upadłość. Wniosek w tej sprawie trafił w piątek do sądu okręgowego w Würzburgu. Stocznia jest europejskim liderem w budowie jachtów i jedną z największych niemieckich stocznii.

Informację o złożeniu wniosku o upadłość potwierdził dla niemieckiej agencji dpa rzecznik prasowy Bavaria Yachts. O losach stoczni zadecyduje teraz sąd. Jej przedstawiciele nie wypowiadają się na temat przyczyn kłopotów finansowych.

Bavaria Yachts, która ma swoją siedzibę w Giebelstadt, zatrudnia obecnie około 600 pracowników. Jak poinformował rzecznik stoczni, wniosek o upadłość nie musi oznaczać zaprzestania działalności, celem firmy jest dalsza budowa jachtów.

Wniosku o upadłość nie złożyła natomiast mieszcząca się w Rochefort we Francji spółka zależna stoczni. Budowa katamaranów odbywa się tam bez zakłóceń.

Stocznia Bavaria Yachts produkcją łodzi zajmuje się od 40 lat. Co ciekawe, zakład w Giebelstadt nie ma dostępu do morza, dlatego wszystkie produkowane tam jachty transportowane są drogą lądową do portów, w których mają zostać zwodowane. Co roku stocznię opuszcza ponad 3 000 jednostek. Oferta firmy to jachty żaglowe, motorowe oraz katamarany. Przez wiele lat ich projektowaniem zajmowało się renomowane biuro projektowe braci Jakopin J&J Design. W 2008 r. stocznia nawiązała współpracę z BMW Designworks oraz Farr Yacht, a w 2013 r. z firmą Design Unlimited.

Źródło: [gospodarkamorska.pl](http://gospodarkamorska.pl)

## **Lotos i PGNiG będą rozwijać rynek LNG nad Bałtykiem.**

---

Lotos Asphalt oraz PGNiG Obrót Detaliczny będą wspólnie oferowały usługę bunkrowania statków paliwem LNG pochodzącym z Terminala Gazowego w Świnoujściu - poinformowała Grupa Lotos w komunikacie prasowym. Porozumienie pozwoli na szersze komercyjne wykorzystanie gazoportu w Świnoujściu. Dziś, w Hotelu Sheraton w Gdańsku, podczas konferencji poświęconej przyszłości LNG jako paliwa żeglugowego na Bałtyku, zostało podpisane porozumienie o współpracy.

*"Terminal LNG daje nam bardzo szerokie możliwości wykorzystania konkurencyjnego cenowo gazu ziemnego, importowanego z różnych źródeł. Jesteśmy przekonani, że popularność tego ekologicznego paliwa w kolejnych latach będzie rosła. Bunkrowanie statków gazem LNG to nie tylko ekologia, ale także biznes o optymistycznych perspektywach rozwoju dla obu spółek"* – powiedział wiceprezes PGNiG Maciej Woźniak, cytowany w komunikacie Lotosu.

Jak stwierdził podczas konferencji Maciej Woźniak, wiceprezes zarządu PGNiG SA: *"Jesteśmy dumni, że możemy bunkrować to paliwo tutaj, w Gdańsku. To paliwo najwyższej jakości. Przewyższa wszystko, co do tej pory było dostępne na polskim rynku. Mam nadzieję, że tym paliwem zrewolucjonizujemy transport na Bałtyku, być może w przyszłości transport na polskich rzekach i transport kołowy. Grupa PGNiG ma ambicje stać się liderem rynku paliw czystych ekologicznie, a nie pochodzących koniecznie od ropy naftowej. Te paliwa traktujemy jako pomost w kierunku w pełni czystego transportu w przyszłości"*

Woźniak zaznaczył także, że jest to pierwsza umowa, która w sposób kompleksowy i na czas nieokreślony reguluje kwestie współpracy przy bunkrowaniu statków pomiędzy Grupami Lotos i PGNiG. PGNiG dostarcza paliwo z terminala LNG w Świnoujściu do stacji bunkrującej w Gdańsku. Wyraził nadzieję, że z oferty spółek *„skorzystają też pozostałe polskie porty"*.

Uczestnicząca w podpisaniu umowy Katarzyna Krzywda z Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej powiedziała, że *„porozumienie wpisuje się w działania resortu gospodarki morskiej, które mają na celu zapewnienie zrównoważonego rozwoju portów, stocznii, armatorów i wszystkich kooperantów"*. W jej ocenie, *„umowa jest odpowiedzią na zapotrzebowanie rynku żeglugowego, który właśnie w ten sposób zareagował na*

coraz bardziej surowe normy w zakresie ochrony środowiska morskiego". Zaznaczyła, że na Bałtyku obowiązują szczególnie rygorystyczne normy.

Krzywda zauważyła, że działania w celu redukcji emisji CO<sub>2</sub> i gazów cieplarnianych spowodują, że dostępność paliwa żeglugowego, tego „czystego, niebieskiego” w polskich portach morskich będzie bardzo ważnym czynnikiem umożliwiającym rozwój tych portów i wzrost przeladunków. Podkreśliła, że „przedsięwzięcie (...) wyeliminuje wąskie gardło, o którym coraz częściej się mówi, czyli brak właściwych miejsc do bunkrowania LNG w portach na Bałtyku”.

