Informacja OMK.

Informujemy, że w związku ze specyfiką pracy naszego biura i zaostrzonej sytuacji związanej z COVID-19 Biuro OMK będzie zamknięte od dnia 12.03.2020 roku do odwołania.

We wszystkich sprawach prosimy napisać e-mail: biuro@nms.org.pl

lub w pilnych sprawach dot. sprawach roszczeń prosimy o kontakt pod awaryjnym numerem telefonu:

516 516 900.

W pozostałych sprawach pod nr telefonu:

696 322 422.

Powyższe wynika z obowiązującej ustawy z dnia 2 marca 2020 roku o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. z 2020 r., poz. 374)

Źródło:omk.org.pll

Zatopiono masowiec Stellar Banner u wybrzezy Brazylii.

Ratownicy pracujący nad wrakiem statku Stellar Banner u wybrzeży Brazylii zatopili statek ponad trzy miesiące po tym, jak osiadł na mieliźnie. Masowiec o nośności 300 tys. dwt został celowo zatopiony 12 czerwca około 150 km od Maranhão.
Zarejestrowany na Wyspach Marshalla MV Stellar Banner osiadł na mieliźnie około 100 km od wybrzeża São Luís 24 lutego, po opuszczeniu terminal morski Ponta da Madeira Vale z ponad 270 000 ton rudy żelaza kierowanego do Chin. Wszystkich 20 członków załogi ewakuowano.
Statek został wydobyty z mielizny na początku tego miesiąca po usunięciu około 145 000 ton rudy żelaza z ładowni statku. Ze względu na stan statku podjęto decyzję o jego zatopieniu na głębszych wodach z resztkami rudy żelaza na pokładzie. Władze oświadczyły, że nie wierzą, iż pozostała ruda żelaza stanowi zagrożenie dla środowiska morskiego.
Stellar Banner jest własnością i jest zarządzany przez firmę Polaris w Korei Południowej i jest czarterowany przez brazylijskiego giganta wydobywczego Vale, aby transportować rudę żelaza z Brazylii do Chin.
Wkrótce po uziemieniu Vale poinformował, że Polaris Shipping statek doznał uszkodzenia dziobu w kanale żeglugi, gdy opuścił port i osiadł na mieliznę, by uniknąć zatopienia. Operację ratowniczą prowadził holenderski ratownik SMIT Salvage z pomocą brazylijskiej marynarki wojennej.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Rynek z rynku żeglugowego – nieco więcej optymizmu i obawa przed drugą falą korona wirusa.

Badania prowadzone przez analityków biznesowych, odnoszące się do nowej rzeczywistości po okresie odmrażania wielu światowych gospodarek ukazują, jakie efekty problemów pandemicznych i tzw. „lockdown'u" pojawiły się na rynkach. Ostatnia czwartkowa sesja na giełdzie w Nowym Jorku (11.06.2020 r.) odznaczyła się bardzo silnymi spadkami wielu indeksów. Dla przedsiębiorstw z segmentu transportu morskiego było to około 14%. Taka nerwowa sytuacja gospodarcza uwidacznia się też w działalności operacyjnej wielu segmentów międzynarodowej żeglugi. Większość z armatorów chciałaby jak najszybciej wrócić do zwyczajowych rozkładów

rejsów swoich statków i normalnej pracy. Niestety jak na razie z różnych względów nie jest to do końca możliwe. Pozytywne sygnały spłynęły ostatnio dla europejskiej żeglugi promowej, która przy zachowaniu odpowiedniego reżimu sanitarnego zwiększa znacząco swoje możliwości przewozowe.

RYNEK STATKÓW WIELOZADANIOWYCH I CIĘŻAROWCÓW

• Rynek frachtowy

Rozpoczynający się sezon jachtowy w wielu regionach świata generuje dla rynku przewozów ponadgabarytowych okresowy wzrost w tej kategorii ładunków. O obfitym tego rodzaju zafrachtowaniu informował między innymi przewoźnik AAL, który w jednym transporcie przewiózł aż 32 prywatne jachty z Fortu Lauderdale, USA do europejskich portów: Southampton i Antwerpii. Niestety dla tego segmentu żeglugi jest to jedna z niewielu ostatnio odnotowanych pozytywnych informacji. Rozregulowanie częstotliwości rozkładów rejsów na skutek zaburzeń w podaży ładunków istotnie ukazuje problemy, z jakimi mierzą się tutaj armatorzy.

• Rynek tonażowy

W zakresie obrotu tonażem ostatnie trzy tygodnie odznaczały się brakiem większej aktywności. W tygodniu 23 jedynie na rynku dalekowschodnim właścicieli zmieniły 2 jednostki wielozadaniowe. Pierwsza z nich, to m/v „Inaba" statek o ciekawej konstrukcji wyposażonej w dźwigi jak klasyczny drobnicowiec, ale również wyposażony w rampę ro-ro na rufie. Natomiast druga to południowokoreański m/v „Joo Do", przypominający bardziej swoją konstrukcją masowiec niż drobnicowiec. W okresie trzech tygodni zezłomowano również 4 jednostki, a zamówiono 2 o łącznej nośności około 24 tys. DWT.

