

Do PGE zawinął pierwszy w historii tej spółki Panamax. Na pokładzie kanadyjski węgiel.

Aom Bianca w Porcie Gdańskim Eksploatacja. To pierwszy w historii tej spółki Panamax, jaki zawinął do portu wewnętrznego w Gdańsku. Na jego pokładzie przyłynęło 32 000 t węgla koksującego z Vancouver w Kanadzie.

– Ta pierwsza operacja świadczy o tym, że nie tylko statki do 40 000 t, ale również te typu Panamax mogą być obsługiwane w naszym porcie – mówi Piotr Karczewski, prezes Portu Gdańskiego Eksploatacja.

Panamax to połączenie słów „Panama” i „maksimum”. Określa się nim statek o maksymalnych wymiarach gabarytowych, które umożliwiają mu żeglugę przez Kanał Panamski. To 294,1 m długości, 32,3 m szerokości, 12 m zanurzenia oraz 57,9 m wysokości od linii wodnej do najwyższej położonego punktu statku.

Statek Aom Bianca ma 228,99 m długości, 32,26 m szerokości oraz 11,4 m zanurzenia. Jego nośność to 81 791 t. Masowiec został zbudowany w 2017 r. w stoczni TSUNEISHI HEAVY INDUSTRIES (CEBU), Inc. na Filipinach. Pływa pod singapurską banderą.

Aom Bianca zacumował w PGE w środę popołudniu. Zanim to jednak nastąpiło, 30 000 t węgla koksującego zostało wyladowane w Porcie Północnym w Gdańsku. Następnie jednostka w asyście holowników trafiła na Nabrzeże Rudowe Portu Gdańsk.

– Mamy obiecane od klienta, że raz na kwartał taki Panamax będzie wpływał do naszego portu – zapewnia Karczewski.

Port Gdański Eksploatacja jest głównym operatorem przeładunkowym na terenie Portu Gdańsk w części portu wewnętrznego, umiejscowionego wzdłuż odcinka Martwej Wisły i Kanału Portowego, oraz wyłącznym przeładowcą w Gdańskim Terminalu Kontenerowym. Zajmuje się przeładunkiem różnego rodzaju towarów pomiędzy morskimi i śródlądowymi (statek, barka) a lądowymi środkami transportu (samochody, wagony). Operacje przeładunkowe wykonuje na 8 nabrzeżach: WOC I, WOC II, Oliwskim, Wiślanym, Szczecińskim, Węglowym, Rudowym i Administracyjnym.

Źródło gospodarka morska.pl

Porty brytyjskie mają wyjście awaryjne w razie Brexitu.

Brexit to szansa na zwiększenie wolności gospodarczej w Wielkiej Brytanii, jeżeli ten kraj opuści Unię celną Unii Europejskiej. Będzie to okazja dla brytyjskiego rządu do nadania większej wolności tamtejszym portom.

Wolnorynkowy brytyjski think tank Centre for Policy Studies namawia rządzących do zastosowaniu ich projektu The Free Ports Opportunity. Zakłada on przekształcenie obecnych portów w autonomiczne Wolne Porty, które znajdują się poza przepisami celnymi kraju. Oznacza to, że na terenie tych obiektów i w okolicy można by importować, produkować i eksportować towary bez płacenia ceł i podatków do budżetu Wlk Brytanii.

Według CPS zwiększy to produktywność brytyjskich fabryk, da więcej miejsc pracy oraz posłuży do promocji handlu. Byłaby to diametralnie inna rzeczywistość od obecnej, gdzie UE decyduje o polityce celnej i handlowej.

Dzięki Brexitowi brytyjskie terminale nie znajdują się także w proponowanym unijnym planie dotyczącym regulacji usług portowych, który zdaniem ekspertów uderzyłby mocno w porty Wielkiej Brytanii, ponieważ większość z nich należy do prywatnych inwestorów podczas, gdy większość europejskich odpowiedników otrzymuje dotacje z budżetów lokalnych samorządów.

Poddane do dyskusji nowe zasady wspierają usługi portowe w zakresie m.in.: nawigacji, jednakże zawierają dodatkowe opłaty portowe oraz zwolnienia na stanowiskach, co mogłoby wyrzucić presję kosztową na operatorach brytyjskich a w efekcie zniszczyć ich zdolność do kontrolowania cen.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Norwegia przygotowała trzecie pole testowe dla statków bezzałogowych.

Norwegia jeszcze mocniej angażuje się w prace nad żeglugą bezzałogową. Kraj ten uruchomił trzecią strefę dedykowaną testowaniu tego rozwiązania.

Udostępnienie specjalnego obszaru, w ramach którego możliwe będzie badanie i sprawdzanie statków zautomatyzowanych, pozwalających na eksploatację bezzałogową, to kolejny ważny etap w rozwoju technologii, które zdaniem ekspertów zrewolucjonizują żeglugę.

Specjalna strefa, w której możliwe jest prowadzenie testów, znajduje się na zachodnim wybrzeżu Norwegii, w Horten. Podkreślono, że wykorzystanie tego obszaru do testów i badań możliwe będzie nawet zimą.