Wiceprezes Grupy Lotos, Jarosław Kawula ocenił, że „jesteśmy w przededniu dużych zmian, które czekają sektor morski, jeśli chodzi o jakość paliw”. „Wychodzimy naprzeciw oczekiwaniom tych najbardziej innowacyjnych, odważnych podmiotów na rynku stosujących paliwo jakości LNG” – tłumaczył. Zauważył, że „sektor morski w zakresie zastosowania LNG do transportu jest pionierem”.

Powiedział, że Lotos w swojej strategii przewiduje, że paliwa alternatywne będą stosowane szerzej również w innych dziedzinach transportu.

Podpisanie umowy jest zwieńczeniem ponadrocznej współpracy, w ramach której na terenie Stoczni Remontowej w Gdańsku dokonano już 34 bunkrowań paliwem LNG.

*"Lotos angażuje się w coraz większą liczbę projektów z zakresu paliw alternatywnych. Znamy polski rynek paliw, także ten dla żeglugi, dlatego współpraca z PGNiG w sprawie handlu LNG wpisuje się w strategię rozwoju naszej grupy kapitałowej. LOTOS dąży do uzyskania pozycji lidera we wdrażaniu paliw alternatywnych nowej generacji, do których zalicza się m.in. CNG i LNG"* – powiedział Mateusz Bonca, pełniący obowiązki prezesa Grupy Lotos.

Kluczowym elementem dalszego wzrostu popularności LNG jest rozwój infrastruktury bunkrowania. Zgodnie z dyrektywą dla paliw alternatywnych – najpóźniej do 2025 r. powinna powstać sieć bazowa punktów bunkrowania LNG w portach morskich. W przypadku Polski mają to być: Gdańsk, Gdynia, Szczecin oraz Świnoujście.

LNG jest obecnie jednym z najczystszych paliw używanych w żegludze. Jest to związane między innymi z pozytywnymi właściwościami gazu ziemnego, który w kontakcie z powietrzem odparowuje i szybko znika w atmosferze, nie pozostawiając osadów na wodzie. To bezpieczne i zarazem ekologiczne paliwo. W nadchodzących latach, paliwo LNG będzie zyskiwać na popularności między innymi ze względu na przyjęcie tzw. "Dyrektywy siarkowej", nakładającej na armatorów, których jednostki poruszają się w obszarze SECA (Sulphur Emission Control Areas), m.in. po Bałtyku i Morzu Północnym, obowiązek wykorzystywania paliw o zawartości siarki nie przekraczającej 0,1%. Jednym ze sposobów sprostania tym wymogom jest dobór jednostek o napędzie LNG, w miejsce konwencjonalnych paliw ropopochodnych.

Potrzeby zapewnienia dostępności usługi bunkrowania w tych lokalizacjach zawarto w „Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych” opracowanych przez Ministerstwo Energii.

Źródło: [gospodarka.morska.pl](http://gospodarka.morska.pl)

## **16 porzuconych marynarzy przez armatora po wielu miesiącach wróciło do kraju.**

---

16 członków załogi statku kontenerowego Avonmoor otrzymało wynagrodzenie i wróciło do domu na Ukrainę po tym, jak zostało opuszczone przez cztery miesiące w Maroku - podała Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu (ITF).

Marynarze zostali opuszczeni w porcie Casablanca przez właściciela statku Tylos Shipping and Marine Services w styczniu 2018 r. Marynarze stracili pensje, podstawowe świadczenia, paliwo i materiały pierwszej pomocy.

Co więcej, zbudowany w 1998 roku statek był pozbawiony energii, a jednocześnie zakotwiczony w otworze portu, co spowodowało poważne obawy o bezpieczeństwo załogi.

Tylos Shipping and Marine Services to recydywista w kwestii porzucania swojej załogi. Według ITF, na tej samej jednostce i wielu innych doszło do innych problemów, związanych z niewypłaconymi płacami i brakiem repatriacji załogi.

- ITF ma obecnie do czynienia z trzema przypadkami porzucenia załogi przez tego armatora. Jest to również drugi przypadek porzucenia załogi na tym statku, z czego pierwszy został rozwiązany dopiero we wrześniu zeszłego roku. Statek został porzucony na Malcie - wskazał związek.

Porzucona załoga została repatriowana do domu na Ukrainie dzięki skoordynowanym wysiłkom inspektorów ITF, Związku Zawodowego Marokańczyków (UMT), filii ITF, ochrony i ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej (P & I), władz portowych i ambasady ukraińskiej.

Załoga otrzymała wynagrodzenie w wysokości 107 000 dolarów od P & I, z czego 20 000 dolarów zostało wypłacone przez właściciela w grudniu.

Źródło: [www.itf.org](http://www.itf.org).

### ***Wypadek na Kanale Kilońskim. Wrota śluzy znowu uszkodzone.***

---

Wypadek na Kanale Kilońskim. Statek BF Timaru podczas wchodzenia do śluzy w Holtenu w Kilonii uderzył w jej wrota. Nikomu nic się nie stało.