RYNEK PRZEWOZÓW KONTENEROWYCH

• Rynek frachtowy

World Container Index, pokazujący poziom stawek frachtowych na 8 głównych trasach z i do USA, Europy i Azji prowadzony przez firmę analityczną Drewery zaczął stopniowo wzrastać. Ostatni tydzień pokazał wzrost na poziomie około 1,7%. Mimo utrzymującej się nadpodaży tonażu oraz występujących warunków kryzysowych linie kontenerowe umiejętnie dostosowały do zapotrzebowania, dzięki czemu stawki frachtowe utrzymały satysfakcjonujący dla nich poziom. Stąd też, pomimo ciężkiej sytuacji spowodowanej koronawirusem COVID 19 francuski potentat przewozów kontenerowych CMA CGM oficjalnie pozostaje w całkiem optymistycznym nastroju. Pierwszy kwartał, mimo zaburzeń zakończył się dla tego armatora w odniesieniu do przychodu netto na plusie. Płynność finansowa firmy została zabezpieczona pożyczką udzieloną przez konsorcjum trzech banków w niebagatelnej wysokości 1,1 miliarda dolarów amerykańskich. 70% z tej kwoty została zabezpieczona przez francuski rząd. Przedsiębiorstwo, podobnie jak większość rynku morskich przewozów kontenerowych zakłada w pierwszej połowie tego roku spadek obrotów o około 10%. Jak więc długo potrwa podtrzymywanie dobrych stawek frachtowych dla armatorów uzyskiwanych głównie poprzez wyłączanie statków z bieżących operacji?

• Rynek tonażowy

Wiele wskazuje na to, że obecnie stosowaną taktyką, zmierzającą do przetrwania armatorów statków kontenerowych może być rozgrywka na polu tzw. „lay up'ów", a więc odstawionych z eksploatacji statków. Być może, kto przetrwa ten okres, ponosząc koszty związane
z wyłączeniem jednostek z bieżących operacji, a potem szybko i sprawnie je przywróci do aktywności, ten uzyska odpowiednią przewagę konkurencyjną. Tak więc liczba dezaktywowanych statków kontenerowych nadal wzrasta, ale według firmy analitycznej Alphaliner niedługo osiągnie szczyt i zacznie już spadać na skutek otwierania się kolejnych gospodarek z wcześniej nałożonych ograniczeń. Tymczasem na rynku kupna – sprzedaży pojemnikowców zaobserwowano stosunkowo mało aktywności. W tygodniu 22 doprowadzano do zaledwie jednej transakcji sprzedaży na kwotę 5 mln USD. Jednakże w okresie trzech tygodni zezłomowano całkiem sporo jak na ostatnie czasy, bo łącznie 8 statków o łącznej nośności prawie 350 tysięcy ton. W tym samym okresie zamówiono 5 jednostek o nośności około 64 tysięcy ton.

RYNEK PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

• Rynek morskich podróży turystycznych

Rynek informuje o kolejnych przedłużeniach w zawieszeniu rejsów pasażerskich przez większość z operatorów. Niektórzy z nich mówią o powrocie na rynek dopiero w 2021 roku. Kolejne linie wycieczkowe ogłaszają też odstawianie swoich jednostek na długoterminowe uwiązanie (ang. „cold lay up"). Tym samym ilość personelu potrzebnego do obsługi postawionej w ten sposób floty jest coraz mocniej ograniczana. Do trójmiejskich portów,

mimo sezonu, nie zawinął jeszcze w tym roku żaden wycieczkowy statek pasażerski, podczas gdy w zeszłym roku trwał już na dobre sezon na tego rodzaje wizyty.

• Rynek promowy

W całej Europie powraca stopniowo i zwiększa się wolumen przewożonych ładunków jak i ilość pasażerów w żegludze promowej. To wszystko z zastosowaniem i zachowaniem odpowiednich wymogów bezpieczeństwa. Jak podają media, Stena Line postanowiła przywrócić na Morzu Północnym obsadę tonażową ro-ro na takie trasy jak: Rotterdam – Killingholme oraz Rotterdam – Harwich. Również inni z europejskich operatorów promowych – Tallink, czy też Viking Line zwiększają liczbę zawinięć chociażby do Helsinek. Polski Polferries i niemiecki TT-Line łagodziły ostatnio stopniowo obostrzenia pandemiczne, zwiększając możliwości obłożenia swoich promów znacznie większą liczbą pasażerów. Na większe wykorzystanie jednostek w najbliższym czasie przygotowywał się również polski operator promowy Unity Line oraz szwedzka Stena Line na trasie Gdynia – Karlskrona. A to wszystko w związku z ważną informacją dla rynku promowego i tras, łączących polskie porty. Komunikat wydany przez polski rząd, informował bowiem, iż od dnia 13 czerwca znosi się kontrole graniczne dla podróży wewnątrzeuropejskich. Tym samym Polacy powracający do kraju nie będą już musieli przechodzić obowiązkowej dwutygodniowej kwarantanny. Taka sytuacja zapewne wpłynie pozytywnie na dalsze zwiększenie przyrostu zarówno ilości pasażerów jak i towarów.

• Rynek tonażowy

W ostatnich 3 tygodniach przeprowadzono kilka transferów jednostek wewnątrz struktur przedsiębiorstw jak również doprowadzono do zakończenia wielu czarterów statków pasażerskich dla operatorów zewnętrznych. Wskazane transakcje dotyczyły przede wszystkim działań, które miały pomóc zrestrukturyzować organizacje w świetle aktualnie trudnych warunków na rynku wycieczkowców. Znany operator wycieczkowców Pullmantur ogłosił odstawienie na długoterminowe uwiązanie 3 swoich jednostek. Poza tym na rynku tonażowym zarówno wycieczkowców jak i promów pasażersko - towarowych trwał całkowity zastój: nie raportowano żadnych nowych zamówień, transakcji kupna – sprzedaży, czy też jakichkolwiek złomowań.

Radosław Marciniak

Źródło:gospodarka morska.pl

Japońskie firmy opracowują technologię autonomicznych statków.

Japońskie konsorcjum Marubeni Corporation, Tryangle, Mitsui E&S Shipbuilding i miasto Yokosuka zapewniło sobie miejsce we wspólnym programie rozwoju technologicznego bezzałogowych statków, kierowanym przez Fundację Nippon.

Zgodnie z informacją, konsorcjum uruchomi projekt pilotażowy, mający na celu rozwinięcie technologii autonomicznej eksploatacji statków w mieście Yokosuka przy wsparciu finansowym przyznanym przez The Nippon Foundation.