Pole testowe jest oczkiem w głowie norweskiego rządu, który stawia duży nacisk na innowacje. Jego przedstawiciele zapewнили, że z udostępnionego, specjalnego obszaru korzystać mogą wszystkie firmy, które pracują nad rozwiązaniami służącymi rozwojowi nowej technologii. Firma DIMECC, która jest operatorem oraz zajmie się nadzorem tego obszaru, już otrzymuje pierwsze zgłoszenia od firm zainteresowanych wykorzystaniem pola manewrowego.

Choć rozpoczęcie ewentualnych prób w tym miejscu możliwe będzie jeszcze w 2017 r., pierwsze testy spodziewane są w 2018 r.

Źródło :pap.pl

Index BDI z rekordowym w tym roku wynikiem. Masowce zarabiają więcej.

Bałtycki Indeks Towarowy osiągnął w obecnym tygodniu rekordową w tym roku wysokość, dzięki większym stawkom wszystkich masowców, w szczególności capesize.

Indeks bierze pod uwagę średnie, dzienne zarobki masowców typu: capesize (pow. 80 tys. ton nośności), panamax (60-80 tys. ton), supramax (35-59 tys. ton) oraz handysize (10-35 tys. ton).

Ogólny index wzrósł o 76 pkt do 1702 pkt. To dziewiąty z rzędu wzrost indeksu i najwyższy wynik w tym roku.

Najwięcej wzrósł indeks capesize, aż o 98 punkty, do 3461 pkt. Oznacza to, że armatorzy tych masowców mogą liczyć na zarobki rzędu 27,446 dolarów dziennie.

Wzrósł także indeks panamaxów, lecz tylko o 65 punkty do 1630 pkt. Oznacza to, że dziennie zarobki tych jednostek wyniosły 15,867 dolarów dziennie.

Mniejsze statki tradycyjnie notują mniejsze fluktuacje stawek. Indeks supramaxów wzrósł o 12 pkt do 947 pkt, a handysize o 7 pkt do 547 pkt.

Do 2020 roku branża przewozów masowych zmieni się nie do poznania. Będziemy świadkami bankructw i konsolidacji na rynku. Najlepsi armatorzy będą operować dużą flotą, która pozwoli im lepiej dostosować się do następnych kryzysów. Zmarginalizowana zostanie za to rola mniejszych przewoźników.

Kolejne 3 lata obfitować powinny więc w wiele zmian.

Źródło: MorzaiOceany.pl

Morświny mają metamateriał w głowie.

Dzięki złożonej budowie tkanek głowy morświny potrafią zogniskować wiązkę ultradźwięków, naginając prawa fizyki - informuje pismo „Physical Review Applied”.

Morświny różnią się od delfinów głównie krótszym pyskiem i zębami przypominającymi łopatki lub dłuta (zęby delfinów są stożkowate). Są też mniej inteligentne i mniej widowiskowo wyskakują z wody. Podobnie jak delfiny, morświny wykorzystują echolokację do wykrywania zdobyczy (głównie ryb i głowonogów) z odległości nawet 30

metrów. Emitują ultradźwiękowe sygnały w formie zogniskowanej wiązki, której kierunek potrafią zmieniać nie poruszając głową.

Yu Zhang z chińskiego Xiamen University wykonał tomografię komputerową (CT) morświna azjatyckiego (*Neophocaena phocaenoides*), zwanego też morświnkiem bezpłetwym. Na tej podstawie udało się ustalić właściwości akustyczne różnych tkanek głowy tego morskiego ssaka.

Naukowcy zebrali także wykonane w warunkach polowych nagrania sygnałów emitowanych przez morświny i stworzyli model matematyczny, symulujący wytwarzanie wiązek ultradźwiękowych i kontrolowanie ich.

Jak się okazało, kombinacja kości, przestrzeni powietrznych i tkanek (w tym usytuowanej z przodu głowy tłuszczowej "soczewki akustycznej" zwanej melonem) działa jak metamateriał, jednak w sposób, który nie odpowiada właściwościom typowych materiałów. Dzięki odbijaniu, załamaniu i rozpraszaniu w metamateriale, zamiast kuliście rozchodzących się fal powstaje ukierunkowana wiązka.

Morświn potrafi poszerzyć wiązkę ultradźwięków, ściskając „melon” mięśniami twarzowymi - dzięki temu doganianej rybie dużo trudniej wymknąć się z wiązki.

Inną osobliwością są - mniejsze od długości wytwarzanej fali - rozmiary tak zwanych phonic lips (jest to struktura przypominająca zasadą działania naszą krtań). Wytwarzane przez phonic lips ultradźwięki powinny się rozpraszać, a nie ogniskować.

Zdaniem autorów badań sonar morświna – działający na odmiennych zasadach niż urządzenia zaprojektowane przez człowieka - może być inspiracją dla nowej generacji małych, precyzyjnych sonarów. Poznanie jego działania powinno także pomóc w tworzeniu nowych metamateriałów stosowanych w przetwornikach wytwarzających ultradźwięki. Obecne technologie nie pozwalają na zbudowanie małego przetwornika o niskiej (jak na ultradźwięki) częstotliwości i skoncentrowanej wiązce.