Do zdarzenia doszło w piątek 20/04 o 7 rano. Statek nie został uszkodzony, a po inspekcji kadłuba załoga mogła kontynuować podróż. Jednostka BF Timaru spodziewana jest w najbliższą niedzielę w Gdańsku.

W przeciwieństwie do drobnicowca, uszkodzone zostały jednak wrota śluzy, które wymieniono zaledwie dwa tygodnie temu, po tym jak staranował je kontenerowiec Akacia.

Część nawodna wrót jest wgnieciona, nie wiadomo jeszcze, w jakim stanie jest ich podwodna część. Ruch na kanale nie został wstrzymany.

BF Timaru ma 128,65 m długości, 19 m szerokości, 6,4 m zanurzenia oraz 11 142 t nośności. Zbudowana w 2006 r. jednostka pływa pod banderą Antigu i Barbudy. Jej operatorem jest BF Shipmanagement GmbH & Co. KG.

Źródło: [Wprost.pl](http://Wprost.pl)

### ***Libia: Grupa terrorystów zaatakowała instalacje naftowe w pobliżu portu As-Sidr.***

---

Nieznana bliżej grupa terrorystyczna zaatakowała w sobotę 20/04 ropociąg łączący złoża eksploatowane przez koncern naftowy al-Waha z portem As-Sidr - podały władze spółki. Instalacje są objęte pożarem, trwają próby jego ugaszenia - napisano w komunikacie koncernu.

"Za wcześnie na oszacowanie możliwych strat" - podkreślono.

Ropociąg ten był już raz zaatakowany przez grupę islamistów w grudniu. Straty koncernu al-Waha oceniono wówczas na od 70 tys. do 100 tys. baryłek ropy dziennie.

Porty As-Sidr i Ras Lanuf leżą między Syrta, którą przez długi czas kontrolowali islamisci a Bengazi, gdzie ma siedzibę uznawany przez społeczność międzynarodową rząd Libii. Oba porty były nieczynne od grudnia 2014 roku.

Od upadku reżimu Muammara Kadafiego w 2011 roku Libia znajduje się w stanie chaosu. W kraju przez kilka lat funkcjonowały dwa rywalizujące ze sobą parlamenty i wyłonione przez nie rządy. Uznawany przez społeczność międzynarodową parlament (Izba Reprezentantów) działał w Tobruku, natomiast parlament w Trypolisie, Powszechny Kongres Narodowy, sprzyjał radykalnym islamistom i nie był uznawany na świecie.

Kryzys dwuwładzy udało się ostatecznie zażegnać, jednak zamęt i brak autorytetu władzy wykorzystywane są przez radykalne ugrupowania. Pilnująca As-Sidr i Ras Lanuf Straż Instalacji Naftowych jest lojalna wobec rządu Libii, ale musi stawić czoła próbującym kontrolować infrastrukturę petrochemiczną grupom.

Przed dwoma laty w obu portach doszło do pożaru siedmiu zbiorników ropy. Zostały one zaatakowane i podpalone przez dżihadystów.

Libijski eksport ropy spadł do mniej niż jednej czwartej sięgającego 1,6 mln baryłek dziennie eksportu z 2011 roku.

Źródło:pap.pl

### ***Maersk Line zamówił dwa duże kontenerowce w stoczni HHI.***

---

Duński przewoźnik kontenerowy Maersk Line wykorzystał opcję w poprzednim kontrakcie i zlecił koreańskiej stoczni Hyundai Heavy Industries (HHI) budowę dwóch kontenerowców o ładowności 15,2 tys. TEU.

Obie jednostki mają być dostarczone w drugiej połowie 2019 roku. Spółka zdecydowała się na ten ruch po zaobserwowaniu wzrostu popytu na rynku. Mimo to jest to pewnym zaskoczeniem, biorąc pod uwagę wcześniejsze zapowiedzi armatora o nieposzerzaniu floty.

- Podczas gdy naszym preferowanym sposobem zwiększania floty jest inwestowanie w tonaż z drugiej ręki, obejmuje to również przegląd rynku kontenerowców - dużych i małych, nowych i wycarterowanych. Statki klasy H stanowią unikalny segment, który nie jest dostępny na rynku wtórnym – czytamy w oświadczeniu Maersk Line.

- Jesteśmy bardzo zadowoleni z naszych statków klasy H. Dodają one elastyczności operacyjnej i stanowią segment, który nie jest dostępny na rynku wtórnym i rynkach czarterowych. Zastąpią one starszy, mniej wydajny tonaż, ponieważ będziemy nadal ściśle zarządzać naszą przepustowością – czytamy dalej.

Maersk Line zanotował zysk 584 mln dolarów w 2017 roku. To o wiele lepszy wynik niż rok temu, gdy koncern stracił 367 mln dolarów.

Przychody koncernu w zeszłym roku wzrosły o 14,9 proc, do 23,8 mld dolarów, o 3,1 mld dolarów więcej niż w 2016 roku. Wpływ na to miał 11,7 procentowy wzrost rejsów jednostek Maerska.