Obecnie handel przybrzeżny w Japonii boryka się z problemami wynikającymi ze starzenia się społeczeństwa i malejącej liczby załóg statków zaangażowanych w przemysł. W tych okolicznościach oczekuje się, że statki autonomiczne zmniejszą obciążenie załogi statku, jednocześnie zwiększając bezpieczeństwo operacyjne.

Według konsorcjum, bezzałogowe statki przyczynią się do bezpiecznego i stabilnego transportu morskiego w Japonii;

Oczekuje się, że technologia ta będzie odgrywać znaczącą rolę w transporcie niezbędnych towarów w przypadku klęski żywiołowej w Japonii.

Projekt pilotażowy planowany jest na trasie między Mikasa Pier a wyspą Sarushima w mieście Yokosuka. Technologia autonomicznych statków opracowywana przez Mitsui E&S Shipbuilding ma zostać zmodernizowana na jednej z istniejących małych łodzi pasażerskich, obsługiwanych przez Tryangle, w celu opracowania autonomicznych operacji na statku, w tym cumowania i odczepiania.

Załoga statku będzie obecna na pokładzie, aby zapewnić bezpieczeństwo operacji - wyjaśniło konsorcjum.

Procedura modernizacji i testy operacyjne autonomicznej technologii zostaną zakończone do końca 2021 r., a autonomiczna operacja zostanie przeprowadzona do końca marca 2022 r.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Prom hiszpańskiego armatora po raz pierwszy zatankował LNG.

Hiszpańska Balearia poinformowała, że zakończyła pierwszą operację bunkrowania LNG zmodernizowanego promu Bahama Mama w hiszpańskim porcie Algeciras. Operator promu przeprowadził 8 czerwca operację bunkrowania LNG metodą ciężarówka-statek.
Przypomnijmy, że Gibdock na Gibraltarze zaczął modernizować prom Bahama Mama, aby przystosować go do eksploatacji na LNG w zeszłym roku. Prom rozpocznie kursowanie 21 czerwca na trasie między Barceloną a Ibizą w dni robocze, a także w weekendy między Deną, Ibizą i Majorką.
Dwa zbiorniki magazynowe na statkach mają pojemność 140 metrów sześciennych LNG każdy, dzięki czemu jednostki mogą przepłynąć do 750 mil morskich.
Statek dołącza do rosnącej floty statków napędzanych LNG przez Balearię, ponieważ firma żeglugowa stara się ograniczyć emisje spalin. Bahama Mama to piąty prom napędzany LNG we flocie firmy i trzeci statek, który został przystosowany do żeglugi na LNG. Balearia spodziewa się odebrać w lipcu kolejny zmodernizowany prom Sicilia. Operator promowy zaplanował w tym roku trzy kolejne modernizacje i planuje dysponować flotą jedenastu statków napędzanych LNG do końca 2021 roku.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Flex LNG odbierze pierwszą nową jednostkę w tym roku.

Flex LNG, firma żeglugowa kontrolowana przez miliardera Johna Fredriksena, ma odebrać swój pierwszy nowy statek w tym roku.
Norweska firma spodziewa się, że gazowiec LNG Flex Aurora dołączy do floty do końca lipca.
Jednostka do transportu LNG o wielkości 174 000 m3 będzie gotowa do czarteru natychmiast po dostawie. Statek powstaje w koreańskiej stoczni Hyundai Heavy.
Flex Aurora jest wyposażony w niskociśnieniowe silniki X-DF WinGD i system zabezpieczający Mark III Flex GTT. Flex nabył ten statek w pakiecie z siostrzanym statkiem Flex Amber w maju 2018 r. Armator zapłacił 184 mln USD za każdy statek.
Firma ma obecnie sześć statków na wodzie i dodatkowe siedem nowych jednostek w budowie w HHI i DSME. Flex spodziewa się odebrać dostawy tych gazowców między trzecim kwartałem 2020 roku a drugim kwartałem 2021 r.

Źródło:gospodarkamorska.pl

300 jednostek Maerska pomoże w badaniach nad oceanem a klimatem.

Duński przewoźnik kontenerowy Maersk będzie wspierać globalne wysiłki badawcze w zakresie wzorców pogodowych i zmian klimatu, przeznaczając 300 własnych statków do udziału w globalnym programie Wolontariatu Obserwacyjnego (VOS).
Podczas gdy wiele statków Maerska już teraz uczestniczy w VOS, od końca tego roku cała flota duńskiego armatora weźmie w nim udział.

Jak wyjaśniono, zarejestrowane dane pomagają meteorologom w tworzeniu dokładniejszych prognoz pogody i sztormów oraz będą również wykorzystywane do tworzenia modeli atmosfery, które pomogą naukowcom lepiej zrozumieć zmiany klimatu.
- Jako globalna firma zajmująca się logistyką kontenerową, nasze jednostki pływające odgrywają kluczową rolę w utrzymaniu bezpieczeństwa i terminowości łańcucha dostaw. Pomaganie w prognozowaniu pogody i rozwoju nauki o klimacie ma dla nas wielki sens, ponieważ oba te obszary wpływają na naszą działalność na różne sposoby - powiedział Aslak Ross, szef działu standardów morskich Maerska.
Podczas gdy naukowcy zbierają i dzielą się obserwacjami pogody i warunków oceanicznych od ponad 150 lat na całym świecie, postęp technologiczny znacznie zwiększył ilość informacji, które można udostępniać.
Typowy VOS rejestruje i transmituje obserwacje ręcznie, a członek załogi statku odczytuje dane z instrumentów na pokładzie statku, lub w niektórych przypadkach za pośrednictwem automatycznych stacji pogodowych (AWS). Dane są następnie przesyłane do różnych krajowych służb meteorologicznych w celu wykorzystania ich w modelach prognozy pogody i monitorowania rzeczywistych warunków na morzu.
Aby uzyskać więcej danych z większą precyzją, pierwsze pięć statków Maersk uczestniczących w programie VOS jest wyposażonych w bardziej zaawansowany typ AWS, zwany Europejską Wspólną Automatyczną Stacją Pogodową (EUCAWS). System EUCAWS automatycznie gromadzi dane dotyczące ciśnienia atmosferycznego, temperatury powietrza i wilgotności względnej i przesyła je co godzinę do wyznaczonych stacji badawczych.
Do końca 2020 roku planuje się uruchomienie 50 takich stacji na statkach Maersk.
- Jeśli pomożemy nawet nieznacznie poprawić jakość usług związanych z trasowaniem pogody, będą to istotne dźwignie w naszych ciągłych wysiłkach na rzecz poprawy bezpieczeństwa naszych załóg i aktywów oraz zapewnienia niezawodnych czasów przybycia do łańcuchów dostaw naszych klientów - powiedział Ross.
Podczas gdy w programie VOS bierze udział ponad 3000 statków, ogólny udział spadł w ostatnich latach z powodu zmniejszenia zasobów finansowych i załogi światowej floty handlowej. Jednak nowe technologie, takie jak AWS i dzienniki elektroniczne, doprowadziły do wzrostu ilości i jakości obserwacji z każdego statku.