Źródło: pap.pl

Argentyna wini niemieckie firmy za katastrofę argentyńskiego okrętu?

Rząd Argentyny podejrzewa, że winę za katastrofę okrętu podwodnego ARA *San Juan* ponoszą dwie niemieckie firmy, które w 2011 roku przeprowadziły konserwację tej zaginionej od połowy listopada jednostki. O zarzutach informuje w niedzielę "Sueddeutsche Zeitung".

Ostatni kontakt z argentyńskim okrętem zdołano nawiązać 15 listopada. Załoga informowała wówczas, że nastąpiła awaria akumulatorów służących do napędu silników elektrycznych, ale zdołano ją opanować. Do wnętrza okrętu przedostała się woda, powodując krótkie spięcie w baterii akumulatorów.

Wydano wówczas rozkaz powrotu do macierzystej bazy Mar del Plata. Okręt znajdował się wtedy w odległości ok. 432 km od wybrzeży Patagonii. Po utracie kontaktu Organizacja Traktatu o Całkowitym Zakazie Prób z Bronią Jądrową (CTBTO) wykryła za pośrednictwem własnej sieci czujników zjawisko akustyczne, które według marynarki wojennej mogło być odgłosem implozji (zgniecenia) kadłuba okrętu.

Okręt ARA *San Juan* został zbudowany w 1983 roku w niemieckiej stoczni Emden. Sześć lat temu przeprowadzono gruntowny remont jednostki, w którym uczestniczyły dwie niemieckie firmy. W ramach przeglądu wymieniono między innymi 964 akumulatory. Koszt remontu wyniósł 5,1 mln euro.

Przewodnicząca komisji spraw zagranicznych argentyńskiego parlamentu Cornelia Schmidt-Liermann przypuszcza, że w związku z remontem doszło do wręczenia łapówki, a prace przy wymianie akumulatorów nie były odpowiednio kontrolowane. Parlamentarzystka zwróciła się do niemieckiego rządu z prośbą o pomoc w wyjaśnieniu sprawy. Jak pisze "SZ", nieprawidłowości sugeruje też argentyński minister obrony Oscar Raul Aguad Beily.

Argentyńska komisja zażądała informacji także bezpośrednio od dwóch firm niemieckich - Ferrostaal oraz EnerSys-Hawker. Ferrostaal w oficjalnym oświadczeniu odmówiła jakiegokolwiek odpowiedzialności, twierdząc, że jej rolą było tylko negocjowanie kontraktu, za co otrzymała prowizję. EnerSys-Hawker (posiadający w Europie siedem zakładów produkcyjnych, w tym dwa w Niemczech i jeden w Polsce) nie opublikował dotąd żadnej publicznej odpowiedzi na ostatnie zarzuty.

Autorzy artykułu zaznaczają, że zarzuty korupcyjne nie są nowe: przed laty opisał je argentyński sędzia. "Nie ma żadnych dowodów" - podkreśla "SZ". Sprawa wróciła, ponieważ akumulatory mogły mieć związek z katastrofą okrętu podwodnego. W czasie ostatniej zarejestrowanej rozmowy kapitan jednostki meldował przez radio, że w przedziale dziobowym, gdzie umiejscowione są akumulatory, wybuchł pożar.

Marynarka wojenna Argentyny poinformowała 30 listopada, że zakończono ratowniczą fazę poszukiwań zaginionego okrętu podwodnego. Informowano wtedy, że będą dalej prowadzone poszukiwania jednostki, jednak bez nadziei na odnalezienie żywych 44 członków załogi.

Źródło:pap.pl

Radioaktywny pierwiastek w atmosferze.

Rosyjski zakład nie jest źródłem promieniotwórczego rutenu 106, który pojawił się w atmosferze - twierdzi Gazieta.ru. Portal powołuje się na wstępne opinie komisji międzyresortowej, która badała sprawę. Według tych danych, radioaktywny pierwiastek mógł pojawić się w atmosferze w wyniku spalnięcia jednego z satelitów.

W październiku francuski Instytut Bezpieczeństwa Radiologicznego odnotował w powietrzu wysoki poziom promieniotwórczego izotopu ruten 106. Podobny komunikat wydała polska Państwowa Agencja Atomistyki jednocześnie oceniając, że stężenie nie zagraża ludzkiemu życiu. Wtedy Rosyjska Państwowa Korporacja Energii Jądrowej Rosatom zaprzeczała doniesieniom zachodnich specjalistów.

Na własną rękę badania na terenie Rosji podjęła organizacja Greenpeace. Z jej ustaleń wynikało, że do emisji radioaktywnego izotopu doszło w obwodzie czelabińskim, w kombinacie "Majak" przetwarzającym radioaktywne odpady.

Doniesienia te potwierdziła Rosyjska Federalna Służba ds. hydrometeorologii i monitoringu środowiska naturalnego. Na miejsce wysłano ekspertów. Ci jednak doszli do wniosku, że "Majak" nie jest źródłem emisji promieniotwórczego pierwiastka. W ich ocenie, ruten 106 mógł znajdować się na pokładzie jednego z satelitów i gdy ten spłonął w atmosferze, urządzenia na ziemi odnotowały w powietrzu wzrost ilości radioaktywnego pierwiastka.