Wciąż kulą u nogi Maerska są sektory transportu i wydobywania ropy, z powodu kryzysu na rynku. Podobnie sprawa wyglądu w sektorze transportu kontenerowego. Mimo tego to w tym sektorze Soren Skou, prezes Maerska, widzi przyszłość koncernu. Tym bardziej, że widać pierwsze znaki ożywienia na rynku.

Źródło: gospodarkamorska.pl

### ***Hapag Lloyd wspiera inwestycje portu w Hamburgu.***

---

Największy niemiecki armator kontenerowy, Hapag-Lloyd, chce, by władze sądownicze były bardziej ustępliwe w sprawie pogłębienia rzeki Łaby, która umożliwi wpływanie do portu w Hamburgu dużych kontenerowców.

- Ta inwestycja ma mnóstwo pozytywnych. Dzięki pogłębieniu i poszerzeniu Łaby statki będą mogły łatwiej nawigować po tych wodach. Poza tym dzięki zawijaniu większych kontenerowców obniżą się koszty przeładunku i czas oczekiwania - powiedział Rolf Habben Jansen, prezes Hapag-Lloyd.

Rozmowy o potrzebie tej inwestycji trwają już od dwóch lat. Powodem braku decyzji o pozwoleniu na start projektu wcześniej był protest ekogrup, według których oryginalny plan pogłębienia źle wpłynie na lokalne środowisko.

Wykonanie tej inwestycji pozwoli wpływać do Hamburga większym o 1800 TEU statkom, bez konieczności ich częściowego rozładunku. Tylko w ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy tego roku zawinęły tam 163 kontenerowce o pojemności od 14000 do 19000 tys. TEU, podczas gdy rok temu – 88. Te największe nie były jednak w pełni załadowane, bowiem nie pozwala na to obecna głębokość torów wodnych w kierunku do Hamburga.

To powoduje spadek przeładunku kontenerowców, który widać po obecnych wynikach portu. Port z Hamburga spadł na trzecie miejsce wśród największych portów z terminalami kontenerowymi w rejonie Morza Północnego. Wyprzedzają go Rotterdam – 9,27 mln TEU i Antwerpia – 7,56 mln TEU.

Przypomnijmy, że podobnie jak np. port Szczecin, Hamburg leży w odległości ok. 60 km od morza.

Źródło:gospodarkamorska.pl

### ***Stany Zjednoczone wyraziły zaniepokojenie przejęciem terminalu Long Beach przez chińskie Cosco.***

---

Rada Bezpieczeństwa Narodowego USA ujawniła swoje zaniepokojenie przejęciem dużego terminala kontenerowego Long Beach przez chiński koncern Cosco.

Nabycie terminalu to część przejęcia koncernu Orient Overseas International Ltd (OOIL). Wartość całkowita transakcji to 6,3 mld dolarów.

Szefowie COSCO spotkali się w tym tygodniu z urzędnikami Komitetu Inwestycji Zagranicznych w Stanach Zjednoczonych (CFIUS) i zaproponowali, że sprzedadzą część udziałów w terminalu lub całkowicie się go pozbędą. Rzecznik Departamentu Skarbu odmówił komentarza w tej sprawie. Przypomnijmy, że w lipcu zeszłego roku Cosco Shipping złożyło ofertę zakupu armatora Orient Overseas International za cenę 6,3 mld dolarów. Uczyniłoby to z Cosco trzeciego największego przewoźnika kontenerów na świecie.

To będzie kolejna z serii połączeń i wchłoneń na rynku kontenerowym, w której efekcie sześciu armatorów kontroluje 63 proc. rynku. OOIL ma w tym roku 2,7 proc. udziałów.

Akcjonariusze Orient Overseas zgodzili się sprzedać 68,7 proc. udziałów do Cosco. Ich cena wynosi 6,3 mld dolarów. To zbyt wysoka liczba, biorąc pod uwagę, że rynek przewozów kontenerowych dopiero wychodzi z kryzysu. Możliwe, że Cosco zgodziło się na taką cenę z powodów ambicjonalnych, nie biznesowych.

Dzięki zakupowi bowiem chiński armator będzie miał we flocie ponad 400 statków o łącznej ładowności ponad 2,9 mln TEU. Dałoby to spółce trzecie miejsce na świecie, za duńskim Mærskem i szwajcarskim Mediterranean Shipping Company. Oznacza to, że Chińczykom udałoby się w końcu przeskoczyć francuskie CMA CGM, które obecnie zajmuje trzecie miejsce.

Alianse i fuzje to sposób linii żeglugowych na przywrócenie równowagi między popytem i podażą oraz zwiększenie rentowności działalności. Miało to być następstwem efektów uzyskanych z ekonomii skali. Ostatnim przykładem konsolidacji jest fuzja armatorów Hapag-Lloyd i UASC.

Źródło:gospodarkamorska.pl

### ***Elektryczna pilotówka od Robert Allan Ltd.***

---

Usługi pilotażowe różnią się na całym świecie, niektóre wymagają dłuższego czasu na morzu, inne krótszego. Kanadyjskie biuro projektowe Robert Allan Ltd. opracowało nową elektryczną pilotówkę przeznaczoną na niewielkie odległości, gdzie przejazd do statku wynosi 5 mil morskich lub mniej.

