Port Gdańsk-Impulsów do wzrostu będzie w tym roku wiele.

- Porty morskie są najlepszym barometrem ekonomicznym gospodarek państw, w których działają. Wszystko wskazuje na to, że polska gospodarka, ma się dobrze - przekonuje Monika Wszeborowska, dyrektor biura marketingu w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk. Wyniki przeładunkowe Portu Gdańsk oraz ambitny pakiet inwestycyjny, realizowany w porcie potwierdzają tę tezę. Inwestycje zakończone w poprzednim okresie rozliczeniowym takie jak rozbudowa i podwojenie potencjału przeładunkowego terminalu kontenerowego DCT do 3 mln TEU, a także finalizowana w tej chwili umowa na regularne serwisy jednostek wchodzących w skład Ocean Alliance, stanowią gwarancję ciągłego wzrostu również w nadchodzących latach.

Rok 2016 zamknęli Państwo rekordowym wynikiem w dziedzinie obsługi wolumenu towarowego, napływającego do portu drogą lądową. Jakie czynniki i inwestycje złożyły się na Państwa sukces w tej dziedzinie? Jak prezentuje się ten fragment Państwa działalności w porównaniu z obsługą transportu lądowego przez inne główne porty kraju?

Rekordowe wyniki w zakresie obsługi lądowych środków transportu są efektem przeładunku towarów w relacji burtowej, a w tym względzie ostatnie lata dla Portu Gdańsk były szczególnie dobre. W roku 2016 port obsłużył ponad 37 mln ton, co przyczyniło się do awansu na wysokie 6.miejsce w rankingu największych portów Morza Bałtyckiego. Notowania na takim poziomie zdarzyły się nam po raz pierwszy w historii. Nie ulega wątpliwości, że Gdańsk z roku na rok umacnia swoją pozycję jako centrum dystrybucyjne. Pełni także od kilku lat rolę hubu kontenerowego na Bałtyku. Dzieje się tak pomimo tego, że w ciągu ostatnich dwóch lat, z powodu sankcji gospodarczych nałożonych przez UE na Rosję oraz spowolnienia gospodarki rosyjskiej, udział transhipmentu w wolumenie kontenerowym Gdańska spadł. Port sobie z tym jednak poradził. W miejsce utraconego transhipmentu pojawiły się ładunki skonteneryzowane z przeznaczeniem na rynek lokalny. Dzięki temu statystyki portowe dotyczące liczby kontenerów pozostały wysokie. Pociągnęło to za sobą także wzrost liczby obsłużonych lądowych środków transportu, co zaobserwowaliśmy w ubiegłym roku. Liczba obsłużonych samochodów ciężarowych z kontenerami wzrosła w stosunku do 2015r. aż o 78%, natomiast wagonów kolejowych o 58%. Bardzo duże zmiany dotyczyły także obsługi lądowej węgla. O ile w latach 2016 i 2015 liczba wagonów kolejowych z węglem była niemal identyczna, o tyle liczba samochodów ciężarowych z tym surowcem wzrosła aż o 45%. Tu przyczyn upatrywać należy w zmianie kierunkowej obsługi węgla w relacji burtowej. Jeszcze w 2015 roku stosunek eksportu do importu węgla wynosił 57% do 43%, podczas gdy w roku 2016 eksport stanowił już 38% względem 62% przypadających na węgiel w relacji importowej.

Jakie są perspektywy rozwojowe związane z planami usprawnienia ruchu samochodowego na terenie portu. Co wyróżni Port Gdańsk?

Dnia 7 marca ogłosiliśmy przetarg na budowę parkingu buforowego u zbiegu ulic Śnieżnej i Handlowej, w trybie Projektuj i Buduj. To pozwoli nam jednocześnie wyłonić projektanta i wykonawcę. Będzie to parking na 60 samochodów ciężarowych, przeznaczony do obsługi ruchu w lewobrzeżnej części portu. Termin składania ofert mija 18 kwietnia. Zakładamy, że jeśli wszystko pójdzie dobrze, parking powinien być gotowy w ciągu roku od momentu wyłonienia Wykonawcy.

Dodatkowo Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. podjął decyzję o budowie dużego parkingu buforowego, liczącego nawet do 1000 miejsc postojowych dla aut ciężarowych, który z kolei powinien zaspokoić potrzeby prawobrzeżnej części portu. Będzie to przedsięwzięcie na znacznie większą skalę niż parking u zbiegu ul. Handlowej i Śnieżnej i tu posiłkować się będziemy prawdopodobnie terenami pozostającymi w dyspozycji Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego. Z naszych analiz wynika, że najdogodniejsze byłoby zlokalizowanie go w okolicach ul. Kontenerowej. Jest to jednak część portu, w której znajdują się najbardziej atrakcyjne tereny rozwojowe i szkoda byłoby je przeznaczać na parking. Zakup terenów od GARG jest w tej sytuacji najlepszym wyjściem.

ZMPG dysponuje już wyceną gruntu. W najbliższym czasie stosowne dokumenty przedstawione zostaną Radzie Nadzorczej, gdyż zakup gruntu wymaga zgód korporacyjnych. Przy czym w planie Inwestycji na 2017 r. już przewidzieliśmy środki finansowe na jego wykup i wzmocnienie.