Źródło: RadioSzczecin.pl

Okręty wojenne bez tajemnic.

Filozofia projektowania, zasady klasyfikacji oraz działalność legislacyjna w procesie budowy okrętów wojennych. To tylko niektóre zagadnienia, z jakimi zapoznali się uczestnicy szkolenia „Prowadzenie nadzoru nad projektowaniem, budową i próbami okrętów wojennych” zorganizowanego przez Polski Rejestr Statków. Trzydniowy kurs zakończył się w miniony piątek 08/12.

– Jest to pierwszy program, który nawiązuje do wymogów, jakie pojawiły się w ostatnim czasie na temat modernizacji polskiej Marynarki Wojennej. Uczestnikami kursu są przedstawiciele stoczni, biur projektowych, oraz polskich sił zbrojnych – tłumaczy Andrzej Madejski, prezes PRS.

Wiedzą z uczestnikami dzielili się inspektorzy i specjaliści Polskiego Rejestru Statków. Przedstawiciele tego towarzystwa klasyfikacyjnego współpracowali m.in. przy powstawaniu najnowszego polskiego niszczyciela min ORP Kormoran. Obecnie nadzorują budowę 6 holowników dla Marynarki Wojennej.

– Chcemy przekazać swoje doświadczenie, wiedzę, jak również przygotować uczestników szkolenia do nowych wyzwań, które tworzą się wręcz z dnia na dzień, związanych z postępowaniem technicznym. Rozwój mega jachtów, statków pasażerskich itd. niejako zbliża do pewnych wymagań, które związane są z projektowaniem i budową

okrętów wojennych. A nasze doświadczenie wynika m.in. z przynależności do międzynarodowych grup, działających w zakresie normowania bezpieczeństwa okrętu wojennego – mówi Janusz Diling, dyrektor pionu nadzorów przemysłowych PRS.

Mowa o Stowarzyszeniu Klasyfikacji Okrętów Wojennych Krajów NATO (NSCA) oraz Międzynarodowym Stowarzyszeniu Bezpieczeństwa Okrętów Wojennych (INSA). Ich rolą jest tworzenie nowych przepisów bezpieczeństwa okrętów wojennych. W skład stowarzyszenia INSA wchodzi marynarki wojenne i towarzystwa klasyfikacyjne, a PRS jest jednym z jego założycieli.

Szkolenie związane z okrętami wojennymi cieszyło się dużą popularnością.

– To szkolenie jest wyjściem naprzeciw oczekiwaniom całej branży morskiej. Planujemy organizację drugiej edycji w I kwartale 2018 r. – zapowiada Michał Arciszewski, specjalista ds. marketingu i szkoleń PRS.

Nie tylko okręty wojenne

PRS od kilku lat organizuje szkolenia związane głównie z wdrażaniem nowych przepisów międzynarodowych oraz funkcjonowaniem już istniejących. Do tej pory seminaria dotyczyły m.in. stateczności statku, jak również zagrożeń na statkach pasażerskich typu ro-ro.

– W najbliższym czasie planujemy zorganizowanie seminarium na temat wdrożenia załącznika 5. konwencji MARPOL (międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki) – zapowiada Monika Warmowska, dyrektor pionu naukowo-badawczego PRS.

Polski Rejestr Statków został założony w 1936 r. Jest kontynuatorem działalności Polskiego Rejestru Żeglugi Śródlądowej. To instytucja o międzynarodowym zasięgu działania. Jako członek IACS oraz organizacja uznana przez 34 Administracje Morskie oraz Unię Europejską, PRS wydaje dokumenty uznawane na całym świecie oraz wspiera rozwój okrętownictwa.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Płynie Wisła, płynie...

Na najbliższe lata zaplanowano na szeroką skalę regulację największych rzek w Polsce, w tym Wisły, Odry i Bugu. Tymczasem wiele krajów rozpoczęło przywracanie swoim rzekom ich naturalnego biegu. I tak w Stanach Zjednoczonych usuwane są największe tamy, takie jak ta w stanie Waszyngton na rzece Elwha, do której w ciągu kilku lat po stuletniej nieobecności wróciły lososie. Szwedzi przywracają naturalność skanalizowanym wcześniej rzekom, a tamtejsze uniwersytety zatrudniają specjalistów w tej dziedzinie. Holendrzy przyznają, że twarda infrastruktura hydrotechniczna na rzekach zwiększa ryzyko powodzi, a Francuzi kilka lat temu odstąpili od planów przystosowania Loary do wielkoskalowej żeglugi towarowej. Takie plany użegłownienia grożą właśnie Wiśle. Jak to w końcu jest z tą regulacją rzek?

Zmiana podejścia

Ludzie konstruują tamy i regulują rzeki od tysięcy lat, a przynajmniej od początków rolnictwa. Najstarsza znana na świecie duża zaporą została postawiona ponad 5 tys. lat temu na terenie dzisiejszej Jordanii. Z jej konstrukcją wiąza się nagły rozkwit, krótki żywot i upadek miasta Jawa. Powody stawiania tam bywały różne. Zbudowana przez Rzymian czterdziestometrowa konstrukcja w Subiaco przez ponad tysiąc lat była najwyższą tamą na świecie, a powstała dla kaprysu władcy – w celu utworzenia rekreacyjnych jezior w pobliżu letniej willi cesarza Nerona.

