

Rewolucja w transporcie morskim ? Już za miesiąc wchodzi obowiązek ważenia kontenerów

Problematyka błędnej wagi kontenerów jest niezwykle ważna i pociąga za sobą poważne, często nieodwracalne skutki. Nowy obowiązek, obejmujący całą branżę transportową, dotyczy ważenia pełnych kontenerów przeznaczonych do transportu drogą morską. Jest to wynik postanowienia Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), które wejdzie w życie 1 lipca 2016 roku. Zmiany te wprowadziła Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO). Regulacje zostały przyjęte w maju 2014 r. na 93. Posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i zaakceptowane przez Komitet w listopadzie 2014 r.

Problem z dokładnością podawanej wagi kontenerów już od lat był zauważany przez środowisko branży morskiej, lecz koszty z tym związane utrudniały rozwiązanie problemu. Na konieczność wprowadzenia powszechnie obowiązujących zmian wskazywały kraje takie jak Dania, Holandia, Stany Zjednoczone oraz organizacje - BIMCO, IAPH, ICS, ITF i WCS, a prace nad treścią przepisów i wytycznych trwały już od 2010 r.

Na średniej wielkości kontenerowiec jednorazowo może zostać załadowane około 8 tysięcy kontenerów. Przy tak dużej ilości nawet niewielkie rozbieżności w wadze mogą być przyczyną katastrofy. Dlatego też problematyka wag kontenerów na statkach jest tak ważnym zagadnieniem w kwestii bezpieczeństwa na morzu. Niepoprawnie zadeklarowana waga kontenera może przyczynić się do problemów ze sterownością i stabilnością statku, zapadnięcie się stosów kontenerów, przekraczanie dopuszczalnych naprężeń kadłuba i w najgorszym wypadku śmierć załogi.

SOLAS – nowe przepisy konwencji

SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) – jest międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu, mającą na celu ustalenie jednolitych zasad i przepisów budowy statków, jak również wzorów wystawianych dokumentów. Została ona uchwalona w dniu 1 listopada 1974 r. Obecnie obowiązująca konwencja ma zastosowanie do statków odbywających podróże międzynarodowe i budowanych po 01.09.1984 r.

Zmiany wprowadzone do konwencji SOLAS mają na celu lepsze zabezpieczenie przed katastrofami morskimi, które są wynikiem niewłaściwych danych dotyczących wag kontenerów.

Zgodnie z tym rozporządzeniem załadowca (niezależnie od tego kto fizycznie zapełnił kontener), ma obowiązek zweryfikowania wagi kontenera i zadeklarowania tej wagi brutto kontenera przewoźnikowi morskiemu i terminalowi przed załadunkiem towaru na burtę. Jednocześnie operatorzy terminali oraz statków są zobowiązani do uwzględnienia podanej wagi kontenerów i odmowy załadunku w przypadkach, gdy waga kontenera nie została zweryfikowana.

Według nowych przepisów pełne kontenery nie będą mogły zostać załadowane na statek dopóki ich waga netto (czyli waga towaru) i waga brutto (kontenera wraz z towarem) nie zostanie ustalona.

Dwie metody ważenie kontenerów

1. Po załadunku i zaplombowaniu kontenera, załadowca bądź uprawniona osoba trzecia waży kontener za pomocą skalibrowanego, certyfikowanego sprzętu. Skala, waga, urządzenia dźwigowe lub inne urządzenia stosowane w celu sprawdzenia masy całkowitej pojemnika muszą spełniać obowiązujące normy dokładności i wymagań kraju, w którym jest używane urządzenie. System ten znajduje zastosowanie dla każdego pełnego kontenera i wszelkiego rodzaju towarów. Dużym minusem powyższej metody jest fakt, że przewoźnik poznaje ciężar ładunku dopiero po zapakowaniu kontenera, a może to być już zbyt późno by wprowadzić konieczne zmiany. (SOLAS Regulation, paragraph 4.1; IMO Guidelines, paragraph 5.1.1. , IMO Guidelines, paragraph 7.1.)

2. Druga metoda polega na tym, że załadowca bądź uprawniona osoba waży zawartość kontenera, ładunek i opakowania po czym dodaje wagę pustego kontenera. Sprzęt używany do ważenia zawartości pojemnika musi spełniać obowiązujące normy dokładności i wymagań kraju, w którym jest używane urządzenie. Oszacowanie masy zawartości pojemnika nie jest dozwolone. Dzięki tej metodzie waga kontenera jest znana jeszcze przed załadunkiem na statek. (IMO Guidelines, paragraph 5.1.2. , IMO Guidelines, paragraph 7.1. , IMO Guidelines, paragraph 12.1.)

W obydwu przypadkach przepisy prawa krajowego doprecyzują, jakie przyrządy i jaki stopień dokładności pomiarów będzie wymagany by zrealizować zakładany cel.

Uwaga!!! Obowiązek sprawdzenia wagi należy do właściciela ładunku, jednak jeśli przewoźnik nie dopełni obowiązku wynikającego ze zmian przepisów konwencji może narazić się na sankcje karne.