RALLY 1600-E to aluminiowa wersja bardzo udanego stalowego poprzednika. Łódź jest wyposażona w elektryczny układ napędowy z dwiema śrubami oraz akumulatory o dużej pojemności, które można ładować przy nabrzeżu. Podwójne zespoły prądotwórcze zapewniają powrót do portu i możliwość rozszerzenia zasięgu w przypadku awarii. Maksymalna prędkość bezemisyjnej jednostki to 20 w. Dzięki połączeniu tych wszystkich cech piloci mają być szybko i bezpiecznie transportowani na statek.

Napęd główny – dwa silniki o mocy 500 kW z magnesami stałymi i o maks. 2 800 obr./min., zasilają falowniki tyrystorowe. Poprzez standardowe przekładnie nawrotno-redukcyjne o przełożeniu 3:1 jest on połączony z konwencjonalnymi wałami i śrubami napędowymi o maks. 840 obr/min.

System akumulatorów składa się z 70 modułów Spear SMAR-11N-224 o wydajności 815 kWh. Zgodnie z wymaganiami klasy, są one umieszczone w oddzielnym przedziale, który znajduje się na śródokręciu, pomiędzy pomieszczeniami mieszkalnymi a siłownią. Akumulatory są chłodzone cieczą, a cała przestrzeń jest dobrze wentylowana i wyposażona w system gaśniczy FirePro.

Cały projekt kwalifikuje się do uzyskania świadectwa klasy towarzystw klasyfikacyjnych takich jak Lloyd's Register, ABS lub Bureau Veritas.

#### **RALLY 1600-E w liczbach**

Długość całkowita: 16 m

Szerokość: 5 m

Moc napędu głównego: 2 x 500 kW

Prędkość: 20 węzłów

Załoga: 2

Piloci: 4

Źródło: [gospodarkamorska.pl](http://gospodarkamorska.pl)

#### **Ekostatki.**

---

W tym roku ma ruszyć budowa jednego z najbardziej niezwykłych statków, jakie do tej pory pływały po oceanach. „Ecoship” japońskiej organizacji Peace Boat będzie luksusowym wycieczkowcem przeznaczonym dla 2 tys. pasażerów, który oprócz standardowego, choć możliwie ekologicznego, napędu na gaz ziemny zostanie wyposażony w 10 rozkładanych sztywnych żagli. Dzięki sile wiatru wygenerują one średnio 4%, a maksymalnie 10% mocy potrzebnej do poruszania jednostką. Żagle wyprodukują także prąd, a to dzięki pokrywającym je bateriom słonecznym. Ogniwa zostaną zamontowane również na pokładzie. To jednak nie koniec technicznych nowości. Wzorowany na ciele wieloryba kadłub ma stawiać mniejszy opór wodzie, generatory wiatrowe będą produkować dodatkową energię, a rosnące na kilku pokładach rośliny – pochłaniać dwutlenek węgla. Projektanci statku szacują, że „Ecoship” wytworzy 40% mniej CO<sub>2</sub> niż inne nowoczesne jednostki wycieczkowe. Pionowe ogrody dostarczą przy tym pożywienia dla gości, system odzyskiwania wody zredukuje zanieczyszczenia, a organiczne odpady staną się kompostem.

Po co to wszystko? Peace Boat to pozarządowa organizacja propagująca zasady pokojowego współistnienia, prawa człowieka, ochronę środowiska i zrównoważony rozwój. Obecnie jednym z jej głównych narzędzi jest odwiedzający różne zakątki świata statek „Ocean Dream”. Jego personel prowadzi działalność edukacyjną, organizuje konferencje i udziela pomocy humanitarnej. „Ecoship” ma w podobny sposób promować proekologiczne rozwiązania dla morskiego transportu. Będzie także działał jako pływające laboratorium – do badania oceanów, klimatu i testowania nowych technologii.

Dalej czytelnik się dowie, jaką elektryczną jednostkę towarową stworzyli Chińczycy, jak wygląda napędzany elektrycznie Yara Birkeland mający już niedługo przewozić kontenery między Brevikiem a Larvikiem, o pracach nad systemem Wind Challenger, którego główny element stanowią duże sztywne żagle, o latawcach Firmy SkySails wykonujących w powietrzu ruch w kształcie cyfry 8, co pozwala uzyskać maksymalną siłę ciągnącą statek z danej powierzchni żagla, o pionowym cylindrze mającym szansę upowszechnić się pod nazwą Rotor Sail dzięki wysiłkom firmy Norsepower.