Źródło:gospodarka morska.pln

Niemcy zaniepokojone amerykańskimi planami nowych sankcji wobec Nord Stream 2.

Rząd Niemiec jest zaniepokojony amerykańskimi planami rozszerzenia sankcji wobec rosyjsko-niemieckiego gazociągu Nord Stream 2. "Z żalem przyjęliśmy do wiadomości" inicjatywę amerykańskich senatorów w tej sprawie - oświadczyło w niedzielę niemieckie MSZ.
"Kolejne sankcje oznaczałyby poważne naruszenie europejskiego bezpieczeństwa energetycznego i suwerenności Unii Europejskiej" - podkreśla w swym oświadczeniu resort spraw zagranicznych Niemiec, dodając, że generalnie rząd federalny odrzuca sankcje o działaniu eksterytorialnym.
Na początku czerwca dwoje amerykańskich senatorów, Republikanin Ted Cruz i Jeanne Shaheen z Partii Demokratycznej, przedstawiło projekt ustawy, która przewiduje poszerzenie sankcji USA na gazociąg Nord Stream 2.
Projekt ustawy przewiduje sankcje nie tylko wobec firm, które dostarczają statki do układania rur na dnie morskim. Nowe restrykcje mają objąć także przedsiębiorstwa, które dostarczą statki do innych rodzajów prac związanych z układaniem rur, na przykład kopania rowów pod rurociąg. Kolejne sankcje mają być wymierzone również w towarzystwa ubezpieczeniowe, które te statki ubezpieczają, i w firmy zajmujące się certyfikacją rurociągu przed oddaniem go do eksploatacji.
Agencja dpa podkreśla, że zarówno prezydent USA Donald Trump, jak i przedstawiciele obu partii w Kongresie chcą wstrzymać na ostatnich metrach budowę gazociągu.
Stany Zjednoczone uzasadniają swą negatywną postawę wobec Nord Stream 2 tym, że jeszcze bardziej uzależniłby on Europę od dostaw gazu z Rosji i zwiększyłyby możliwości Rosji wywierania politycznego nacisku na kraje Unii Europejskiej.

Stanowisko to podzielają również Polska i Ukraina. Waszyngton wielokrotnie wzywał Europę aby zwiększyła zakupy amerykańskiego gazu skroplonego (LNG).
W rezultacie ogłoszonych w grudniu 2019 roku amerykańskich sankcji szwajcarska firma Allseas wycofała swe układające rury na dnie Bałtyku statki z dalszego udziału w budowie Nord Stream 2. Długość brakującego jeszcze podmorskiego odcinka gazociągu wynosi w przypadku jednej z jego nitek 65 kilometrów, a drugiej 85 kilometrów.

Źródło: pap.pl

We Włoszech zwodowano najnowszy wycieczkowiec Vikinga.

Viking Venus, siódmy oceaniczny statek wycieczkowy budowany przez włoską stocznię Fincantieri dla armatora Viking, został 11 czerwca zwodowany w stoczni w Ankonie. Obecnie trwa wyposażanie wnętrz, a dostawa jednostki jest zaplanowana na 2021 rok.
Nowy wycieczkowiec należy do segmentu małych statków wycieczkowych. Podobnie jak jego siostrzane statki będzie miał tonaż brutto około 47 800 ton i 465 kabin z miejscem dla 930 pasażerów.
Jak wyjaśniono, wszystkie jednostki Viking są zbudowane zgodnie z najnowszymi przepisami nawigacyjnymi i wyposażone w najnowsze systemy bezpieczeństwa. Statki wyposażone są również w energooszczędne silniki, zoptymalizowaną hydrodynamikę i kadłub, zmniejszając w ten sposób zużycie paliwa, a także systemy minimalizujące zanieczyszczenia wytwarzane przez spaliny, spełniające najostrzejsze przepisy ochrony środowiska.
W 2012 roku Fincantieri rozpoczęła współpracę z Viking, który jako start-up wszedł na rynek rejsów oceanicznych. Dzisiaj współpraca - która rozpoczęła się od zamówienia dwóch statków – doprowadziła do budowy w sumie 20 jednostek.
Pierwszy statek z serii, Viking Star, został zbudowany w stoczni w Marghera i dostarczony w 2015 roku. Pozostałe jednostki, Viking Sea, Viking Sky, Viking Sun i Viking Orion, zostały przekazane w 2016, 2017 i 2018 roku i zbudowane w zakładzie w Ankonie. Kolejna jednostka, Viking Jupiter dołączyła do floty armatora w lutym 2019 roku, a pozostałe dziesięć jednostek, wraz z opcjami, wypłynie na morze z włoskiej stoczni w latach 2021–2027.