Dokumentacja

Regulacja SOLAS wymaga od nadawcy zawarcia zweryfikowanej wagi pełnego kontenera w dokumencie transportowym. Dokument ten może być częścią instrukcji konosamentowych wysyłanych do armatora bądź odrębnym komunikatem, zawierającym zaświadczenie wagi kontenera sprawdzonej przy użyciu skalibrowanego sprzętu.

W każdym wypadku dokument powinien jasno wyrażać, że jest to zweryfikowana masa brutto. Zweryfikowana masa powinna być wyrażona w kilogramach lub funtach, w zależności od których środek jest stosowany w danej jurysdykcji. mogą być stosowane metody elektronicznych środków przekazu, takich jak Electronic Data Interchange (EDI) lub elektronicznego przetwarzania danych (EDP). (Wytyczne IMO, pkt 6.3.) Niezależnie od formy, dokument deklarowania weryfikowanej masy brutto opakowanego pojemnika musi być podpisany przez osobę upoważnioną przez nadawcę. (Wytyczne IMO, pkt 6.2.)

Przepływ informacji – załadowca, przewoźnik, terminal (regulacje obligatoryjne)

Załadowca – odpowiedzialny za podanie dokładnej zweryfikowanej wagi brutto dla każdego kontenera (bez względu, kto faktycznie załadował kontener)

Operatorzy statku i terminala są zobowiązani do używania zweryfikowanej wagi brutto kontenerów w celu planowania załadunków na statek i nie mogą załadować kontenera, który nie posiada tej zweryfikowanej wagi. W celu wdrożenia przepisów konwencji SOLAS oraz zapewnienia efektywnego i płynnego przepływu handlu, strony w łańcuchu dostaw muszą dokonać uzgodnień dotyczących terminowego przekazywania i wymiany sprawdzonych informacji wagi kontenera. Są to wymogi handlowe i operacyjne, a nie wymogi regulacyjne. SOLAS wymaga podania zweryfikowanej wagi kontenera operatorem statku i terminala przed fizycznym załadunkiem na statek.

Armatorzy narzucają załadowcą "cut-off times" do którego są zobowiązani dostarczyć zweryfikowaną wagę brutto kontenera.

Jeżeli kontener jest ważony poza terminalem kontenerowym, przewoźnik jest zobowiązany do przekazania tej zweryfikowanej wagi do operatora terminala w uzgodnionej formie w odpowiednim czasie, by terminal posiadał tę informację po przybyciu pełnego kontenera na terminal.

Problemy od kuchni

Port w Świnoujściu oraz port w Szczecinie w ogóle nie posiadają wag do kontenerów, natomiast terminale w Gdyni i Gdańsku są w stanie zważyć stosunkowo niewiele kontenerów. Z związku z tym w większości przypadków weryfikacja wag kontenerów będzie musiała odbywać się w głębi naszego kraju.

Jak każde nowe przepisy wchodzące w życie i te pociągają za sobą konieczność zmian wewnątrz firm. Z perspektywy armatora pierwszą pojawiającą się bolączką jest moment podania wagi przez spedycję, przewoźników. Często instrukcje konosamentowe dużych i stałych klientów są podawane po wypłynięciu statku, a w tych instrukcjach jest deklarowana waga, która teraz musi być znana wcześniej. Drugi już mniejszy problem do rozwiązania to rozdzielenie pracy, czyli który dział ma pilnować dostarczenia tej informacji. Jak na razie kary za źle podane wagi przez klientów nie są nam znane.

W związku z ciągłym rozwojem transportu i coraz większymi kontenerowcami w eksploatacji, skutki w nieprawidłowościach związanych z brakiem weryfikacji wag kontenerów mogą być coraz poważniejsze i prowadzić do dużych strat. Warunkiem uniknięcia poważnej katastrofy jest deklaracja i dokładne ważenie przed załadunkiem na statek. Nowe przepisy będą wymuszały weryfikację wagi kontenerów nim zostanie dopuszczony na pokład statku, a potem do dalszej drogi do innych portów, jednych z 169 w państwach członkowskich UE. Wydaje się, iż ta nowelizacja ma przynieść same korzyści na obszarze bezpieczeństwa na morzu i zdrowia oraz życia na statkach. Jednak ze względu na ograniczoną ilość bądź całkowity brak wag na terminalach, proces ważenia kontenerów może prowadzić do zwiększenia kosztów przewozu.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Kajakarz Doba przed startem do atlantyckiej wyprawy: wezmę byka za rogi.

Aleksander Doba ruszył w niedzielę, 29/05 zgodnie z planem o godz. 13.07 z Jersey City w podróż przez Atlantyk. Przewiduje, że w sezonie huraganów warunki atmosferyczne podczas wyprawy mogą być trudne, co uznaje za tym ciekawsze. "Wezmę byka za rogi" – powiedział PAP.

Kajakarza żegnały nad rzeką Hudson w stanie New Jersey, po drugiej stronie Manhattanu setki sympatyków. Śpiewali mu tradycyjne „sto lat”. Po starcie płynęła z nim kawalkada kajaków, łodzi i motorówek. Powiosłował kierując się w stronę Statui Wolności na wodach zatoki nowojorskiej, skąd dotrze na Atlantyk w trasę liczącą, zależnie od warunków, co najmniej 6 tys. kilometrów. Chciałby przybyć do Lizbony 9 września w swoje 70. urodziny.