Także tutaj przyjmiemy formułę Projektuj i Buduj. Całość inwestycji będzie skorelowana z rozbudową układu drogowo-kolejowego w ramach CEF i powinna się skończyć do roku 2020.
Tu wkraczamy w temat kolejnych udogodnień dla ruchu w porcie. Przed nami bowiem inwestycja, która ma zwiększyć przepustowość ruchu nie tylko samochodowego, ale też kolejowego. Chcemy zapewnić bezkolizyjność ruchu lądowego. Uzyskamy to przez zbudowanie kilku wiaduktów, które pozwolą na poprowadzenie ruchu drogowego ponad torami, by nie blokować przejazdów kolejowych.
Modernizacją objęte zostaną również dwa istniejące już wiadukty drogowe doprowadzające ruch do terminali zlokalizowanych w Porcie Zewnętrznym. Są to obiekty inżynieryjne klasy C o maksymalnej nośności do 30 ton, zbudowane w połowie lat 70. Dzisiejsze standardy są wyższe, dlatego postanowiliśmy podnieść klasę techniczną wiaduktów do poziomu A, tj. do nośności 50 ton.
Dodatkowo, w ramach przedsięwzięcia, przeprowadzimy kompleksową rozbudowę ul. Kontenerowej, którą odbywa się ruch do terminalu kontenerowego DCT i Pomorskiego Centrum Logistycznego, a w przyszłości do planowanego terminalu ładunków masowych typu agro spółki OT Logistics. Poszerzymy ją dodając drugą jezdnię. W efekcie końcowym uzyskamy ulicę mającą po dwa pasy ruchu w każdym kierunku. Słowem najbliższe lata przyniosą sporo udogodnień w zakresie ruchu samochodowego w porcie i zwiększenie jego komfortu.
Port sukcesywnie zwiększa swój potencjał rozwojowy. Jakie inwestycje i ostatnie inicjatywy pozwalają mieć nadzieję na pobicie ostatniego wyniku przeładunkowego?
Zarząd Morskiego Portu Gdańsk przygotował plany przeładunkowe na rok kolejny, opracowane na podstawie prognoz operatorów przeładunkowych działających w porcie. Z przewidywań wynika, że największy wzrost dotyczyć będzie ładunków skonteneryzowanych i paliw płynnych. Jest to oczywiście związane z inwestycjami jakie zakończone zostały w roku ubiegłym. Rozbudowa i podwojenie potencjału przeładunkowego terminalu kontenerowego DCT do 3 mln TEU i finalizowane w tej chwili umowy na serwisy regularne nowego aliansu (Ocean Alliance), którego pierwsze zawinięcie do Gdańska najprawdopodobniej nastąpi na przełomie kwietnia i maja, dają realne podstawy, by zakładać, że obroty kontenerowe w Porcie Gdańsk będą się nadal zwiększać. Spodziewamy się, że kontynuowana przez Polskę polityka dywersyfikacyjna, jeśli chodzi o pozyskiwanie źródeł energii, także znajdzie swoje odzwierciedlenie w naszych statystykach. Ponadto, zakończony w roku 2016 pierwszy etap budowy terminalu naftowego PERN, jak zapewnia inwestor, będzie kontynuowany w latach kolejnych, gdyż zainteresowanie wykorzystywaniem bazy magazynowej na ropę naftową w Gdańsku jest spore.
Spodziewamy się, że ten rok będzie pomyślny dla Portu Gdańsk nie tylko pod względem obrotów przeładunkowych, ale i pasażerskich. Na 2017 rok zaawizowano aż 67 zawinięć statków wycieczkowych do portu. To wynik, jakiego Gdańsk jeszcze nigdy dotąd nie odnotował. Od kilku lat ciężko pracujemy na to, by Port Gdańsk był doceniany wśród armatorów statków pasażerskich. Najwyższe rezultaty jakie udało nam się dotychczas wypracować przypadały na rok 2009. Wówczas w porcie obsłużyliśmy łącznie 40 statków wycieczkowych, które przywiozły na pokładzie ponad 17 tysięcy turystów. W tym roku spodziewamy się, że do naszego portu zawita ponad 33 tysiące pasażerów cruisowych.
Największą nagrodą dla nas jest wybór dokonany przez armatora Viking Cruises, który podjął decyzję o zawinięciu do naszego portu aż 22 razy w tym sezonie. To bardzo wyjątkowy armator. Oferuje swoim klientom dość nietypowe rejsy w stosunku do pozostałych armatorów zawijających na Bałtyk. W ofercie Viking Cruises znajdują się bowiem rejsy daleko wykraczające poza Bałtyk. Armator włączył Gdańsk m.in. do jednego ze swoich najdłuższych rejsów, 50-dniowej podróży przez takie kraje jak: Grecja, Czarnogóra, Chorwacja, Słowenia, Włochy, Monako, Hiszpania, Portugalia, Francja, Wielka Brytania, Norwegia, Dania, Niemcy, Polska (Gdańsk), Estonia, Rosja, Finlandia i Szwecja.
Zapewne jeszcze nie w tym roku, ale liczymy na to, że już wkrótce wycieczkowce chętniej będą wybierać Port Gdańsk na przystanek w podróży, bowiem pełną parą ruszył projekt estetyzacji portu. W jego ramach Zarząd Morskiego Portu Gdańsk podjął decyzję o stworzeniu u wejścia do portu porośniętego trawą kopca, na szczycie którego znajdować się będzie duży podświetlany napis Port Gdańsk. Będzie również przepiękny taras widokowy, z którego będzie można podziwiać wpływające do portu statki. Na tarasie utworzony będzie tzw. ogród tematyczny z alejkami spacerowymi dla odwiedzających. Z kolei we wnętrzu kopca planujemy stworzenie wielofunkcyjnego obiektu z przeznaczeniem na gastronomię czy organizację wystaw i spotkań. Nie wykluczamy zagospodarowania części tego obiektu także pod stałą wystawę prezentującą historię portu. Zależy nam na tym,

aby port tętnił życiem przez cały rok. Gdańsk ze swoją hanzeatycką tradycją zasługuje na takie miejsce. Zresztą komentarze Gdańszczan i nie tylko ich potwierdzają słuszność tej decyzji.

Polskie porty rozwijają się prężniej od swoich rosyjskich rywali. Jaka jest przyczyna tego stanu rzeczy z punktu widzenia Portu Gdańsk?