W 2000 r. ponad połowa rzek na świecie była już przegrodzona, a co godzinę powstawała nowa zaporą. Do dzisiaj ponad milion takich konstrukcji dostarczyło rosnącej populacji ludzkiej szeregu korzyści, zmieniając jednocześnie funkcjonowanie całych ekosystemów. Zapory są najstarszym znanym narzędziem regulacji przepływu wód. Czy to znaczy, że jedynym lub najlepszym? „Naukowcy od dziesięcioleci wskazują na pomijane koszty ekonomiczne, ekologiczne i społeczne ich konstrukcji – mówi dr Andrzej Mikulski z Uniwersytetu

Warszawskiego. – Dopiero w ostatnich latach wskutek m.in. nasilających się powodzi nastąpiła globalna zmiana w podejściu do regulacji rzek”.

Ciąg zbiorników to nie rzeka

Ekosystem rzeki to skomplikowany układ powiązań między środowiskiem doliny rzecznej a żyjącymi w niej organizmami – układ, którego osią jest płynąca woda. Zablokowanie przepływów licznymi tamami i utworzenie sztucznych zbiorników sprawiają, że rzeka przestaje pełnić funkcje rzeki. Zamienia się w ciąg jezior, a te działają całkiem inaczej.

Naturalnym procesem zachodzącym w jeziorze jest jego zarastanie. Jezioro przekształca się w łąd: misa zbiornika wypełnia się osadami i robi się coraz płytsza, zbiornik staje się coraz żyzniejszy, a jego brzegi zarastają. Na Mazurach w ciągu półwiecza ubywa nawet 10% powierzchni jezior.

Większość naturalnych zbiorników wodnych w Polsce ma przed sobą kilkaset do 2 tys. lat istnienia, ale czas życia zbiorników zaporowych jest kilkadziesiąt razy krótszy. Ponieważ do sztucznego zbiornika utworzonego na rzece dopływa woda z większej powierzchni i znajduje się on zwykle bliżej siedzib ludzkich, spływa do niego więcej zanieczyszczeń i materii organicznej niż do naturalnego jeziora. „Szczególnie nizinne zbiorniki zaporowe bardzo szybko się zamulają – zauważa dr Adriana Trojanowska-Olichwer z Instytutu Nauk Geologicznych Uniwersytetu Wrocławskiego. – Niektóre substancje, takie jak toksyny sinicowe wytwarzane podczas zakwitów, mogą długo pozostać aktywne w osadach i stanowić wtórne źródło skażenia wody”. Warto tutaj dodać, że zakwity sinicowe pojawiają się tylko w wodach stojących.

Tymczasem naturalna rzeka płynie, meandruje, rozlewa się, miesza, natlenia, oczyszcza. Przesącza się przez dno i przez porośnięte roślinnością brzegi. „Mokradła wzdłuż brzegów naturalnych rzek bardzo skutecznie wychwytyją i usuwają ze środowiska zanieczyszczenia – w tym fosfor i azot pochodzące z nawożenia terenów rolniczych” – mówi dr hab. Wiktor Kotowski z Wydziału Biologii Uniwersytetu Warszawskiego. Przekształcenie rzek i ich dolin upośledza te zdolności, przez co substancje użyźniające pola transportowane są prosto do mórz. A tam użyźniają wody, prowadząc do zakwitów glonów i sinic oraz powstawania głębinowych beztlenowych pustyń. „Mamy to szczęście, że nasze rzeki są w dużej mierze nieprzekształcone – dodaje dr Mikulski. – Wisła np. nadal ma dużą zdolność do samooczyszczania”. Ta cecha rzeki jest wiele warta i można próbować ją wycenić, zestawiając z kosztami inwestycji w oczyszczalnię, które staną się niezbędne, gdy uregulowane rzeki stracą tę zdolność.

Spiętrzenie to zagrożenie

Ekosystemom rzek zawdzięczamy też minimalizację zagrożeń powodzią i łagodzenie skutków suszy. W górnych odcinkach rzek niezwykle ważną rolę odgrywają pokryte naturalnymi lasami zbocza, które wiążą wodę opadającą tak skutecznie, że mogą nawet powstrzymać powódź. Z kolei w niższych odcinkach, jeśli rzeka meandruje, woda może zostać na terenach zalewanych, mokradłach. Regulacja rzeki zwykle odcina ją od doliny i przyspiesza odpływ wody. Im bardziej uregulowana rzeka, tym szybszy odpływ i gwałtowniejsze wezbrania. Zatrzymać je może utworzenie zbiornika.