Chociaż start miał miejsce podczas pięknej słonecznej pogody, podróżnik jest świadom, że właśnie zaczyna się półroczny sezon huraganów na Atlantyku. Już ma informację o silnym sztormie tropikalnym kierującym się z Południa na Północ.

„Pewnie zaraz mnie on dopadnie. Sztormy na pewno będę miał. Wolałbym, żeby się to stało później lub wcale. Ale, jak mówię, wezmę byka za rogi od razu” – powiedział PAP

Poruszony amerykański koordynator wypraw Piotr Chmieliński określił pożegnanie kajakarza jako bardzo emocjonalne i sympatyczne

„Wszyscy się boją o Olka, ale życzą mu szerokiej drogi, nie za dużo statków na wodzie i przede wszystkim bezpiecznego lądowania na kontynencie europejskim albo afrykańskim” – zaakcentował.

Jak wyjaśnił, zależy to od pogody, prądów, sztormów. Niezależnie na którym kontynencie wyląduje, nie zaszkodzi to jego celom.

Doba przypominał, że poprzednim wyprawom oceanicznym w czasie sztormów towarzyszyły fale wysokości do siedmiu, a nawet dziewięciu metrów. Jak przekonywał jednocześnie, konstrukcja typu sandwich oraz zamontowane pałaki, sprawiają, że kajak jest niezatapialny

„Nawet gdyby pootwierać włazy do komór bagażowych, włazy do kabiny, podziurawić kajak w wielu miejscach, zanurzyć go na siłę, musi wypłynąć” – zapewniał PAP podróżnik, z zawodu inżynier mechanik.

Popłynął kajakiem z małą kabiną do spania, zbudowanym według jego własnych założeń z włókna węglowego nasyconego żywicą przez Andrzeja Armińskiego w Stoczni Szczecińskiej.

Jednostka z biało-czerwoną flagą, nazwana „Olo”, ma siedem metrów długości i metr szerokości. Zawiera m.in. dwie duże komory bagażowe na żywność na kilka miesięcy i sprzęt oraz panele słoneczne zasilające pompę odsolarki wody z oceanu. Kajak waży 120 kilogramów, a razem z wyposażeniem ponad 600. Za najważniejszy sprzęt, który posiada, podróżnik uznał wiosło (ma też dwa zapasowe). Używa urządzeń nawigacyjnych i łączności, jak GPS, busola, samoster korygujący kurs, telefony satelitarne, system satelitarny SPOT wysyłający co 10 minut sygnały precyzujące gdzie się znajduje, antenę radarową oraz UKF.

Po raz pierwszy kajakarz korzysta z automatycznego systemu AIS, dzięki czemu widzi statki przepływające w promieniu kilkunastu kilometrów. Podczas snu system alarmuje go w sytuacji grożącej kolizją. W rozmowie z PAP Doba nie krył, że niewiele osób zdołało zmierzyć się tak jak on z oceanem. Dotychczas Atlantyk przepłynęło dwóch Niemców, jeden Brytyjczyk i Polak dwa razy. Podczas pierwszej wyprawy w roku 2010 najbardziej obawiał się spotkania z ludźmi, ponieważ wcześniej, kiedy wiosłował na Amazonce, napadli go i obrabowali bandyci - ledwie uszedł z życiem.

„Na tej wyprawie nie spodziewam się piratów ani bandytów. Będzie żywioł. Wody będą zimniejsze i większa możliwość wystąpienia silniejszych sztormów. Już samo to mówi, że będzie ciekawiej” – ocenił. Doba uważa, że jest najwszechstronniejszym kajakarzem w Polsce. Ma „na liczniku” 96 tys. kilometrów. Jak powiada, wielokrotnie testował swój organizm, umiejętności kajakowe i podnosił sobie poprzeczkę. Pierwszą wyprawę przez Atlantyk uznał za najłatwiejszą, drugą trudniejszą, a trzecią - najbardziej skomplikowaną. Inaczej niż poprzednie, wiedzie z Zachodu na Wschód, z Ameryki do Europy.

Kajakarz zaprzecza, jakoby jego wyprawy łączyły się z szaleńczym ryzykiem. Akcentuje, że bazuje na tym, co robił poprzednio. Starannie się przygotowuje, wyciąga wnioski i usiłuje nie popełniać wcześniejszych błędów. „Nie mam tendencji samobójczych. Życie sobie bardzo cenię i nie wybieram się na hurra, na zasadzie, że może

się uda. Na starcie muszę być pewny, że zrobiłem wszystko, co jest możliwe, by wyprawa zakończyła się sukcesem” – zapewniał PAP.

Nawet jeśli nigdy nie ma stuprocentowej pewności czy tak będzie, zdecydował się podjąć próbę.

„Mam świetny, przerobiony właśnie kajak i czuję się dobrze. Jest to jednak bardzo trudna trasa i do jej pokonania potrzeba też trochę szczęścia” – podkreślał przed wyprawą atlantycką podróżnik.