Źródło: [WiedzaiZycie.pl](http://WiedzaiZycie.pl)

## *Info OMK.*

---

### **Twoje prawa wynikające z Konwencji Pracy na Morzu MLC 2006.**

#### **Marynarskie umowy o pracę**

Najlepszą gwarancją właściwych warunków pracy na morzu jest podpisanie umowy o pracę lub kontraktu („contract of employment”) opartego na warunkach układu zbiorowego pracy („CBA”) akceptowanego przez ITF (Międzynarodowa Federacja Transportowców). Poniżej prezentujemy kilka zasad, którymi w naszej opinii należy się kierować przed podpisaniem kontraktu:

1. Nigdy nie podejmuj pracy na statku bez podpisania umowy o pracę lub kontraktu ustalającego zasady i warunki Twojego zatrudnienia.
2. Twój kontrakt musi być podpisany przez Ciebie oraz Twojego pracodawcę, być łatwo zrozumiały i możliwy do egzekwowania na drodze prawnej. Po stronie pracodawcy kontrakt może być podpisany przez armatora, przedstawiciela armatora albo przez inną osobę działającą jako armator, taką jak zarządzający statkiem, agent lub wynajmujący statek bezzałogowo.
3. Musisz otrzymać i posiadać podpisany oryginał umowy, której kopia musi być dostępna także na statku.
4. Sprawdź czy warunki Twojego kontraktu odnoszą się do jakiegokolwiek układu zbiorowego pracy akceptowanego przez ITF. Jeśli tak to upewnij się, że warunki CBA są Tobie znane.
5. Jeżeli Twoja umowa lub CBA nie są sporządzone w języku angielskim, dla statków eksploatowanych na wodach międzynarodowych, na statku musi dostępna być ich wersja anglojęzyczna.

Co musi się znajdować w Twoim kontrakcie:

- Twoje pełne imię i nazwisko, data oraz miejsce urodzenia
- Nazwę armatora oraz jego siedzibę
- Miejsce i datę zawarcia umowy
- Stanowisko na statku
- Wysokość wynagrodzenia i sposób jego naliczenia
- Wymiar corocznego, płatnego urlopu
- Warunki rozwiązania umowy, włącznie z okresem wypowiedzenia dla umów na czas nieoznaczony (nie może on być mniejszy dla armatora niż dla marynarza tj., nie możesz zostać poproszony o złożenie wypowiedzenia 2-miesięcznego, jeśli armatora obowiązuje w tym zakresie okres jednego miesiąca)
- Datę wygaśnięcia, jeśli umowa sporządzona została na czas określony
- Port docelowy, jeśli umowa sporządzona została na konkretną podróż musisz znać okres czasu od czasu zawinięcia do chwili Twojego wyokrętowania
- Świadczenia z tytułu ochrony zdrowia i zabezpieczenia społecznego ze strony armatora
- Szczegóły dotyczące Twojej repatriacji
- Odniesienie do CBA, jeśli ma to zastosowanie
- Wszelkie inne szczegóły wymagane przez prawo krajowe

### **Wynagrodzenia**

1. Masz prawo do otrzymywania regularnie pełnego wynagrodzenia, co najmniej raz w miesiącu, zgodnie z Twoją umową o pracę albo CBA.



2. Twój pracodawca musi dostarczyć Tobie miesięczne rozliczenie określające kwotę należną i kwotę wypłaconą, włącznie z dodatkowymi płatnościami i kursem wymiany jeśli waluta różna jest od ustalonej w umowie o pracę.
3. Wynagrodzenia zasadnicze („basicwage”) oznacza płacę za normalny czas pracy, normalnie 8 godzin/dzień od poniedziałku do piątku i nie więcej niż 48 godzin/tydzień. Wynagrodzenie zasadnicze nie powinno być niższe od zalecanej płacy minimalnej ustalonej przez MOP (Międzynarodowa Organizacja Pracy).
4. Jeśli pracujesz w wymiarze przekraczającym normalny czas pracy, powinieneś otrzymać wypłatę za nadgodziny. MOP ustaliła, że minimalna wysokość stawki za nadgodzinę powinna wynosić 1,25 stawki podstawowej. Rejestr nadgodzin powinien być prowadzony przez Kapitana i zatwierdzamy przez Ciebie przynajmniej raz w miesiącu. Jeśli musisz pracować w dzień uznawany za dzień odpoczynku albo święto państwowe, albo przez prawo krajowe lub przez warunki Twojego CBA, powinieneś wówczas być uprawniony do wypłaty nadgodzin lub w zamian czasu wolnego.

Twój pracodawca musi zagwarantować, że jesteś w stanie przekazywać całość lub część swojego wynagrodzenia do domu. Powinno to następować w ramach regularnych przekazów bankowych należności ustalonych w chwili podpisywania kontraktu. Przekazy powinny być przekazywane na czas do osoby lub na konto przez Ciebie wyznaczone. Nie należy oczekiwać ponoszenia przez Ciebie nierozsądnych opłat za takie usługi. Kurs wymiany musi być aktualnym kursem rynkowym, albo kursem opublikowanym publicznie, nie będącym dla Ciebie niekorzystnym.