Pełniący funkcje przeciwpowodziowe zbiornik musi być jednak pusty, żeby przyjąć falę wezbraniową. Większość tych tzw. suchych zbiorników w Polsce znajduje się w Sudetach, na dopływach Odry, i pochodzi z początku ub.w. Podobną funkcję na terenach nizinnych mogą pełnić poldery zalewowe. Tereny przeznaczone pod zalanie często pozostawiane są w stanie zbliżonym do naturalnego i mogą pełnić funkcje rekreacyjne (część obszaru zalewowego zapory Sobieszów tworzy jeleniogórski park miejski) lub są wykorzystywane jako pastwiska. Utrzymywanie pustego zbiornika nie współgra jednak z innymi celami regulacji rzeki, czyli hydroenergetyką, w której wykorzystywana jest energia spadającej, sztucznie spiętrzonej wody, i z zapewnieniem żeglowności szlaków wodnych.

Wbrew powszechnej w Polsce opinii większa część infrastruktury postawionej na rzekach zwiększa ryzyko powodzi. W Europie Środkowej powodzie są w ostatnich latach gwałtowniejsze, a ich skutki – coraz dotkliwsze. Przyczyną tego są z jednej strony zabudowywanie kolejnych terenów zalewowych, z drugiej zaś właśnie regulacja rzek, osuszanie terenów podmokłych i wylesianie. Do tego dochodzą zmiany klimatu.

Metan ulatuje ze zbiorników

W trakcie budowy lub w planach jest na świecie prawie 1000 zapór i elektrowni wodnych o mocy powyżej 100 MW (zapotrzebowanie średniego miasta). Największe z nich, w Chinach, Brazylii, Birmie i Pakistanie, mają

planowaną moc dziesiątki razy większą. Wbrew zapowiedziom stawianie takich obiektów nie prowadzi do redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Według szacunków dr Trojanowskiej-Olichwer i jej współpracowników z 70 km² powierzchni zbiornika we Włocławku trafia do atmosfery 28 t metanu dziennie. W przeliczeniu na jednostkę powierzchni to tempo uwalniania metanu jest czterokrotnie wyższe niż z przeciętnego zbiornika zaporowego na świecie i dziesięciokrotnie wyższe niż z naturalnych jezior. I od 5 do 50 razy wyższe niż z płynących rzek i mokradeł.

Różnice między szacunkami dla Włocławka a wynikami starszych badań innych zbiorników zaporowych mogą się brać z zastosowanej metody. Analizy dla Włocławka uwzględniły proces, który dotychczas był zwykle pomijany ze względu na trudności pomiarowe – uwalnianie się gazów w postaci pęcherzyków. Opublikowane kilka miesięcy temu wyniki międzynarodowego zespołu naukowców pokazały, że globalnie udział tego rodzaju emisji jest o wiele większy niż dotychczas sądzono. Ponadto nawet 80% emisji gazów cieplarnianych ze zbiorników stanowi właśnie metan, a nie dwutlenek węgla. Przy czym w skali 100 lat metan jest nawet 30 razy silniejszym gazem cieplarnianym niż dwutlenek węgla.

Naturalne mokradła – podobnie jak zbiorniki zaporowe – także emitują do atmosfery metan. Powstaje on w beztlenowych warunkach w wyniku bakteryjnego rozkładu materii organicznej. Ale mokradła wiążą jednocześnie duże ilości dwutlenku węgla, wbudowując go w procesie fotosyntezy w tkanki porastających je roślin. I tak bilans np. Bagien Biebrzańskich jest taki, że sumarycznie pozytywnie wpływają one na klimat, zmniejszając efekt cieplarniany. W deszczowych latach ten bilans jest zdecydowanie korzystniejszy, w latach suchych – kiedy woda opada, osady zostają napowietrzone i zwiększa się tempo rozkładu materii organicznej – mniej wyraźny. To też powód, dla którego osuszanie mokradeł oddziałuje negatywnie na klimat.

Ryby

Ich bogactwo gatunkowe zawdzięczamy głównie różnorodności środowisk i obfitości żerowisk w obrębie naturalnie zmieniających się koryt rzecznych. W skanalizowanych rzekach bogactwo to znika, a pozostaje jedynie kilka najbardziej pospolitych i najmniej cennych gospodarczo gatunków. Planowana obecnie regulacja dużych rzek zniweczy całkowicie efekty realizowanych dużych projektów przywracania do polskich rzek typowo rzecznych i cenionych gatunków: łososia, jesiotra i certy.

Według słów napisanej w XIX w. przez Edmunda Wasilewskiego pieśni, póki Wisła płynie, Polska nie zaginie. Mamy to szczęście, że w dużej mierze nasze rzeki nie są jeszcze radykalnie przekształcone i możemy czerpać z wieloletnich doświadczeń innych państw, żeby właściwie oceniać przyszłe skutki działań regulacyjnych.

Źródło:WiedzaiŻycie.pl

Info OMK.

Rabaty i zniżki dla marynarzy z OMK udzielane na podstawie legitymacji OMK/ITF

OMK wynegocjowała korzystne zniżki i rabaty dla marynarzy należących do OMK w ośrodku szkoleniowym OSRM, w wielu innych punktach usługowych i handlowych, którymi marynarze mogą być zainteresowani, między innymi:

Ośrodek Szkolenia Ratownictwa Morskiego w Szczecinie

70-500 Szczecin

Wały Chrobrego 1-2

tel: (091) 48 09 400

<http://osrm.am.szczecin.pl/>

rabat: 5%

Rabat 5 % na uszycie munduru i inne usługi dla marynarzy należących do OMK.