O swoich wyprawach oceanicznych Doba opowiadał także na sobotnim spotkaniu z publicznością i mediami amerykańskimi w nowojorskim The Explorers Club.

Źródło: www.pap.pl

Na Morzu Śródziemnym mogło ostatnio utonąć ponad 700 migrantów.

Biuro Wysokiego Komisarza Narodów Zjednoczonych ds. Uchodźców (UNHCR) poinformowało w niedzielę 29/05 agencję Associated Press, że w ostatnich dniach na Morzu Śródziemnym mogło utonąć ponad 700 migrantów, płynących do Europy na pokładach trzech łodzi.

Rzeczniczka UNHCR Carlotta Sami powiedziała AP, że w środę 25/05 na południe od Włoch zatonięła łódź przemytników ludzi i 100 osób uważa się za zaginione. Kolejny wypadek miał miejsce w czwartek 26/05 po tym, jak dzień wcześniej łódź przemytników wypłynęła z jednego z portów w Libii; za zaginionych uważanych jest w tym przypadku 550 osób, z 670 płynących do Europy. Sami dodała, że w tym przypadku jednostka nie miała nawet silnika i była holowana przez inną łódź przemycającą ludzi.

Do trzeciego zatonięcia doszło w Piątek 27/05 - uratowano wtedy 135 osób, a z morza wyłowiono 45 ciał. W tym przypadku liczba zaginionych jest nieznana.

Osoby, które przeżyły, zostały przewiezione do włoskich portów Taranto i Pozzallo. Sami podkreśla, że UNHCR próbuje uściślić informacje na temat ostatnich wypadków, do których doszło na Morzu Śródziemnym. Większość uchodźców zmierzających do UE wypływa z wybrzeży Libii, co – jak się podkreśla - wskazuje na to, że rząd powołany w tym pograżonym w chaosie kraju nie jest w stanie położyć kresu działalności przemytników ludzi. W ostatnich dniach wypłynęło stamtąd około 70 zatłoczonych łodzi i pontonów. Oznacza to, że w ciągu doby w stronę Włoch wypływa ponad 15 łodzi.

Ponadto zauważono, że z Libii wypływają łodzie w coraz gorszym stanie technicznym, które jeszcze na tamtejszych wodach często ulegają awarii. Włoska straż przybrzeżna i inne jednostki przychodzą z pomocą rozbitkom blisko wybrzeża libijskiego, tuż po odbiciu łodzi i kutrów od brzegu.

Źródło: www.pap.pl

U wybrzeży Holandii trwają poszukiwania wraku ORP Orzeł.

Zakończył się pierwszy etap wyprawy w poszukiwaniu wraku zaginionego w 1940 r. ORP "Orzeł", którą prowadzi polska ekipa na Morzu Północnym u wybrzeży Holandii. W ciągu trzech dni zbadano około 50 wraków. W nadchodzącym tygodniu poszukiwania będą kontynuowane.

Założeniem ekspedycji, w której bierze udział kilkunastu Polaków, głównie nurków, jest sprawdzenie, czy okręt podwodny ORP „Orzeł” nie został zatopiony przez niemiecką jednostkę u wybrzeży Holandii w okolicy portu Den Helder. Wyprawa odbywa się w dwóch etapach, z których pierwszy zaplanowano na 23-27 maja, a drugi na kolejny tydzień – od 30 maja do 3 czerwca.

Jak poinformował w sobotę 28/05 PAP szef wyprawy Tomasz Stachura, w pierwszym tygodniu ekspedycji ekipa spędziła w morzu trzy dni. Ekipie udało się w tym czasie sprawdzić (i wyeliminować z poszukiwań) około 50 wraków zalegających na dnie akwenu, które określano jako „wraki nieznane”.

Stachura wyjaśnił, że uczestnicy ekspedycji korzystali głównie z urządzenia o nazwie multibeam, czyli nowoczesnego sonaru służącego do mapowania dna morskiego, który to sprzęt udostępnił poszukiwaczom

gdański Instytut Morski. „Multibeam pozwala w stu procentach identyfikować to, co leży na dnie” – wyjaśnił Stachura dodając, że obiekty, które wzbudziły zainteresowanie poszukiwaczy, zbadali dodatkowo nurkowie.

W czasie weekendu Polacy spotkają się z przedstawicielami holenderskiej Marynarki Wojennej oraz Holendrami, którzy hobbystycznie od lat zajmują się poszukiwaniami wraków u wybrzeży swojego kraju. „Wśród tych osób będzie też człowiek, który twierdzi, że posiada materiały sugerujące, iż w interesującej nas okolicy 26 maja 1940 roku doszło do ataku na jakąś łódź podwodną. Człowiek ten chce przekazać nam szczegóły, w tym dane lokalizujące miejsce, w którym do takiego ataku miało dojść. Wzbudza to naszą nadzieję” – powiedział PAP Stachura.