Zwykle mówi się, że porty morskie są najlepszym barometrem ekonomicznym gospodarek państw, w których te porty działają. Spowolnienie rosyjskiej gospodarki po wpływem unijnych sankcji znalazło swoje odbicie w statystykach portowych Rosji. Tymczasem polska gospodarka i porty mają się dobrze. Wprowadzone w naszym kraju uproszczenia prawne dotyczące odpraw celno-granicznych, dziś coraz bardziej przekonują przedsiębiorców do korzystania z portów polskich, które poza tym nie odstają od zachodnich standardów. Z każdym rokiem, w coraz większym stopniu odzyskujemy utracone przed laty naturalne zaplecze logistyczne. Do tego prowadzimy dość intensywne prace nad prezentacją potencjału polskich portów w takich krajach jak Czechy, Słowacja czy Białoruś. Pierwsze tego efekty mogliśmy zobaczyć z początkiem tego roku, kiedy Port Gdańsk został wybrany jako centrum morskiej dystrybucji produkowanych w Czechach aut osobowych marki Hyundai. Na początku kwietnia w Porcie Gdańsk ruszy kolejny ważny kontrakt, tym razem związany z samochodami marki Nissan. W tym przypadku koncern podjął decyzję o diametralnej zmianie całej ścieżki dystrybucyjnej dla swoich samochodów w obrębie Europy Środkowo-Wschodniej. Przekierował transport aut przeznaczonych na rynek Polski, Litwy, Łotwy, Ukrainy, Czech, Słowacji oraz Węgier właśnie do Portu Gdańsk. Szacujemy, że w tym roku przy nabrzeżach naszego portu może zostać przeładowanych nawet do 100 tys. samochodów. Reasumując, impulsów do wzrostu w tym roku będzie wiele.

Źródło:morzaioceany.pl

Amuleth-kolejny statek z rodziny Unibaltic w stoczni MSR Gryfia.

Morska Stocznia Remontowa Gryfia po raz kolejny pracowała dla szczecińskiego Unibalticu. Remont przeszedł najmłodszy i najnowszy statek armatora – Amuleth.

Chemikaliowiec został zadokowany w doku nr 5, gdzie odbył się przegląd podwodnej części kadłuba i wyposażenia . Prawdopodobnie w przyszłości jednostka zostanie przemalowana w barwy armatora.

Dotychczas statek nosił nazwę Fortunate i pływał pod flagą tureckiego armatora. Amuleth ma prawie 102 m długości i ponad 15 m szerokości, w 12 zbiornikach ładunkowych może przewozić 5 734 m3 cieczy.

W ubiegłym roku MSR Gryfia remontowała trzy jednostki należące do Unibaltic: Agath, Amaranth i Azuryth. Flota armatora składa się z 11 statków w tym ośmiu chemikaliowców, do których dołączył Amuleth.

Źródło:morzaioceany.pl

Przed portem Gdańsk rekordowa liczba zawinięć statków pasażerskich w sezonie 2017.

Nadchodzący sezon wycieczkowy w Porcie Gdańsk zapowiada się wyjątkowo. ZMPG SA spodziewa się, że w 2017 roku do portu zawinie 67 statków pasażerskich, czyli ponad dwukrotnie więcej niż przed rokiem. Dzięki temu liczba turystów morskich sięgnąć może ponad 30 tysięcy osób. Równie rekordowa będzie wielkość jednostek pasażerskich. Ich średnia pojemność brutto przekroczy 24 800 GT, natomiast średnia długość wyniesie aż 170 metrów. Poprzedni rekord padł w roku 2009. Wówczas do Portu Gdańsk zawinęło 40 statków wycieczkowych, które przywiozły na pokładzie blisko 17 tysięcy pasażerów.

Większość zapowiedzianych wycieczkowców już wcześniej odwiedzało gdański port. Po raz pierwszy natomiast w Gdańsku będą gościć AidaCara, która zawinie do Gdańska dwukrotnie (16 i 30 czerwca), jednostka Thompson Celebration, spodziewana 19 lipca przy Nabrzeżu Westerplatte, oraz National Geographic Orion, zapowiedziany na 21 kwietnia i 13 maja.

Szczególnie wyczekiwane są statki armatora Viking Cruises, które w tym roku odwiedzą Port Gdańsk aż 22 razy. Nowoczesne siostrzane wycieczkowce - Viking Star, Viking Sky i Viking Sea - będą największymi jednostkami, jakie w tym roku zawiną do nabrzeży Portu Gdańsk. Każda z nich liczy przeszło 227 metrów długości i może przewieźć 930 pasażerów.
Zwykle statkami pasażerskimi zawijającymi do Gdańska były jednostki pływające po Morzu Bałtyckim, ewentualnie przy północnych wybrzeżach Europy. Teraz armator Viking Cruises, podjął decyzję o włączeniu Gdańska m.in. do swojego najdłuższego, bo aż 50-dniowego rejsu, który wieźć będzie, przez takie kraje jak Grecja, Czarnogóra, Chorwacja, Słowenia, Włochy, Monako, Hiszpania, Portugalia, Francja, Wielka Brytania, Norwegia, Dania, Niemcy, Polska, Estonia, Rosja, Finlandia oraz Szwecja. Pierwsze zawinięcie statków Viking Cruises spodziewane jest w Gdańsku już 7 maja na Nabrzeżu Westerplatte. Wszelkie sprawy agencyjne statków armatora realizować będzie firma Sartori&Berger.
Sezon wycieczkowy 2017 w Porcie Gdańsk rozpocznie się zawinięciem statku National Geographic już niebawem, bo 21 kwietnia. Zakończy się natomiast wyjątkowo późno - 29 grudnia, kiedy to w Gdańsku spodziewana jest wizyta wycieczkowca MS Saga Sapphire, który spędzi w porcie aż dwa dni.
Pełna lista awizacyjna statków pasażerskich spodziewanych w Porcie Gdańsk w roku 2017 dostępna jest na www.portgdansk.pl/zegluga/statki-awizowane-na-2017-r.

Źródło:morzaioceant.pl

LNG: Ze Świnoujscia do Estonii.