Źródło: pap.pl

Pandemia zmusiła armatorów do porzucenia planów instalacji skruberów.

Właściciele statków odraczają lub odwołują instalację płuczek spalin, gdyż pandemia koronawirusa powoduje duże straty finansowe.
Przepisy wydane przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), które weszły w życie w styczniu, były postrzegane przez przemysł naftowy i morski jako jeden z pierwszych światowych wysiłków na rzecz wprowadzenia zmian w środowisku.
Przepisy miały na celu zmusić statki do korzystania z paliwa o zawartości siarki 0,5%, w porównaniu z 3,5% poprzednio. Operatorzy mieli alternatywną opcję zainstalowania płuczek spalin w celu usunięcia zanieczyszczeń.
W okresie poprzedzającym IMO 2020 dziesiątki handlowców i właścicieli statków postawiło na instalacje skruberów, mając nadzieję na zysk z zakupu tańszego paliwa o wysokiej zawartości siarki.
Obecnie presja finansowa branży, spowodowana spadkiem popytu na usługi frachtowe z powodu kryzysu COVID-19, może oznaczać, że płuczki stają się mniej atrakcyjną opcją dla właścicieli statków.
Wiodąca norweska firma Wallenius Wilhemsen, która przewozi samochody i inne pojazdy, powiedziała agencji Reuters, że anulowała instalację płuczek dla dziewięciu statków w ciągu ostatnich kilku miesięcy i przełożyła dodatkowe osiem na później w tym roku lub w 2021 roku.

- W wyniku pandemii COVID-19 klienci znacznie zmniejszyli produkcję pojazdów - powiedziała rzeczniczka armatora. - Wraz z tym dochodzi do zmniejszenia przychodów i podejmujemy wszelkie niezbędne kroki w celu zmniejszenia wydatków.
Globalny krach cen ropy spowodował również spadek różnicy cen między paliwem o niskiej zawartości siarki (LSFO) a paliwem o wyższej zawartości siarki (HSFO) do zaledwie 40 USD za tonę, z ponad 300 USD na początku roku, co wpłynęło na rentowność firm, które zapłaciły za płuczki i wydłużyły czas zwrotu z inwestycji.
Inne firmy, w tym Scorpio Tankers, Frontline i International Seaways, poinformowały, że przełożyły raty. Frontline powiedział, że odroczenie płuczek dla czterech swoich tankowców zapewni szacowany „pozytywny wpływ gotówkowy" w kwocie 7,6 mln USD w 2020 r.
Clarksons Research odnotował znaczące zmniejszenie liczby statków, na których prowadzone są instalacje płuczek spalin, szacując ich liczbę na 100 w porównaniu do ponad 300 na początku roku.
Clarksons powiedział, że liczba statków oczekujących modernizacji wyniosła 750 - niektóre z nich można odroczyć lub anulować - w porównaniu do szczytu ponad 2000 oczekujących w połowie 2019 roku. Globalna flota oceaniczna jest powszechnie szacowana na ponad 90 000 statków.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Kto , z kim, kiedy i gdzie . Szczegółowy terminarz.

Wczoraj zakończyliśmy rundę zasadniczą PKO Bank Polski Ekstraklasy i jednocześnie poznaliśmy dokładny terminarz rundy finałowej. Jak prezentuje się zestaw par na ostatnie tygodnie sezonu 2019-20? Kiedy odbędą się mecze? Oto szczegółowy plan.
Rundę finałową rozpoczniemy już w najbliższy piątek, 19 czerwca. Na pierwszy ogień pójdą dwa mecze z grupy spadkowej - o 18.00 Zagłębie Lubin podejmie Łódzki Klub Sportowy, a o 20.30 Górnik Zabrze zagra z Koroną Kielce. Hitem 31. kolejki będzie spotkanie pomiędzy Piastem Gliwice, a Lechem Poznań, które odbędzie się w sobotę o 17:30. Ten mecz będzie transmitowany również na antenie TVP Sport.

32. kolejka rozpocznie się we wtorek 23 czerwca. Tego dnia zobaczymy wszystkie cztery mecze z dolnej ósemki - dwa o 18.00 i dwa o 20.30. Na środę zaplanowano trzy potyczki grupy mistrzowskiej - jeden o 18.00 i dwa o 20.30. Kolejkę zakończymy w czwartek spotkaniem Śląska z Cracovią o 19.00.

Kolejna seria spotkań rozpocznie się już dzień później, w piątek 26 czerwca, kiedy obejrzymy dwa mecze grupy spadkowej. W sobotę 27 czerwca odbędą się trzy spotkania, a hitem 33. kolejki będzie mecz Legii z Piastem, który zaplanowano właśnie na sobotę 27 czerwca o 17.30. W niedzielę odbędą się dwa kolejne starcia, a kolejkę zakończymy w poniedziałek.

34. seria spotkań rozpocznie się w piątek, 3 lipca, kiedy odbędą się dwa mecze. Na sobotę 4 lipca zaplanowano trzy potyczki, na niedzielę dwie i na poniedziałek jedną. Kolejka numer 35 również ma prawie taki sam układ: dwa mecze w piątek 10 lipca, trzy w sobotę, ale zamiast jednego poniedziałkowego, zaplanowano trzy spotkania w niedzielę.

Przedostatnia kolejka sezonu 2019-20 odbędzie się 14 i 15 lipca, czyli we wtorek i środę. Pierwszego dnia zostaną rozegrane cztery mecze grupy spadkowej, a drugiego wszystkie spotkania górnej ósemki. Pierwszy gwizdek zarówno we wtorek jak i środę usłyszymy o 20:30.

37. kolejka również została podzielona na dwa dni. W sobotę 18 lipca o 17:30 odbędą się cztery mecze grupy spadkowej, a w niedzielę o tej samej godzinie cztery spotkania grupy mistrzowskiej.