Hipotez dotyczących okoliczności, w jakich zaginał „Orzeł” jest kilkadziesiąt. Najbardziej prawdopodobne mówią, że okręt mógł zostać zniszczony po wpłynięciu na któreś z pól minowych; został zatopiony w wyniku omyłkowego ostrzału z pokładu angielskiego samolotu lub zatopił go jakiś niemiecki okręt.

Trwająca właśnie u wybrzeży Holandii ekspedycja opiera się na trzeciej z hipotez i na raporcie kapitana jednego z niemieckich okrętów, który – zatopiwszy niedaleko Den Helder późną wiosną 1940 roku obcą jednostkę, zidentyfikował ją jako holenderski okręt podwodny O 21. Kapitan oparł swoją relację na tym, że po wybuchu spowodowanym atakiem jego okrętu, na powierzchnię wody wypłynęły m.in. fragmenty szalupy z napisem O 21.

Tymczasem – jak ustalili polscy badacze, O 21 był w tamtym czasie remontowany w szkockim porcie Rosyth, ale, jak sądzą uczestnicy ekspedycji, mógł pożyczyć swoją szalupę wychodzącemu z Rosyth na patrol „Orłowi”. Ekspedycja u wybrzeży Holandii jest już trzecią wyprawą organizowaną w ramach projektu „Santi odnaleźć Orła” (Santi to nazwa firmy, której szefem jest Stachura, a która jest sponsorem tytułarnym projektu).

Wśród partnerów przedsięwzięcia jest też m.in. Instytut Morski w Gdańsku, Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni oraz kilka prywatnych firm, które zdecydowały się wesprzeć finansowo wyprawę. W ramach dwóch pierwszych ekspedycji „Santi odnaleźć Orła” – w 2014 i 2015 roku, przeczesano za pomocą sonarów wytypowany obszar dna Morza Północnego w pobliżu wybrzeży Anglii.

Wcześniej odbyło się kilka innych ekspedycji mających na celu odnalezienie wraku „Orła”. Część z nich prowadziła choćby Marynarka Wojenna działająca wspólnie z kilkoma innymi instytucjami, w tym Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku. Ostatnia z takich misji miała miejsce w 2014 r. Wszystkie wyprawy zakończyły się fiaskiem. ORP „Orzeł” został zbudowany w okresie międzywojennym, głównie dzięki składkom polskiego społeczeństwa, w jednej z holenderskich stoczni. Wyposażony m.in. w 12 wyrzutni torpedowych i jedno podwójne działko przeciwlotnicze ORP „Orzeł” zawinął do portu w Gdyni 10 lutego 1939 roku. Rano 1 września 1939 roku „Orzeł” wypłynął na Bałtyk, by zabezpieczać polskie wybrzeże przed ewentualnym desantem niemieckim od strony morza. 15 września okręt zawinął do Tallina, by wysadzić chorego kapitana.

Jednostka została internowana, zabrano z niej dziennik pokładowy, mapy i część uzbrojenia. W nocy polscy marynarze porwali okręt z estońskiego portu i kierując się mapami narysowanymi z pamięci popłynęli w kierunku Anglii. Po czterdziestodniowym rejsie, ściganemu przez niemiecką flotę i bombardowanemu przez niemieckie samoloty okrętowi udało się wejść do bazy Rosyth na wybrzeżu Wielkiej Brytanii. „Orzeł” został przydzielony do Drugiej Flotyli Okrętów Podwodnych w Rosyth.

Zimą okręt wychodził wielokrotnie na patrole i służbę konwojową. 8 kwietnia 1940 roku zatopił niemiecki transportowiec wojskowy „Rio de Janeiro”, przewożący żołnierzy i sprzęt wojskowy, czym przyczynił się do zdemaskowania przygotowywanej przez Hitlera inwazji na Norwegię. Wieczorem 23 maja 1940 roku załoga ORP „Orzeł” wypłynęła w swój kolejny patrol na Morze Północne. Z tej misji jednostka już nie wróciła

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Całoroczny terminal naftowy w Arktyce otwarty.

Prezydent Rosji Władimir Putin dzięki telekonferencji zainaugurował w środę terminal naftowy na Jamale w rosyjskiej części Arktyki, przystosowany do pracy przez cały rok w ekstremalnych warunkach. To zapowiedź eksploatacji wielkich arktycznych złóż ropy.

Putin z Kremla nakazał załadunek ropy na pierwszy tankowiec, który zawinął do nowego terminalu Worota Arktiki (Wrota Arktyki). Ropa pochodzi z pola Nowoportowskoje i została wydobyta przez Gazprom Nieft, czyli naftowy oddział koncernu gazowego Gazprom.

"Pokonujemy dziś nowy etap w eksploatacji złoża Nowoportowskoje. To ważne wydarzenie" - oświadczył Putin, cytowany przez rosyjskie agencje. Podkreślił, że to jeden z najdroższych projektów sektora naftowego w historii Rosji. Inwestycja realizowana przez trzy lata pochłonęła 186 mld rubli, czyli po średnim kursie 2,5 mld euro.

Szacuje się, że złożo Nowoportowskoje należy do najbogatszych na Półwyspie Jamalskim, a jego wielkość szacuje się na 250 mln ton ropy i ponad 320 mld metrów sześciennych gazu. Ponieważ jest położone z dala od sieci rurociągów, konieczny jest transport morski. Od 2014 działał tam już jeden port, ale może być on wykorzystywany tylko latem.