Skroplony gaz ziemny ze świnoujskiego Terminalu LNG w Świnoujściu ładowany jest na cysterny drogowe i transportowany do Estonii. Służy jako paliwo do promów wybudowanych w 2015 roku w polskiej stoczni w Gdańsku.
W terminalu w dni robocze odbywa się załadunek LNG na cysterny drogowe. W zależności od zamówień, w ciągu 12 godzin do różnych miejsc wyjeżdża do kilkunastu autocystern każdego dnia. Natomiast samochodów transportujących skroplony gaz ziemny do Estonii jest od kilku, do maksymalnie kilkunastu w tygodniu.
– Załadunek odbywa się na podstawie wcześniej uzgodnionych harmonogramów – wyjaśnia Tomasz Pietrasieński, rzecznik spółki Gaz-System. Dlatego też nie ma problemu kolejek, za wyjątkiem sytuacji niewynikających z pracy terminalu, jak np. korki na drogach. Średni czas załadunku to około godzina.
Cysterny opuszczające terminal muszą pokonać do Estonii aż 1600 kilometrów. Powodem, dla którego odbiorcy wybierają surowiec ze świnoujskiego terminalu jest wysoka jakość paliwa.
Terminal LNG prężnie się rozwija. Już dzisiaj informowaliśmy o tym, że skroplonego gazu w gazoporcie będzie więcej dzięki dodatkowej umowie, podpisanej przez PGNiG z Qatargasem. Zgodnie z jej warunkami, Qatargas zwiększy wolumen skroplonego gazu ziemnego (LNG) dostarczanego PGNiG do łącznie 2 mln ton rocznie, czyli około 2,7 mld m3 gazu po regazyfikacji.

Źródło:rynekinfrastruktury.pl

12,5 m. dla Szczecina – największa inwestycja portowa w powojennej historii Szczecina i Świnoujscia.

Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy o inwestycjach w zakresie budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 metra, przedłożony przez ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. W projekcie ustawy przewidziano rozwiązania, które umożliwią szybkie przygotowanie i sprawną realizację inwestycji zapewniającej lepszy dostęp do portu w Szczecinie oraz portów Zalewu Szczecińskiego. Szacuje się, że poparcie rządu może przyspieszyć tę kluczową dla rozwoju regionu inwestycję o pół roku.

Miliardy dla Szczecina i Świnoujścia

- Decyzja o pogłębieniu głównego toru wodnego podjęta przez Radę Ministrów w znaczący sposób przyczynia się do przyspieszenia realizacji inwestycji. O pogłębienie toru wodnego w porcie Szczecin-Świnoujście, środowiska związane z gospodarką morską starają się już od kilkudziesięciu lat. Właśnie teraz mamy największe szanse zwieńczyć nasze starania sukcesem- mówi Monika Woźniak-Lewandowska, Specjalistka ds. komunikacji i PR.

Docelowo do roku 2022 r. tor wodny Świnoujście-Szczecin ma zostać pogłębiony do 12,5m. Inwestycję zrealizuje Urząd Morski w Szczecinie. By inwestycja przyniosła zakładany efekt, którym jest znaczny wzrost przeładunków oraz pobudzenie gospodarcze w porcie i całym regionie województwa Zachodniopomorskiego, muszą być podjęte działania inwestycyjne również na lądzie. Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście zakłada również, że do 2022r. nastąpi przecięcie wstęgi w przypadku inwestycji towarzyszących pogłębieniu kanału portowego. Cały proces jest finansowany w oparciu o aktualną perspektywę unijną obejmującą lata 2014-2020. Do puli funduszy przeznaczonych na pogłębienie toru wodnego należy doliczyć ponad miliard złotych zasilających port w postaci inwestycji przewidzianych przez Zarząd Morskich Portów Szczecin- Świnoujście. Oznacza to, że faktyczna wartość inwestycji realizowanych na obszarze zespołu portowego będzie wynosiła prawie 2,5 mld złotych. Te pieniądze w znaczący sposób poprawią warunki nawigacyjne i zwiększą udział zespołu portowego w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju.

Inwestycje towarzyszące czyli umacnianie nabrzeży leżą w gestii Zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście. Zaplanowano 5 pakietów inwestycyjnych, dedykowanych modernizacji nabrzeży w całym zespole portowym.

Procedowana właśnie ustawa znacznie przyspieszy wydawanie decyzji środowiskowych. Zadaniem Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście jest przygotowanie terenu Ostrowa Grabowskiego pod inwestycję. Teren Ostrowa należy do Zarządu i od zawsze był przeznaczony pod inwestycje portowe. Mimo to od blisko 30 lat funkcjonowały na nim prywatne ogródki działkowe. Proces wywłaszczania działkowców zakończy się już pod koniec marca bieżącego roku. Ze względu na konieczność wykopania obrotnicy, część obszaru Ostrowa Grabowskiego znajdzie się pod wodą. Na pozostałym obszarze wyspy składowany będzie refulat wydobywany z dna kanału portowego. W ten sposób teren Ostrowa Grabowskiego w naturalny sposób będzie umacniany. W przyszłości na obszarze wyspy powstaną dodatkowe terminale, które zyskają ekonomiczną rację bytu po pogłębieniu toru wodnego. Koszt pogłębienia toru szacowany jest aktualnie na blisko 1 mld 400 tys. zł. Inwestycje towarzyszące realizacji celu głównego są zlokalizowane w rejonie Kanału Dębickiego (obszar obsługi ładunków drobnicowych), Basenu Kaszubskiego (obszar, na którym przeładowywane są ładunki masowe). Nabrzeża zlokalizowane na tych obszarach portu będą modernizowane i wzmacniane. Następne inwestycje realizowane przez port będą związane z modernizacją infrastruktury technicznej na nabrzeżach administrowanych przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Planowana jest również budowa terminali głębokowodnych w Świnoujściu i Szczecinie. Teren Ostrowa Grabowskiego jest przeznaczony na budowę dodatkowych terminali. W Świnoujściu rozważana jest budowa terminalu kontenerowego w porcie zewnętrznym. Umacniane będą również nabrzeża w świnoujskim porcie. Część została już zmodernizowana pod nową głębokość. Pogłębiono Kanał Piastowski.