### **W jakich sytuacjach Związek naprawdę może Ci pomóc?**

#### **Oto kilka z nich :**

- Po 6-miesięcznej przynależności do OMK można skorzystać z zapomogi szkoleniowej do kursów i szkoleń związanych z STCW.
- Po 6-miesięcznej przynależności do OMK przysługują Ci świadczenia statutowe w następujących przypadkach: urodzenie dziecka, śmierć członka rodziny, wypadki losowe.
- Sprawdzimy dla Ciebie poprawność podpisywanego kontraktu
- Sprawdzimy, czy statek na który jedziesz jest pokryty układem zbiorowym, kto naprawdę jest armatorem i jaką ma opinie.
- Masz problem z agencją pośredniczącą bądź nie jesteś jej pewien? Zgłoś się do nas.
- W razie jakiegokolwiek trwałego uszczerbku na zdrowiu pomożemy załatwić wszelkie formalności w uzyskaniu odszkodowania.
- W razie jakichkolwiek nieprawidłowości na statku służymy nie tylko natychmiastową radą na całym świecie ale i pomocą, w tym prawniczą, w dochodzeniu swoich roszczeń i praw.
- Nawet w najdalszym zakątku świata nie jesteś sam, masz do kogo zwrócić się o pomoc.
- Masz dostęp do wielu informacji związanych z marynarskim rynkiem pracy - i to pewnych, bo pochodzących z bezpośrednio od innych kolegów marynarzy.
- Jesteś objęty ubezpieczeniem NNW na koszt Organizacji, w pracy i podczas wypoczynku, również ubezpieczenie działa w strefach ataków pirackich

[www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)

## *Sandecja nie składa broni w walce o utrzymanie.*

Sandecja Nowy Sącz wygrała pierwszy mecz o punkty od września ubiegłego roku! W niedzielnym spotkaniu 32. kolejki Lotto Ekstraklasy zespół prowadzony przez trenera **Kazimierza Moskala** pokonał 3:1 Arkę Gdynia.

W niedzielne popołudnie w Niecieczy na gole trzeba było czekać do drugiej połowy. W 50. minucie gry Bułgar **Plamen Krachunov** z prawego skrzydła dośrodkował w szesnastkę drużyny gości. Tam czekał **Patrik Mraz**, którego ubiegł **Damian Zbozień**. Obrońca Arki interweniował jednak tak pechowo, że posłał piłkę do własnej bramki.

Zespół trenera **Leszka Ojrzyńskiego** potrafił dość szybko odrobić straty. W 72. minucie gry **Dawid Soldecki** bardzo dobrze uruchomił na skrzydle **Grzegorza Piesio**. Pomocnik Arki bez namysłu dośrodkował w pole karne Sandecji, a tam kompletnie niepilnowany Meksykanin **Enrique Esqueda** głową skierował piłkę do siatki.

Wydawało się, że potyczka w Niecieczy zakończy się podziałem punktów, jednak końcówka należała do gospodarzy. W 90. minucie kolejny z obrońców Arki zaliczył samobójcze trafienie: tym razem padło na **Marcina Warcholaka**, który skierował piłkę do bramki **Pavela Steinborsa** po zagranii **Aleksandara Koleva**.

Już w doliczonym czasie gry wynik meczu na 3:1 dla ekipy trenera Moskala ustalił **Adrian Danek**.

Dla Sandecji to pierwsze zwycięstwo w Lotto Ekstraklasie od 22 kolejek! Dzięki kompletowi punktów zdobytemu w spotkaniu z Arką, zespół z Nowego Sącza nadal ma szansę na utrzymanie w lidze.

### TABELA

#### 32 kolejka

	Z	R	P	Z/S	P
1 Lech Poznań	16	10	6	50:24	58
2 Jagiellonia Białystok	17	6	9	49:38	57
3 Legia Warszawa	18	3	11	44:32	57
4 Wisła Płock	16	5	11	45:37	53
5 Górnik Zabrze	13	11	8	58:48	50
6 Korona Kielce	12	12	8	45:40	48
7 Zagłębie Lubin	11	13	8	40:34	46
8 Wisła Kraków	12	9	11	43:39	45
9 Cracovia	11	9	11	42:41	42
10 Arka Gdynia	10	10	12	40:37	40
11 Śląsk Wrocław	9	10	13	38:49	37
12 Pogoń Szczecin	9	8	15	36:48	35
13 Lechia Gdańsk	8	10	13	41:52	33
14 Piast Gliwice	6	13	13	29:40	31
15 Bruk-Bet Termalica	7	8	17	33:56	29
16 Sandecja N. Sącz	5	13	14	30:48	28

Źródło: PiłkaNozna.pl

## Wydarzyło się 23 kwietnia - kalendarium

23 kwietnia jest 113 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 252 dni. 23 kwietnia jest Światowym Dniem Książki i Praw Autorskich.