Nowy terminal zainaugurowany w środę pozwala na załadunek przez cały rok, nawet w ekstremalnych warunkach zimowych, gdy temperatura spada do minus 50 stopni C a pokrywa lodowa sięga dwóch metrów - podał Gazprom w komunikacie. Z polem wydobywczym łączy go rurociąg długości 100 km. Wydajność terminalu szacuje się na 8,5 mln ton ropy rocznie.

Zdaniem ekspertów otwarcie terminalu to ważny etap w rozwoju sektora naftowego w rejonie arktycznym. Rosja już wcześniej prowadziła wydobywanie gazu i ropy na północ od koła podbiegunowego północnego, ale ma zamiar rozszerzyć eksploatację na terytoria położone jeszcze bardziej na północ, w tym na Półwyspie Jamalskim. W tym samym miejscu do wydobywania przygotowuje się rosyjski koncern gazowy Nowatek wraz z partnerami francuskimi i chińskimi. Wspólna inwestycja, warta 27 mld dol. ma być zainaugurowana w przyszłym roku

Źródło: pap.pl

Za miesiąc jubileuszowy Złot Żaglowców Baltic Sail

30 czerwca rozpocznie się jubileuszowa - 20 edycja Baltic Sail Gdansk 2016. Jak co roku zapowiada się uczta dla miłośników żeglarstwa. W programie zwiedzanie jednostek, liczne koncerty, szanty i programy artystyczne. Dla wszystkich chętnych, którzy chcą posmakować morskiej przygody możliwość wypłynięcia z kapitanami jednostek z Polski, Finlandii, Szwecji, Belgii czy Łotwy, na wody Zatoki Gdańskiej. Impreza potrwa do 3 lipca. Baltic Sail to międzynarodowe porozumienie podpisane przez miasta regionu Morza Bałtyckiego zainicjowane przez niemiecki port Rostok w 1991 roku. Celem jego pomysłodawców było i jest promowanie morskiego dziedzictwa europejskiego regionu Morza Bałtyckiego oraz wspieranie tradycyjnej żeglugi bałtyckiej od portu do portu.

Obecnie do Baltic Sail należą: Kłajpeda, Gdańsk, Rostock, Karlskrona, Halmstad, Sassnitz i Świnoujście. W tym roku po raz kolejny w portach zrzeszonych w Baltic Sail odbędą się żeglarskie święta, przybliżające ich mieszkańcom i turystom, tradycje marinistyczne regionu Morza Bałtyckiego.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Koniec świata kabli

Sto lat po „szalonych” eksperymentach Nikoli Tesli bezprzewodowe przesyłanie energii elektrycznej zaczyna robić światową karierę.

Wokół nas króluje przenośna elektronika. Jest elektronicznie i internetowo. Nadal jednak bez gniazdka ani rusz. Nasze smartfony, tablety, empetrójki i inne gadżety wysiadają najpóźniej po kilkunastu godzinach intensywnego użytkowania. Wykonują tyle wyczerpujących energetycznie zadań, że ich baterie trzeba nieustannie doładowywać. Pomysłów na pokonanie tej przeszkody jest kilka. Jeden z nich to wyposażenie przenośnych urządzeń w cieńsze od włosa ogniwa fotowoltaiczne wykonane z plastiku czy arsenku galu. Ale jest i inny sposób na ominięcie gniazdka w ścianie – sięgnięcie po indukcyjną elektromagnetyczną. W uproszczeniu polega ona na

transmisji energii z nadajnika, który wytwarza pole magnetyczne, do odbiornika, w którym pod wpływem tego pola następuje przepływ prądu.

Walka o metry

Pionierem był Nikola Tesla. To on ponad 100 lat temu odkrył potencjał bezprzewodowej transmisji prądu. Na początku XX w. na końcu Long Island, około 100 km od Nowego Jorku, wznosił wieżę do przesyłania energii poprzez Atlantyk. Ostatecznie jednak nic z tego nie wyszło – wieża nigdy nie przesłała za ocean wiązki fal magnetycznych, a od uczonego odwrócili się sponsorzy, którzy utracili wiarę w sens, także ekonomiczny, jego pionierskich doświadczeń.

Od tamtych czasów upłynął wiek. Według raportu firmy eksperckiej Navigant Research z października ub.r. na świecie jest już 70–80 mln mobilnych urządzeń zasilanych indukcyjnie. Trzy lata temu było ich 5 mln. Na razie są to głównie telefony komórkowe. Większość z nich korzysta ze zunifikowanego standardu Qi, stworzonego kilka lat temu przez spółkę o nazwie Wireless Power Consortium. Należą do niej m.in. Samsung, Nokia, Motorola, Sony, Huawei i HTC. Modele smartfonów wyposażonych w takie indukcyjne ładowarki przybywa. Będzie ich więcej. Z kolei Toyota oferuje bezprzewodowe zasilanie drobnego sprzętu w swoich samochodach hybrydowych. Po smartfonach przyjdzie pora na tablety, a potem – na większy sprzęt. Kwestią czasu, i to raczej krótkiego, jest pojawienie się systemów umożliwiających bezprzewodowe przesyłanie energii na odległość wielu metrów, a nie – jak obecnie – kilku centymetrów. W końcu zaczniemy dostarczać w ten sposób prąd do wszystkich urządzeń znajdujących się w mieszkaniu oraz ładować samochody elektryczne. Doświadczenia już trwają. Twórcy indukcyjnych zasilaczy zapowiadają przełom w najbliższej dekadzie. Ich zdaniem zabawa w przesyłanie prądu bez pośrednictwa kabli dopiero się zaczyna.