TERMINARZ PKO BP EKSTRAKLASY 2019/20

31. kolejka:
Piątek, 19 czerwca 2020
18:00: Zagłębie Lubin - ŁKS Łódź (grupa B)
20:30: Górnik Zabrze - Korona Kielce (grupa B)

Sobota, 20 czerwca 2020
15:00: Wisła Płock - Arka Gdynia (grupa B)
17:30: Piast Gliwice - Lech Poznań (grupa A) (TVP Sport)
20:00: Raków Częstochowa - Wisła Kraków (grupa B)

Niedziela, 21 czerwca 2020
12:30: Pogoń Szczecin - Lechia Gdańsk (grupa A)
15:00: Cracovia - Jagiellonia Białystok (grupa A)
17:30: Legia Warszawa - Śląsk Wrocław (grupa A)

32. kolejka:
Wtorek, 23 czerwca 2020
18:00: Korona Kielce - Raków Częstochowa (grupa B)
18:00: Arka Gdynia - Zagłębie Lubin (grupa B)
20:30: ŁKS Łódź - Górnik Zabrze (grupa B)
20:30: Wisła Kraków - Wisła Płock (grupa B)

Środa, 24 czerwca 2020
18:00: Lechia Gdańsk - Piast Gliwice (grupa A)
20:30: Jagiellonia Białystok - Legia Warszawa (grupa A)
20:30: Lech Poznań - Pogoń Szczecin (grupa A)

Czwartek, 25 czerwca 2020
19:00: Śląsk Wrocław - Cracovia (grupa A)

33. kolejka:
Piątek, 26 czerwca 2020
18:00: Raków Częstochowa - Arka Gdynia (grupa B)
20:30: Zagłębie Lubin - Korona Kielce (grupa B)

Sobota, 27 czerwca 2020
15:00: Wisła Płock - ŁKS Łódź (grupa B)
17:30: Legia Warszawa - Piast Gliwice (grupa A)
20:00: Górnik Zabrze - Wisła Kraków (grupa B)

Niedziela, 28 czerwca 2020
15:00: Jagiellonia Białystok - Lechia Gdańsk (grupa A)
17:30: Śląsk Wrocław - Lech Poznań (grupa A)

Poniedziałek, 29 czerwca
18:00: Cracovia - Pogoń Szczecin (grupa A)

34. kolejka:
Piątek, 3 lipca

18:00: ŁKS Łódź - Wisła Kraków (grupa B)
20:30: Korona Kielce - Arka Gdynia (grupa B)

Sobota, 4 lipca
15:00: Raków Częstochowa - Zagłębie Lubin (grupa B)
17:30: Lech Poznań - Legia Warszawa (grupa A)
20:00: Lechia Gdańsk - Cracovia (grupa A)

Niedziela, 5 lipca
15:00: Pogoń Szczecin - Jagiellonia Białystok (grupa A)
17:30: Piast Gliwice - Śląsk Wrocław (grupa A)

Poniedziałek, 6 lipca
18:00: Wisła Płock - Górnik Zabrze (grupa B)

35. kolejka:
Piątek, 10 lipca
18:00: Zagłębie Lubin - Wisła Płock (grupa B)
20:30: Górnik Zabrze - Raków Częstochowa (grupa B)

Sobota, 11 lipca
15:00: Arka Gdynia - ŁKS Łódź (grupa B)
17:30: Legia Warszawa - Cracovia (grupa A)
20:00: Wisła Kraków - Korona Kielce (grupa B)

Niedziela, 12 lipca
12:30: Śląsk Wrocław - Pogoń Szczecin (grupa A)
15:00: Piast Gliwice - Jagiellonia Białystok (grupa A)
17:30: Lech Poznań - Lechia Gdańsk (grupa A)

36. kolejka:
Wtorek, 14 lipca
20:30: Arka Gdynia - Górnik Zabrze (grupa B)
20:30: Zagłębie Lubin - Wisła Kraków (grupa B)
20:30: ŁKS Łódź - Raków Częstochowa (grupa B)
20:30: Wisła Płock - Korona Kielce (grupa B)

Środa, 15 lipca
20:30: Lechia Gdańsk - Legia Warszawa (grupa A)
20:30: Cracovia - Lech Poznań (grupa A)
20:30: Pogoń Szczecin - Piast Gliwice (grupa A)
20:30: Jagiellonia Białystok - Śląsk Wrocław (grupa A)

37. kolejka:
Sobota, 18 lipca
17:30: Górnik Zabrze - Zagłębie Lubin (grupa B)
17:30: Wisła Kraków - Arka Gdynia (grupa B)
17:30: Raków Częstochowa - Wisła Płock (grupa B)
17:30: Korona Kielce - ŁKS Łódź (grupa B)

Niedziela, 19 lipca
17:30: Legia Warszawa - Pogoń Szczecin (grupa A)
17:30: Piast Gliwice - Cracovia (grupa A)
17:30: Śląsk Wrocław - Lechia Gdańsk (grupa A)
17:30: Lech Poznań - Jagiellonia Białystok (grupa A)

Źródło:PiłkaNożna.pl

Pokaż mi swoje oko, a powiem Ci jak zużyty jest Twój organizm..