Przedsiębiorstwo MODUS S.A. jest już od ponad 70 lat producentem wysokiej jakości mundurów. Wykonuje mundury na bazie wysokiej jakości materiałów, mając na uwadze ich przeznaczenie. Wykonuje mundury zarówno z tkanin letnich jak i zimowych. Szyje kompletne umundurowanie oraz pojedyncze bluzy, czapki, spodnie i spódnice. Mundur można zamówić zdalnie.

www.modus.com.pl

10 % zniżki w PZU na ubezpieczenia majątkowe i komunikacyjne.

Szczegóły i kwestionariusze w Strefie Członków Związku = Ubezpieczenia dla marynarzy

Hotel GROMADA w Busko Zdroju

Busko-Zdrój to jedna z najchętniej odwiedzanych miejscowości uzdrowiskowych w Polsce, nie tylko ze względu na walory lecznicze wód siarczkowych, ale także ze względu na malowniczość położenia samego miasta, atrakcyjność zachowanej architektury uzdrowiskowej oraz życzliwą gościnność mieszkańców. Skutecznie leczone są u nas schorzenia: reumatyczne, neurologiczne, ortopedyczne, pourazowe, układu krążenia, skórne, cywilizacyjne.

ul. Waryńskiego 10
28-100 Busko Zdrój
tel: 41/3783001

buskohotel@gromada.pl

<http://www.gromada.pl>

Oferty do pobrania na www.omk.org.pl

Zabawa Mikołajkowa z OMK

01 grudnia dzieci marynarzy należących do Organizacji Marynarzy Kontraktowych spotkały się z Okazji Święta Mikołaja, jak co roku na zabawie w Szczecinie, w Sali Zabaw przy ul. Europejskiej 33.

Zabawa była pełna animacji i niespodzianek. Miło nam jest do dzisiaj odbierać telefony i e-maile z informacją, że było fajnie. Do zobaczenia - mamy nadzieję - za rok ;) Dla dzieci, które nie mogły uczestniczyć w zabawie z uwagi na miejsce zamieszkania, paczki w dniu 01/12 zostały wysłane listem poleconym.

Prośba o oddanie głosu w wyborach OMK-PILNE

Trwa proces wyborczy. Wybieramy delegatów wśród zgłoszonych kandydatów. Została wysłana w do Ciebie 03 listopada korespondencja z załączoną kartą do głosowania. Aby wybór był łatwiejszy, karta do głosowania zawiera autoprezentację zgłoszonych kandydatów i zdjęcie. Wskaż 28 delegatów.

Aby wybory delegatów były ważne musi w nich wziąć udział przynajmniej połowa członków OMK NSZZ Solidarność. Jeżeli chcesz, aby działalność OMK ma być była kontynuowana - zgłośuj.

Jak głosować?

- Proszę postępować zgodnie z instrukcją na karcie do głosowania.
- Wszystkie głosy będą zbierane do urny wyborczej, która zostanie otwarta **03.01.2018** i wtedy zostaną przeliczone przez Komisję Skrutacyjną wszystkie głosy.

Delegaci na zebraniu sprawozdawczo - wyborczym będą wybierać:

- Przewodniczącego OMK NSZZ Solidarność
- Komisję OMK NSZZ Solidarność
- Komisję Rewizyjną OMK NSZZ Solidarność
- Delegatów na Walny Zjazd Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność
- Delegatów na Walny Zjazd Delegatów Zarządu Regionu Pomorza Zachodniego NSZZ Solidarność

Delegaci będą także przyjmować sprawozdanie z działalności OMK za kadencję 2014-2018 jak i określać plan działania OMK NSZZ Solidarność na przyszłą kadencję.

W razie pytań lub wątpliwości – zadzwoń 91 422 02 02 ,napisz e-mail: biuro@nms.org.pl

Omk

Jedenastka weekendu 19.kolejki ekstraklasy.

Za nami wszystkie mecze 19. kolejki Lotto Ekstraklasy w tym sezonie. Redakcja "Piłki Nożnej" przyjrzała się grze poszczególnych zawodników i dokonała wyboru tych najlepszych, którzy trafili do "jedenastki weekendu". Oto oni: Pełną pulę podczas tej kolejki zgarnęła Arka Gdynia, która rozegrało jedno z najlepszych spotkań (jeśli nie najlepsze) w tym sezonie, pokonując na wyjeździe Koronę Kielce (3:0). W rolach głównych w trakcie tego meczu wystąpili tacy zawodnicy jak **Michał Marcjanik**, **Mateusz Szwoch** i **Rafał Siemaszko**, którzy otrzymali nominację do naszej "jedenastki".

Dwóch wyróżnionych piłkarzy ma Legia Warszawa, która pewnie pokonała Bruk-Bet Termalikę Nieciecza, a z bardzo dobrej strony zaprezentowali się **Maciej Dąbrowski** i **Kasper Hamalainen**. Dla Fina, który znajduje się ostatnio w znakomitej formie była to już piąta nominacja w obecnym sezonie.