Aktualnie kanał portowy Szczecina i Świnoujścia umożliwia obsługę statków o maksymalnym zanurzeniu 9,15m. Armatorzy wprowadzają do eksploatacji coraz większe jednostki. Przewoźnikom o wiele bardziej opłaca się za jednym razem przewieść większą masę ładunkową. Do szczecińskiego portu często zawijają statki, które nie mogą być w pełni wypełnione masą ładunkową. Z punktu widzenia interesów przedsiębiorstw armatorskich taki stan rzeczy generuje dodatkowe koszty prowadzenia działalności gospodarczej. Tym samym zespół portowy omija duży strumień ładunków, który mógłby z powodzeniem zasilać gospodarkę regionu. Inwestycja wychodzi więc naprzeciw tendencjom utrzymującym się od wielu lat w globalnej żegludze. Alternatywą jest pozwolenie na stopniową marginalizację portu i spadek jego znaczenia nie tylko w rankingach europejskich ale też w skali kraju. Obecnie infrastruktura portu jest zaprojektowana z myślą o obsłudze jednostek o ładowności nominalnej 20 000 TEU. Ładownie statków o wyższych parametrach z konieczności nie mogą być do końca zapełnione. Po pogłębieniu toru wodnego zespół portowy Szczecin- Świnoujście będzie obsługiwał niemal w pełni załadowane 40-tysięczniki.

Rozwój lub stagnacja

- Dziś na nabrzeżach portów w Szczecinie i Świnoujściu w skali roku przeładowuje się ponad 24 mln ton, z tego w Szczecinie ok. 10 mln ton towarów. Wg naszych szacunków jeśli nie uda się sfinalizować tej inwestycji, wysokość przeładunków w naszym porcie zatrzyma się już na obecnym poziomie. W roku 2030 również będzie wynosić ok. 10 mln ton. Pogłębienie toru wodnego oznacza wyniki przeładunkowe kształtujące się na poziomie 14 a nawet 17 mln ton rocznie. Gra toczy się więc o przyszłość portu i miasta- szacuje Monika Woźniak-Lewandowska.

Jeśli do rozbudowy infrastruktury portowej dodamy inwestycję w Odrzańską Drogę Wodną to masa ładunkowa obsługiwana przez port lub przechodząca tranzytem przez Szczecin i Świnoujście może być jeszcze większa.

Decyzja podjęta w Warszawie może przyspieszyć proces inwestycyjny związany z pogłębieniem kanału portowego o całe pół roku. Cały proces inwestycyjny jest wieloetapowy i bardzo skomplikowany. Nim teren budowy zostanie ogrodzony a koparka wybierze pierwszą warstwę ziemi, musi minąć dwu letni okres realizacji założeń proceduralnych. Inicjatywa ministra Marka Gróbarczyka w znaczący sposób usprawni więc realizację inwestycji.

Od ok. 2 lat można zaobserwować zmiany w strukturze przeładunkowej. Przez lata Szczecin utrzymywał się na pozycji lidera w dziedzinie przeładunków węgla i rudy. Obecnie w tej grupie towarowej można zaobserwować spadki. Na znaczeniu zyskują natomiast zboża. Zarząd portów opiera podstawy swojej strategii na rynku Agro. Dowodem jest uruchomienie elewatora zbożowego „Ewa" po wielu latach gospodarczego niebytu. Efektem reaktywacji terminalu jest znaczący wzrost wysokości przeładunków zbóż. Niebawem w Świnoujściu zostanie uruchomiony następny terminal zbożowy. Władze portu liczą na wzrost przeładunków węgla po pogłębieniu głównego toru wodnego do 12,5m. W przeciwnym razie węglowce popłyną do portów charakteryzujących się bardziej przyjaznymi warunkami nawigacyjnymi. Pogłębienie toru wodnego stanowi więc dla portów w Szczecinie i Świnoujściu jedyną szansę na odzyskanie silnej pozycji w dziedzinie przeładunku towarów należących do grup towarowych, których obsługa przez lata stanowiła gospodarczą podstawę funkcjonowania portu.

Porty zachodniopomorskiego w perspektywie rozwoju gospodarczego kraju

- Udany proces inwestycyjny można porównać do toczącej się kuli śnieżnej. Z biegiem czasu inwestycja zacznie przyciągać kolejnych inwestorów, a zatem do portowych magazynów popłynie szerszy strumień kluczowych ładunków. Efektem będzie powstanie dodatkowych miejsc pracy w regionie. Oczywiście porty Szczecin i Świnoujście nigdy nie będą konkurowały z największymi ośrodkami w Europie. Możemy jednak z powodzeniem starać się o pozycję lidera w grupie średnich portów- porównuje Specjalistka ds. komunikacji i PR.

Atutem szczecińskiego portu jest jego położenie- 68 km w głębi lądu, co znacznie ułatwia proces przeładunku towarów. Kolejnym atutem jest Odrzańska Droga Wodna, która po pogłębieniu, modernizacji i doprowadzeniu do IV klasy żeglowności stanie się szlakiem transportującym towary składowane w portach Szczecina i Świnoujścia bezpośrednio na południe i zachód kontynentu bez konieczności angażowania transportu kołowego. Transport drogą wodną i to zarówno morski, jak i śródlądowy to najbardziej ekologiczny i ekonomiczny rodzaj transportu. Unia Europejska wymaga, by do roku 2030r. niemal 30% wszystkich ładunków w Europie transportować szlakami wodnymi. Odrzańska Droga Wodna w połączeniu z drogą wodną E 30 łączy Szczecin i Świnoujście z zachodnioeuropejską siecią dróg śródlądowych, komunikujących region zachodniopomorski z Berlinem i zachodnimi Niemcami. Odra łączy Szczecin z południem kontynentu. To niezaprzeczalny potencjał, którym nie dysponuje żaden inny port naszego kraju.

- Duża grupa polskich przedsiębiorców korzysta z usług sąsiednich zachodnioeuropejskich portów. Liczymy na to, że po poprawieniu warunków nawigacyjnych ta klientela wróci do Szczecina. Pamiętajmy jednak, że sam proces pogłębienia nie jest jeszcze gwarancją odzyskania części kluczowych klientów. Konkurencyjny port musi być dobrze skomunikowany z zapleczem. Równocześnie należy więc rozwijać infrastrukturę kolejową (Nadodrzankę CE59 i trasę E59). Wymagane jest również dokończenie trasy S3, która musi stać się drogą dwupasmową, prowadzącą do Świnoujścia- informuje Monika Woźniak- Lewandowska.