Być może od tego przełomu dzieli nas krótka chwila. Kilka miesięcy temu Intel poinformował, że już w 2016 r. zamierza pokazać ładowany indukcyjnie komputer osobisty. Z kolei amerykański producent sprzętu medycznego Greatbatch w ciągu dwóch lat chce wypuścić na rynek indukcyjne defibrylatory oraz narzędzia chirurgiczne. Inna firma, Thoratec, kończy testy bezprzewodowo ładowanych pomp wspomaganie serca.

Walka o przestrzeń

Gdy w 2013 r. na największych na świecie targach elektroniki użytkowej w Las Vegas ogłoszono, że ponad 30 firm, w tym AT&T, Procter & Gamble i Google, będzie działać wspólnie w celu rozpowszechnienia bezprzewodowego zasilania, uznano to za ważne wydarzenie. Dziś w tym samym kierunku zmierza już kilka setek firm. Wiele z nich przystąpiło do stowarzyszenia AirFuel Alliance, którego celem jest uczynienie z zasilania indukcyjnego równie popularnej usługi jak Wi-Fi. Restauracje, kina, teatry, obiekty sportowe, dworce, lotniska, urzędy i oczywiście centra handlowe – wszędzie szybko naładujemy swój telefon czy laptop. W osiągnięciu tego ambitnego celu mogą pomóc dość niezwykłe badania prowadzone przez naukowców z Massachusetts Institute of Technology. Kilka lat temu założyli oni firmę badawczą WiTricity, by eksperymentować z bezprzewodowym przesyłaniem energii elektrycznej na znacznie większe odległości niż kilka centymetrów. Eric Giler, prezes WiTricity, roztaczał wizję domów, w których w ogóle nie ma gniazdek i kabli, ponieważ wszystkie urządzenia RTV i AGD są zasilane za pomocą fal magnetycznych o precyzyjnie dobranej częstotliwości. Prąd w nich zostaje wzbudzony dzięki zjawisku rezonansu magnetycznego.

Założycielem WiTricity jest Marin Soljačić, profesor fizyki z MIT. To on pewnego dnia zaczął się zastanawiać, czy pola magnetyczne mogą być nośnikiem energii elektrycznej pomiędzy dwoma rezonatorami wibrującymi z taką samą częstotliwością. Rozpoczął eksperymenty w laboratorium. Udało mu się m.in. zasilić bezprzewodowo żarówkę ustawioną w odległości 2 m od rezonatora. Najpierw wyniki doświadczeń opisał w magazynie „Science”, a następnie założył firmę, która zajmuje się poszukiwaniem komercyjnych zastosowań odkrycia.

Walka o czas

Inżynierowie z WiTricity testują swoje rezonatory w tabletach, robotach wojskowych, elektronicznych implantach medycznych oraz w samochodach elektrycznych. Trzy lata temu zainstalowali taki rezonujący odbiornik w elektrycznym bmw. Nadajnik umieszczono w podłodze pod samochodem. System włączył się automatycznie i bez żadnego udziału człowieka dokonał transmisji energii. Naładowanie baterii samochodu trwało od czterech do sześciu godzin. Za długo. Wspólnie z producentami samochodów – Toyotą, Nissanem, Hondą, BMW – rozpoczęto więc dalsze testy, których celem, podobno do osiągnięcia w ciągu dwóch lat, jest naładowanie baterii w kwadrans.

Branża motoryzacyjna – zdaniem ekspertów – będzie jedną z tych, które najwięcej zyskają na bezprzewodowym przesyłaniu prądu. To samo dotyczy branży elektroniki użytkowej. W obu przypadkach główną zaletą, z punktu widzenia klienta, będzie to, że urządzenia zaczną ładować się same, jeśli tylko znajdą się w zasięgu źródła transmisji prądu. Nie trzeba więc będzie pamiętać o ich zasilaniu. Kable elektryczne zaczną powoli odchodzić do historii. Navigant Research prognozuje, że rynek urządzeń ładowanych indukcyjnie wzrośnie z 1,3 mld dolarów w 2015 r. do 18 mld dolarów w 2024 r.