W gronie nominowanych nie mogło również zabraknąć **Jakuba Świerczoka**, który w drugim kolejnym meczu zapisał na swoim koncie hat-tricka. Tym razem reprezentant Polski zdobył trzy gole w spotkaniu z Pogonią Szczecin, ratując jeden punkt dla Zagłębia Lubin.

Nominację otrzymał także **Marian Kelemen**. Doświadczony bramkarz w trakcie starcia z Sandecją Nowy Sącz zdołał obronić karnego i pomógł swojej drużynie w odniesieniu zwycięstwa.

	Z	R	P	Z/S	P
1 Górnik Zabrze	10	6	3	40:27	36
2 Legia Warszawa	11	2	6	27:19	35
3 Jagiellonia Białystok	9	6	4	24:22	33
4 Lech Poznań	8	8	3	27:15	32
5 Korona Kielce	8	6	5	30:22	30
6 Arka Gdynia	7	7	5	25:19	28
7 Zagłębie Lubin	7	7	5	29:23	28
8 Wisła Kraków	8	4	7	25:23	28
9 Wisła Płock	8	2	9	22:25	26
10 Lechia Gdańsk	6	6	7	27:28	24
11 Śląsk Wrocław	6	6	7	24:29	24
12 Cracovia	4	7	8	23:28	19
13 Piast Gliwice	4	7	8	21:29	19
14 Sandecja N. Sącz	4	7	8	16:26	19
15 Bruk-Bet Termalica	4	6	9	20:29	18
16 Pogoń Szczecin	2	5	12	17:33	11

Źródło: PilkaNozna.

Wydarzyło się 11 grudnia - kalendarium

11 grudnia jest 345 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 20 dni. 11 grudnia jest Międzynarodowym Dniem Terenów Górskich.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1519r. – Sejm walny w Toruniu uchwalił rozpoczęcie wojny z krzyżakami i wyznaczył nowe podatki na werbunek wojsk zaciężnych.

1618 r. – Zawarto rozejm w Dywilinie kończący II wojnę polsko-rosyjską.

1866 r. –Uruchomiono pierwszą linię tramwaju konnego w Warszawie

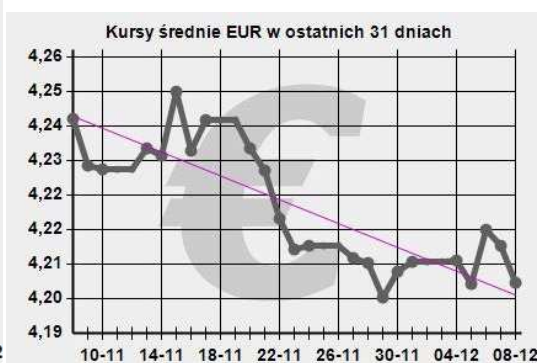
1922 r. – Został zaprzysiężony pierwszy prezydent RP Gabriel Narutowicz.

1927r. – Otwarto Elektryczną Kolej Dojazdową w Warszawie.

1948 r. – W Zakopanem funkcjonariusze MBP aresztowali ostatniego Delegata Rządu na Kraj Jerzego Brauna i jego żonę..

2016 r. – 29 osób zginęło a 47 zostało rannych samobójczym zamachu bombowym w okolicy koptyjskiej katedry św. Marka w Kairze.

Kursy walut (kursy średnie NBP)





Crude Oil

WTI (NYMEX) Price

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



Crude Oil Related ETFs: [USO](#), [DBO](#), [USL](#), [DNO](#)

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

*Data is delayed | USD

[WATCHLIST](#)

Last | 12/08/2017

52 week range

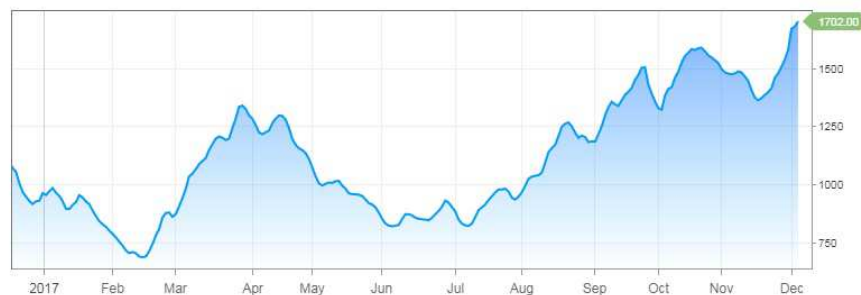
1,702.00 **+23.00 (+1.37%)**

685.00 - 1,702.00

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

+ Comparison

1D Display Studies + ↻ ↗



SUMMARY NEWS PROFILE

KEY STATS

Day High	1,702.00	Day Low	1,702.00	YTD % Chg	74.71
1 Year % Chg	49.64				

Rozrywka

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl



Zabawne jak mało ważna jest Twoja praca, gdy prosisz o podwyżkę, a jak niesamowicie niezbędna dla ludzkości gdy prosisz o urlop...



Przed jaskinią rozmawia dwóch jaskiniowców.

- Pijemy krystalicznie czystą wodę, oddychamy nieskażonym powietrzem, jemy organiczne jedzenie – mówi jeden.
- Dlaczego więc do cholery umieramy w trzydziestym roku życia? – dziwi się drugi.