Wiek biologiczny, czyli stopień „zużycia" naszego ciała można precyzyjnie ocenić na oko. A konkretniej – wystarczy zbadać soczewkę oka
Wiek biologiczny nie zawsze pokrywa się z tym, ile lat naprawdę przeżyliśmy. Z upływem czasu nasz organizm „zużywa się", jednak nie jest to proces przebiegający równomiernie dla wszystkich części naszego ciała.
Wątroba u osób nadużywających alkoholu starzeje się szybciej, podobnie jak układ odpornościowy u pacjentów, którzy byli leczeni dużymi dawkami leków przeciwnowotworowych. Są nawet dane wskazujące na to, że u kobiet piersi starzeją się szybciej niż reszta ciała.
Skanowanie soczewki
Ocena wieku biologicznego jest trudna i mało precyzyjna. Najczęściej wymaga to sprawdzenia kilku lub kilkunastu różnych parametrów, takich jak poziomu cholesterolu i ciśnienie tętnicze krwi. Jest jednak prostsza metoda – twierdzą badacze z Uniwersytetu Bostońskiego.
– W białkach wchodzących w skład soczewki gromadzą się zmiany wywołane przez starzenie się organizmu. Ta część naszego oka zawiera coś w rodzaju archiwum, gromadzącego to, co spotkało nas w trakcie życia. I możemy to zmierzyć za pomocą naszego skanera na poziomie molekularnym – twierdzi dr Lee Goldstein, specjalista od okulistyki, psychiatrii, neurologii, patomorfologii i badań laboratoryjnych, pracujący na Uniwersytecie Bostońskim.
Technika pomiaru jest kompletnie nieinwazyjna i bezbolesna, a poza tym szybka i precyzyjna. Szczegóły opublikowało czasopismo medyczne „Journal of Gerontology: Biological Sciences".
Wiek można zmienić
Warto pamiętać, że biologiczna „metryka" nie jest wyrokiem. Biologiczny wiek można obniżyć, zmieniając styl życia. Najważniejsze jest tu przestawienie się na zdrową, zrównoważoną dietę oraz zwiększenie aktywności fizycznej.
– W przyszłości być może odmłodzimy się za pomocą przeszczepów z komórek macierzystych, które zastąpią te zużyte w naszych tkankach. To brzmi trochę jak science fiction, ale w teorii jest jak najbardziej możliwe. Trudno jednak powiedzieć, kiedy do tego dojdzie – mówi prof. Steve Horvath z Uniwersytetu Kalifornijskiego, specjalista od wieku biologicznego.

Źródło:Focus.pl

PRZECZYTAJ, ZANIM ZAMUSTRUJESZ-PORADY OMK / ITF.

• Nie rozpoczynaj pracy na statku bez posiadania pisemnej umowy.
• Nigdy nie podpisuj umowy in blanco lub umowy, która wiąże się z dowolnymi warunkami, które nie zostały określone lub których nie znasz.
• Sprawdź, czy umowa, którą podpisujesz odnosi się do układu zbiorowego pracy (CBA). Jeśli tak, upewnij się, że jesteś w pełni świadomy warunków tego CBA i zachowaj kopię tego dokumentu wraz z umową.

• Upewnij się, że czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
• Nie podpisuj umowy, która umożliwia dokonanie zmiany okresu obowiązywania umowy wyłącznie według własnego uznania armatora. Każda zmiana uzgodnionego okresu obowiązywania umowy powinna być za obopólną zgodą.
• Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wysokość płacy podstawowej i upewnij się, że podstawowe godziny pracy są jasno określone (na przykład 40, 44 lub 48 tygodniowo). Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) stwierdza, że podstawowe godziny pracy powinny wynosić maksymalnie 48 tygodniowo (208 miesięcznie).
• Upewnij się, że umowa wyraźnie określa, jak nadgodziny zostaną wypłacone i w jakiej wysokości. Może być wypłacana jednakowa stawka godzinowa za wszystkie przepracowane godziny powyżej kwoty podstawowej. Lub może być miesięczna ustalona kwota za gwarantowaną liczbę nadgodzin, w takim przypadku należy wyraźnie podać stawkę za każdą przepracowaną godzinę, ponad gwarantowaną nadgodzinę. ILO stwierdza, że wszystkie godziny nadliczbowe należy płacić co najmniej w wysokości 1,25 x normalnej stawki godzinowej.
• Upewnij się, że umowa wyraźnie określa liczbę dni płatnego urlopu miesięcznie. ILO stwierdza, że urlop płatny nie powinien wynosić mniej niż 30 dni w roku (2,5 dnia w miesiącu kalendarzowym).
• Upewnij się, że wypłaty płacy zasadniczej, nadgodzin i urlopu są jasno i oddzielnie wyszczególnione w umowie.
• Nie podpisuj umowy, która pozwala armatorowi na wstrzymanie lub zatrzymanie jakiejkolwiek części wynagrodzenia w okresie obowiązywania umowy. Powinieneś mieć prawo do pełnej zapłaty zarobionegowynagrodzenia na koniec każdego miesiąca kalendarzowego.
• Nigdy nie podpisuj umowy, która zawiera jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że jesteś odpowiedzialny za zapłatę jakiejkolwiek części kosztów związanych z przybyciem na statek lub repatriacją.
• Nie podpisuj umowy, która zawiera klauzulę, która ogranicza Twoje prawo do wstąpienia, kontaktu, konsultacji lub bycia reprezentowanym przez związek zawodowy wybrany przez Ciebie.
• Należy pamiętać, że indywidualna umowa o pracę nie zawsze będzie zawierać szczegóły dodatkowych świadczeń. W związku z tym należy starać się, aby uzyskać potwierdzenie (najlepiej w formie pisemnego porozumienia lub zobowiązania w kontrakcie) jaka rekompensata zostanie wypłacona w przypadku:
Choroby lub urazu w okresie obowiązywania umowy
Śmierci (kwota należna upoważnionemu krewnemu)
Utraty statku
Utraty rzeczy osobistych w wyniku utraty statku
Przedterminowego wypowiedzenia umowy.
• Upewnij się, że otrzymałeś i zachowałeś kopię umowy, którą podpisałeś i zachowujesz.

PAMIĘTAJ ... niezależnie od warunków, każda umowa, którą zawarłeś dobrowolnie, w większości jurysdykcji, będzie uznana za prawnie wiążącą.