Źródło: Wiedza i Życie

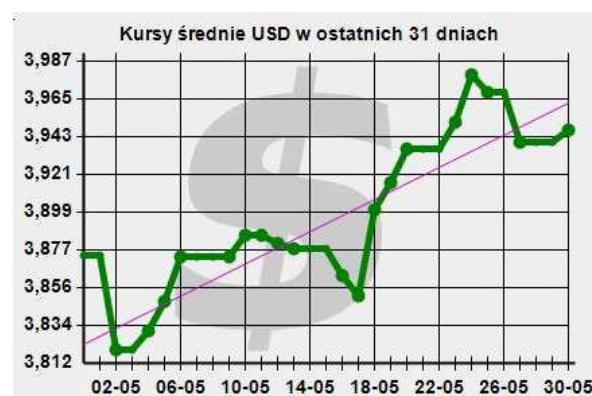
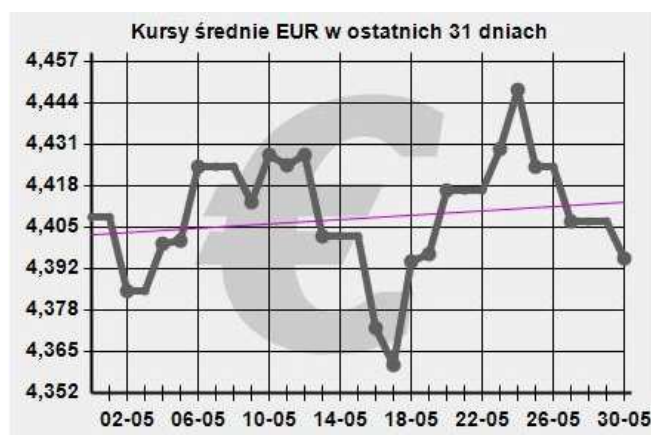
Eliminacje ME 2016 GRUPA D

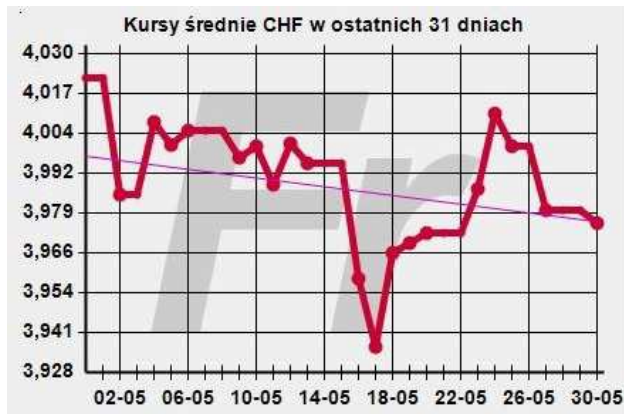
Grupa D

| Poz. | Drużyna | Mecze | Punkty | Gole | Zw. | Rem. | Por. |
|------|-----------|-------|--------|-------|-----|------|------|
| 1. | Niemcy | 10 | 22 | 24-9 | 7 | 1 | 2 |
| 2. | Polska | 10 | 21 | 33-10 | 6 | 3 | 1 |
| 3. | Irlandia | 10 | 18 | 19-7 | 5 | 3 | 2 |
| 4. | Szkocja | 10 | 15 | 22-12 | 4 | 3 | 3 |
| 5. | Gruzja | 10 | 9 | 10-16 | 3 | 0 | 7 |
| 6. | Gibraltar | 10 | 0 | 2-56 | 0 | 0 | 10 |

Źródło: www.pzpn.pl

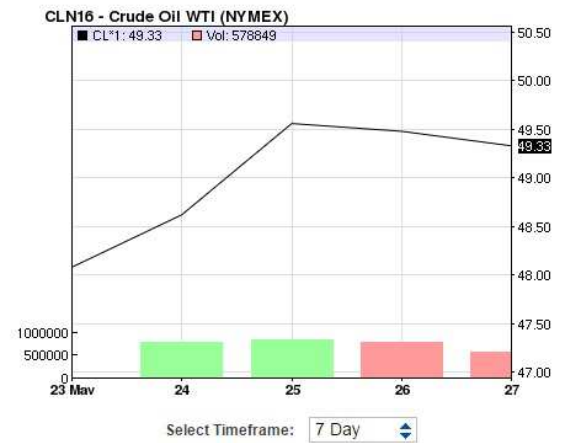
Kursy walut (kursy średnie NBP)





Crude Oil

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



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



Rozrywka

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl



-Tato, chciałam Tobie powiedzieć, że jestem zakochana.

Adama poznałam na Darling, później zostaliśmy przyjaciółmi na Facebooku,

często gadaliśmy na WatsApp, teraz oświadczył mi się na Skype.

- Córeczko, wobec tego weź ślub na Twitterze, dzieci kupcie na eBay,

a jak Ci się mąż znudzi, to wystaw go na Allegro...



Czasami kobiety są bardzo podejrzliwe w stosunki do swoich mężczyzn

Kiedy Adam wracał bardzo późno przez kilka nocy, Ewa się martwiła.

- Prowadzasz się z inną – natarła na niego.

- To niedorzeczne – odpowiedział Adam – jesteś jedyną kobietą na świecie.

Kłótnia się przeciągała, aż w końcu Adam zasnął.

Obudziło go wtykanie palców w jego tors.

- Co Ty wyprawiasz?! – zdenerwował się Adam

- Liczę Twoje żebra, a co...