Przez szereg lat województwo Pomorskie miało doskonałych ambasadorów reprezentujących gospodarcze interesy tego regionu w stolicy. Odzwierciedleniem udanych kontaktów między portem, przedstawicielami władz regionalnych a decydentami był szereg spektakularnych i udanych inwestycji realizowanych w trójmiejskich portach.

- Obecnie mamy to szczęście, że wielu rządzących pochodzi ze Szczecina i rozumie lokalną specyfikę gospodarczą. Ze Szczecina pochodzi Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Zwrócono wreszcie

uwagę na nasz potencjał oraz na korzyści płynące z rewitalizacji i podniesienia Odrzańskiej Drogi Wodnej do klasy szlaku o kluczowym znaczeniu dla europejskiego systemu transportowego. Musimy wykorzystać swoją unikatową szansę, gdyż stawką jest gospodarcza przyszłość całego regionu- ocenia Monika Woźniak-Lewandowska.

Źródło:morzaioceany.pl

Kolejny oszust podszywający się pod Vroon.

Poniżej zamieszczamy korespondencję dostarczoną przez marynarza z OMK. Jest to wyraźne oszustwo i przestrzegamy przed prowadzeniem korespondencji z adresami comcast i gmaila z identyfikatorami podszywającymi się pod firmę vroon.

Treść korespondencji z oszustami. Jeżeli dostaniesz takiego e-maila nie odpowiadaj na niego.

---------- Forwarded message ----------
*From: **RECRUITING DEPT** <recruiting.dept @ comcast . net>*
Date: 2017-03-08 8:52 GMT+01:00
Subject: Urgent Crew Needed ASAP
To: vroon.nl @ gmail.com

We are urgently looking for New Set of crew members for the below vessels

Title: Mix Crew of All Position

Vessel type / Offshore ship: MPSV / DP2 DSV / AHTS/ LNG/LNP

Other Vessels type / Container/Bulk/ Cargo/Ro-Ro/Chemical Tanker
Working area / region of operation: Europe and Asian
Salary / Wages Per day: 250 USD to 500USD
Contract : Contract 2 Years: 2 months on / off

Dear Candidate, For faster processing of your job and data, the above post should send the application form by via email,This will speed up the processing of your present and your future employment.

Please respond to the job by submitting Application form or Position

Regards

Recruiting Management

Źródło: www.omk.org.pl

PGNiG podpisało strategiczny kontrakt z Quatargas.

Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A. (PGNiG) poinformowało 16/03 o podpisaniu z Qatargas - wiodącym producentem LNG na świecie - Umowy Dodatkowej do obowiązującej Umowy Długoterminowej.

Zgodnie z jej warunkami, Qatargas zwiększy wolumen skroplonego gazu ziemnego (LNG) dostarczanego PGNiG do łącznie 2 milionów ton rocznie (tj. około 2,7 mld m3 gazu po regazyfikacji). Nowa umowa wejdzie w życie 1 stycznia 2018 r. i będzie obowiązywała do czerwca 2034 roku.
„PGNiG zdecydowanie stawia na rozwój portfela LNG oraz aktywną obecność na międzynarodowym rynku skroplonego gazu ziemnego. Bardzo się cieszę, że wspólnie z Qatargas osiągnęliśmy porozumienie, które przysłuży się realizacji długoterminowych celów obu firm. To istotne wsparcie dla realizacji naszej strategii dywersyfikacji dostaw gazu ziemnego do Europy Środkowo-Wschodniej" – powiedział Piotr Woźniak, Prezes Zarządu PGNiG.
„Umowa ta stanowi kolejny ważny krok w pogłębianiu naszej bliskiej współpracy z Qatargas, największym na świecie producentem LNG, oraz potwierdza zaangażowanie Qatargas we wspieranie projektu budowy hubu LNG w Polsce. Niewątpliwie przyczyni się także do wzmocnienia wartości Spółki dla akcjonariuszy" – dodał Maciej Woźniak, Wiceprezes Zarządu PGNiG ds. Handlowych.
„Wyrażamy wielką satysfakcję z podpisania tej umowy. Stanowi ona kolejny kamień milowy w dążeniu Kataru do spełniania wymagań swoich klientów na całym świecie. Korzystając z okazji chciałbym podziękować Spółce PGNiG za zaufanie, jakim obdarzyła Qatargas" – powiedział Saad Sherida Al-Kaabi, CEO Qatar Petroleum i Prezes Rady Dyrektorów Qatargas.
„Mając za sobą ponad 20 lat doświadczenia, Qatargas nie ustaje w budowaniu pośród swoich klientów reputacji niezawodnego i gwarantującego najwyższe standardy bezpieczeństwa dostawcy LNG" – dodał Saad Sherida Al-Kaabi.
„Qatargas konsekwentnie angażuje się w budowanie trwałej, długoterminowej współpracy z naszymi odbiorcami. To, co nas najbardziej wyróżnia na konkurencyjnym rynku to, że nasi klienci wiedzą, iż mogą polegać na Qatargas w zakresie realizacji bezpiecznych i pewnych dostaw LNG. Dzisiaj Qatargas cieszy się z kolejnego etapu w rozwoju długoterminowej współpracy z PGNiG i wraz ze zwiększeniem dostaw LNG do Polski – z możliwości budowy jeszcze silniejszej więzi z PGNiG" – skomentował Khalid Bin Khalifa Al-Thani, CEO Qatargas.
Dostarczane do Polski LNG będzie pochodziło z Qatar Liquefied Gas Company Limited (3) ("Qatargas 3"), wspólnego projektu Qatar Petroleum, ConocoPhillips, and Mitsui & Co. Ltd. Dostawy do Terminalu LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu będą realizowane zbiornikowcami LNG typu Q-Flex.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Do końca marca ogłoszenie ważnej decyzji dot. gazociągu Baltic Pipe.