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF – wypełnij deklarację : https://www.omk.org.pl/article/567

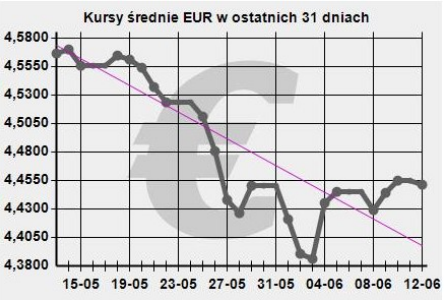
W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.
Ponadto:
• Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.
• Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
• Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
• Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.

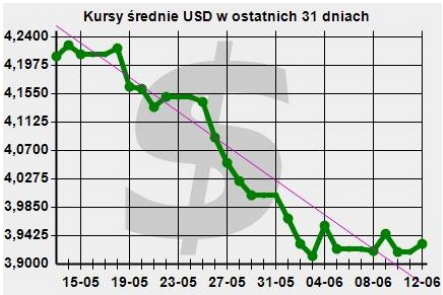
• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.
• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
• Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)
Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: www.omk.org.pl **Może polubisz nas na FB ?**
www.omk.org.pl

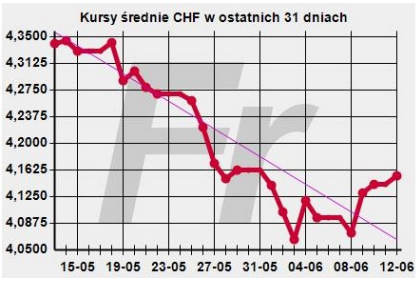
Wydarzyło się 15 czerwca - kalendarium

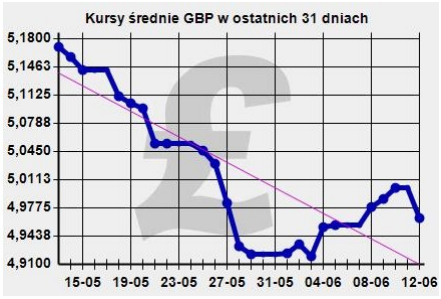
15 czerwca jest 166 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostał 199 dni. 15 czerwca jest Światowym Dniem Praw Osób Starszych.
Imieniny obchodzą:
Abraham, Adelajda, Albertyna, Angelina, Benilda, Bernard, Dula, Edburga, Eutropia, Germana, Hezychiusz, Izolda, Jolanta, Leonida, Liba, Lotar, Oliwia, Placyda, Wisław, Wisława, Wit, Witold, Witolda i Witosław
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1260r. – Książę mazowiecki Siemowit I zawarł z zakonem krzyżackim układ w Troszynie skierowany przeciwko plemieniu Jaćwingów. Krzyżacy w zamian za pomoc militarną obiecali przekazać księciu szóstą część ziemi zdobytej na Jaćwingach.
1528r. - W Toruniu otwarto mennicę królewską.
1606r.– Podpisano uniwersał zjazdu lubelskiego, który przygotowywał rokosz Zebrzydowskiego – bunt szlachty przeciwko królowi Zygmuntowi III Wazie.
1794r.– Insurekcja kościuszkowska: komendant Krakowa Ignacy Wieniawski poddał miasto bez walki Prusakom.
1819r. – Namiestnik Królestwa Polskiego Józef Zajączek zniósł wolność prasy i wprowadził cenzurę prewencyjną.
1867r. – Założono Archiwum Akt Dawnych w Warszawie.
1940r. – Niemcy utworzyli getto żydowskie w Kutnie.
1961r. – Założono wielosekcyjny klub sportowy Górnik Jastrzębie

Kursy walut (kursy średnie NBP)









Skojarzone: ES.F -2.57% CB.F -1.24% DY.F -1.91% USDPLN -0.05% ^SPX +1.31%

<< CRUDE OIL WTI (Commodities Futures: CL.F) | Ticker Rank: 9 (-2) | ★ 5777

Kurs **35.42** $/bbl	Data 2020-06-15 10:32:40
Zmiana -0.84 (-2.32%)	Max/min 35.98 34.36
Zmiana 52t -16.51 (-31.79%)	Max/min 52t 65.65 6.50
Otwarcie 35.76	Poprz. kurs 36.26
Bid	Ask
Wolumen	Obrót
LOP	Transakcje

Stopy zwrotu: 10 dni: -0.06%, YTD: -41.99%

Zacznij Inwestowanie

80.5% rachunków detalicznych CFD odnotowuje straty.

Zmiany serii (▲): 2020-05-18 [lip 2020], 2020-04-20 [cze 2020], ...

Rozrywka

	2		8			1	6	
6		1		3				7
		9			6			4
			3				4	9
				2				
9	1				8			
2			1			4		
1				4		6		8
	5	7			3		1	

Wypełnij siatkę cyframi tak, aby każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar 3x3 zawierały wszystkie cyfry od 1 do 9. Różowe kwadraty mogą zawierać tylko liczby nieparzyste (1,3,5,7,9).
Twój czas: 0:1

	7	2		5		1		
	5			7				2
		9						4
			8		6			
						5		7
3						4		
					8		6	
		7						
	1			9				

Facet wyjeżdżając na wczasy zostawił swojemu przyjacielowi psa i kota, żeby ten nimi się opiekował. Wczasowicz dzwoni po tygodniu z wakacji i pyta się przyjaciela jak tam jego kot.
- No stary... Niestety przykro mi, ale Twój kot zdechł.
- Ehhh, musiałeś tak walić prosto z mostu? Przez ciebie będę miał zepsutą resztę urlopu. Mogłeś mi powiedzieć, że kot siedzi na dachu i nie chce zejść. Później zadzwoniłbym za dwa dni i Ty byś powiedział, że spadł z dachu i leży u weterynarza połamany, a kiedy zadzwoniłbym za kolejne dwa dni powiedziałbyś, że mimo największych wysiłków weterynarza mój kociak zdechł... No ale cóż stało się, powiedz mi lepiej co tam u mojego psa?
- No więc widzisz... pies siedzi na dachu i nie chce zejść...