Imieniny obchodzą:

Achilles, Adalbert, Egidia, Feliks, Fortunat, Gabriela, Gerard, Gerarda, Helena, Idzi, Jerzy, Lena, Maria, Marol, W ojciech i Wojciecha.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

**997r.** – Męczeńska śmierć biskupa Wojciecha podczas misji ewangelizacyjnej do kraju Prusów.

**1253r.** – Książęta wielkopolscy Przemysł I i Bolesław Pobożny lokowali Poznań na prawie niemieckim.

**1313r.** – Pierwsza wzmianka o Warszawie.

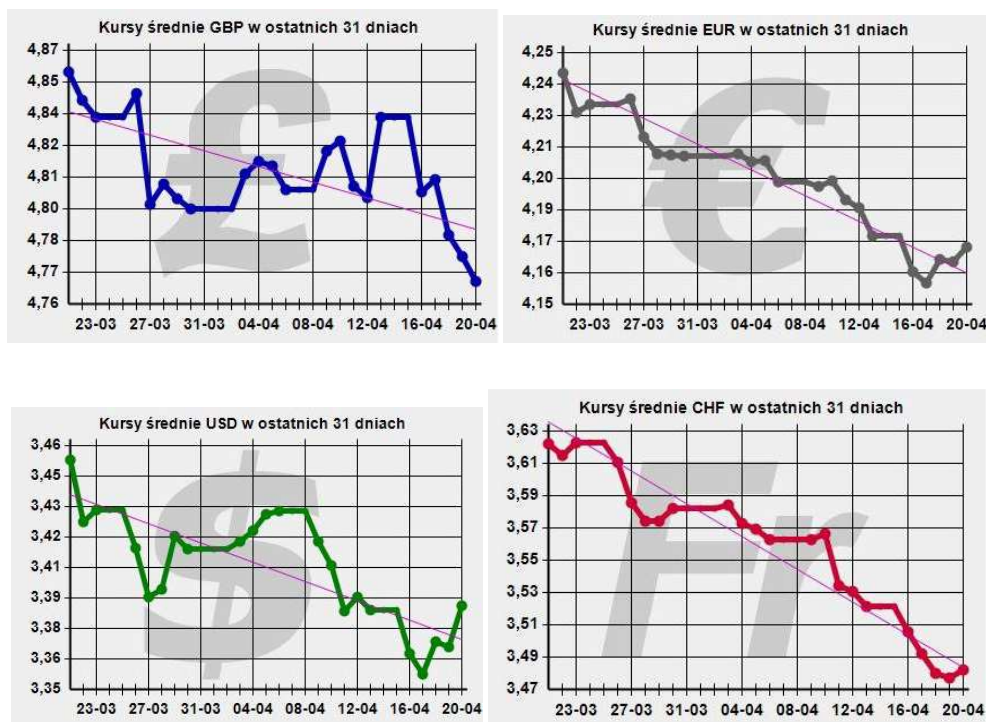
**1810r.** – W kościele pw. św. św. Rocha i Jana Chrzciciela w Brochowie został ochrzczony Fryderyk Chopin..

**1890r.** – W Białej Krakowskiej (dziś dzielnica Bielska-Białej) doszło do demonstracji robotniczej, która przerodziła się w zamieszki antysemickie. W wyniku starć z żandarmerią zginęło 11 osób.

**1955r.** – Marszałek ZSRR Iwan Koniew został Honorowym Obywatelom Miasta Krakowa.

**1990r.** – Zarejestrowano Związek Harcerstwa Rzeczypospolitej.

## Kursy walut (kursy średnie NBP)





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

\*Data is delayed | USD

Last | 04/20/2018

52 week range

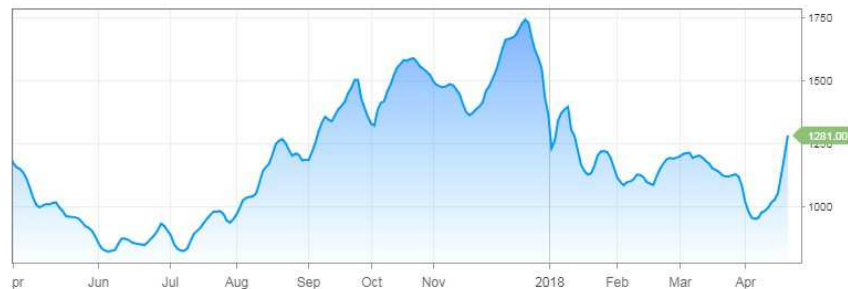
**1,281.00** **+80.00 (+6.66%)**

**948.00 - 1,395.00**

1D 5D 1M 3M 6M YTD 1Y 5Y ALL

+ Comparison

1D Display Studies + ↻ ↗



**SUMMARY** NEWS PROFILE

KEY STATS

Day High

1,281.00 Day Low

1,281.00

## Rozrywka

---

					2	9	7	
3	2							
		1		6		4		
5				4				
6								
2			7		5		1	
				9	7			
			4	2	3		5	6
			1			3	4	

(c) 2018 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2018 OnlineSudoku.pl



**Autobus z wycieczką zbliża się do granicy.**

– Piwo! Siku! – po raz któryś z rzędu rozweseleni pasażerowie zmuszają kierowcę do zatrzymania.

Po dłuższej chwili, gdy już z powrotem zajęli miejsca w autokarze, kierowca pyta głośno:

– Czy kogoś wam nie brakuje?

Cisza. Po przekroczeniu granicy do kierowcy podchodzi mężczyzna i lekko bełkocząc mówi:

– Nie ma mojej żony...

– No przecież – wścieka się kierowca – przed odjazdem pytałem, czy kogoś wam nie brakuje!

Na to facet:

– Ale mnie jej nie brakuje, tylko mówię, że jej nie ma...