Do końca marca ogłoszona będzie pierwsza faza tzw. procedury open season dla gazociągu Baltic Pipe - poinformował w piątek pełnomocnik rządu ds. strategicznej infrastruktury energetycznej Piotr Naimski. Jak podkreślił, to ważny element budowy Korytarza Północnego, czyli połączenia norweskich złóż gazu z polskim wybrzeżem.
Procedura open season, czyli konsultacje rynkowe ws. planowanego gazociągu, pozwoli uczestnikom rynku przedstawić operatorom gazowych systemów Polski i Danii sygnały inwestycyjne, niezbędne do realizacji projektu gazociągu. Procedura zapewni też przejrzystość i równe traktowanie wszystkich uczestników.
Do 2022 r. Polska chce połączyć - przez Danię i Bałtyk - nasz system przesyłu gazu ze złożami na szelfie norweskim Morza Północnego. Jak mówił w piątek Naimski, jesteśmy w bardzo "konkretnych, finalnych" rozmowach zarówno na poziomie spółek - polskiego Gaz-Systemu i duńskiego Energinetu, na poziomie ministrów i premierów.
Do końca br. ma zapaść ostateczna decyzja dotycząca projektu, który - jak podkreślał pełnomocnik - jest w ostatniej fazie dojrzewania.
W 2022 r., kiedy to wygaśnie długoterminowy kontrakt na dostawy gazu z rosyjskim Gazpromem, dostawy surowca Polska chce oprzeć o tzw. Bramę Północną - czyli połączenie złóż gazu znajdujących się na szelfie norweskim, poprzez Danię z polskim wybrzeżem w Niechorzu.

Cały projekt Bramy Północnej składa się z trzech części: gazociągu tzw. złożowego, prowadzącego z systemu norweskiego na Morzu Północnym do punktu odbioru w systemie duńskim (lub istniejącej infrastruktury złożowej w Danii); rozbudowy istniejących zdolności w duńskim lądowym systemie przesyłowym oraz podmorskiego gazociągu międzysystemowego, biegnącego z Danii do Polski (Baltic Pipe) z planowaną przepustowością 10 mld m. sześć.
Naimski podkreślił, że jest determinacja zarówno spółek jak i rządu, by połączenie z norweskimi złożami powstało w terminie i "nie ma możliwości", by zapisy takiego porozumienia nie zostały wykonane. Przyznał, że w rozmowach ze Skandynawami pojawiały się z ich strony wątpliwości, bo w przeszłości mieli oni złe doświadczenia związane z budową połączenia gazowego z Polską. Chodzi o porozumienie, jakie zawarł - pod koniec swej kadencji - gabinet Jerzego Buzka. Mimo, że umowa została podpisana - zarówno na poziomie międzyrządowym, jak i między spółkami - po zmianie rządu w 2001 r., następca Buzka, Leszek Miller odstąpił od projektu, twierdząc, że norweski gaz jest zbyt drogi.
Jak mówił Naimski, który negocjował porozumienie z 2001 r., a wśród jego skandynawskich partnerów są tacy, którzy brali udział w tamtych rozmowach, zapewnia ich, że wśród obecnej opozycji politycznej w Polsce nie ma nikogo, kto byłby temu projektowi przeciwny. "Możemy na różne sposoby się różnić, ale wobec tego projektu nie będzie sprzeciwu" - podkreślił Naimski.

Źródło:pap.pl

Malic Arctica w drodze do armatora.

Malik Arctica popłynął do armatora. Jednostka została wybudowana przez stocznię Remontowa Shipbuilding dla duńskiego Royal Arctic Line.
Kontrakt z Royal Arctic Line na budowę łącznie pięciu statków o różnej pojemności transportowej jest realizowany w Remontowej od 2014 r. Ich głównym zadaniem jest usprawnienie infrastruktury morskiej wzdłuż wybrzeży Grenlandii i Danii. Wszystkie statki z tej serii - jako jedne z pierwszych na świecie - spełniają wymogi najnowszej klasy PC5 oraz PC6 (Polar Class). Ich wspólną cechą będzie wzmocniona konstrukcja kadłuba umożliwiająca pracę w ekstremalnie trudnych warunkach żeglugi arktycznej, w rejonach pokrytych grubą krą lodową przy temperaturach sięgających do minus 35 stopni Celsjusza.
Największy z nich to Malik Arctica mogący zabrać 606 kontenerów dwudziestostopowych, został zwodowany 20 października 2014 r. Statek będzie także używany w rejonie Arktyki jako zaopatrzeniowiec.
Warto przypomnieć, iż nie po raz pierwszy stocznia realizuje zlecenie dla tego klienta. W 2005 roku Grupa Remontowa przekazała armatorowi kontenerowiec Mary Arctica. Statek został wyróżniony przez brytyjskie stowarzyszenie Royal Naval Architects prestiżowym tytułem „Significant Ship of 2004", a Matką Chrzestną została duńska księżniczka Małgorzata. Według opinii armatora, mimo upływu lat statek nadal eksploatowany jest bezawaryjnie.
Malik Arctica w liczbach

Długość: 114 m
Szerokość: 23 m
GT: 10500 t
DWT: 8400 t
Stocznia: Remontowa Shipbuilding
Nadzór: DNV GL
Projekt: Remontowa Marine Design & Consulting

Źródło:gospodarkamorska.pl

Jak się odstresować w 5 minut?

Techniki relaksujące ciało mogą pomóc nam wyciszyć umysł zmęczony codziennymi obowiązkami, stresem, koniecznością podejmowania decyzji. Jak się zregenerować, gdy mamy naprawdę tylko chwilę?
Chociaż stres rodzi się w naszej głowie to daje o sobie znać poprzez napięcie i zmęczenie fizyczne. Możemy go poczuć w obolałym karku, zdrętwiałych i sztywnych ramionach, zaciśniętej szczęce i dłoniach. Pewnie nie jeden raz miałeś wrażenie, że dosłownie bolą cię zęby, albo czułeś ukłucia pomiędzy łopatkami? Wszystko to jest oznaką zestresowanego i przemęczonego umysłu, który oddziałuje na twoje ciało dając w ten sposób o sobie znać i prosząc o relaks.
Współzależność pomiędzy umysłem i ciałem jest bardzo prosta - odprężając się fizycznie, regenerujemy jednocześnie nasz umysł. Dlatego właśnie najczęściej polecaną techniką odstresowującą jest ruch, np. bieganie, pływanie, albo joga, ale co zrobić, gdy brakuje nam na to czasu i w ciągu dnia mamy dosłownie kilka chwil - albo chwilę - tylko dla siebie. Możesz nauczyć się kilku prostych i szybkich trików, które wdrożone w codzienność skutecznie poprawią twoje samopoczucie i odciążą umysł. Im częściej będziesz je praktykował, tym efektywniej będą na ciebie działać.
Oto techniki, które proponuje Nancy Darling, profesor psychologii na Oberlin College, autorka książki „Thinking about kids":

1. Kiedy masz tylko minutę...

Poniższe ćwiczenia sprawdzają się w sytuacji, gdy nie mamy czasu, by choćby zmienić miejsce, w którym właśnie się znajdujemy, a niestety musimy zmierzyć się za moment ze stresująca sytuacją, np. publicznym wystąpieniem, poważną rozmową z szefem.

- Otwórz usta powoli i nieznacznie, niemal niezauważalnie. Wtedy twoja szczęka delikatnie opadnie i powinieneś poczuć opadające napięcie - możliwe, że nawet nie sądziłeś, że może się kumulować właśnie w tym miejscu. Spróbuj poczuć każdy mięsień od szczęki aż po skronie - skup się na tej przestrzeni i na tym powolnym ruchu.
- Twój język powinien teraz unieść się delikatnie ku górze. Dotknij jego końcem podniebienie, nabierz powietrza i wypuść je bardzo powoli tak, byś poczuł uchodzące napięcie z twojej głowy i klatki piersiowej.
- Weź jeszcze jeden wdech i skup się tym razem na ramionach, na napięciu, które uchodzi od twoich obojczyków po nadgarstki.
- Wyobraź sobie, że przeszywa cię ciepło od ramion po dłonie. To nie jest łatwe, ale postaraj się skupić na tyle, na ile jesteś w stanie.

Jeżeli będziesz wykonywał to ćwiczenie systematycznie, twój organizm będzie przyzwyczajony, że jest to moment relaksu, a ty będziesz czuł uchodzące napięcie, gdy tylko twoja szczęka delikatnie opadnie, jeszcze zanim wypuścisz powietrze.

2. Kiedy masz pięć minut...

Jeśli masz odrobinę więcej czasu, możesz skorzystać z poniższej techniki.

- Umyj ręce. To naprawdę działa. Udaj się do łazienki i umyj dłonie w ciepłej wodzie. To jednak nie wszystko... Posłuchaj szumu wody, skup się na nim, zignoruj wszystkie „rozpraszacze". Poczuj przyjemne ciepło wody.
- Następnie pozwól temu relaksującemu uczuciu rozprzestrzenić się od twoich dłoni do ramion. Weź głęboki oddech tak mocno, by twoja klatka piersiowa uniosła się. Przekonasz się, że twoja głowa wtedy automatycznie się uniesie - szczególnie, że twój wzrok będziesz kierował na cieknącą wodę. Potem powoli opuść głowę - pamiętaj, by wszystkie ruchy wykonywać naprawdę wolno i z wyczuciem.
- Utrzymuj głęboki i powolny oddech. Niech każdy kolejny wdech powoduje łagodne opadanie szczęki i skup się na tym, by poczuć odprężenie płynące z szyi do skroni, a nawet do żuchwy. Powietrze wypuszczaj delikatnie z policzków, tak jakbyś chciał się pozbyć jego nadmiaru.

Teraz możesz wrócić do pracy, na spotkanie, na scenę - i skorzystać dodatkowo z jednominutowej techniki relaksacyjnej (patrz wyżej)

Powtarzaj te ćwiczenia, kiedy tylko możesz i **zawsze, gdy czujesz, że ogarnia cię napięcie.** Nie lekceważ sygnałów, które daję ci ciało. Może teraz uważasz, ze skupianie się na oddechu, wsłuchiwanie w szum wody i rozluźnianie niczego nie zmieni, ale nie przekonasz się o tym dopóki nie spróbujesz. Zobaczysz, jak wiele może zdziałać skupienie się na kilka minut wyłącznie na oddechu i odłączenie wszystkich zewnętrznych bodźców, których nie brakuje nam na co dzień.

Źródło:charaktery.pl

Wydarzyło się 20 marca - kalendarium

20 marca jest 79.dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 286 dni. 20 marca jest Międzynarodowym Dniem Astrologii.

20 marca wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:

1241 r. – I najazd mongolski na Polskę: książę raciborski Mieszko II Otyły rozbił podjazd tatarski w bitwie pod Raciborzem.

1859 r. – W Teatrze Wielkim w Warszawie po raz pierwszy w Polsce wystawiono operetkę.

1976 r. – W Stoczni Gdańskiej zwodowano pierwszy zbudowany w Polsce kontenerowiec.

1982 r.. – Rozwiązano Stowarzyszenie Dziennikarzy Polskich i powołano w jego miejsce Stowarzyszenia Dziennikarzy PRL.

2016r. – Barack Obama jako pierwszy od 88 lat urzędujący prezydent USA przybył z wizytą na Kubę.

W Podgoricy będziemy musieli wytrzymać ciśnienie.

Zaczyna się kolejny etap operacji "Rosja 2018". Ruszyło zgrupowanie reprezentacji Polski przed marcowym meczem z Czarnogórą w eliminacjach mistrzostw świata, a jak podkreślił selekcjoner **Adam Nawałka**, rywal został bardzo dobrze rozpracowany.

Spotkanie zostanie rozegrane w Podgoricy, przy niezwykle żywiołowo reagujących kibicach. Zdaniem selekcjonera, piłkarze mają już doświadczenie w tego typu wyjazdach, ponieważ jesienią ubiegłego roku musieli już rywalizować z Rumunami na niezwykle gorącym terenie. To właśnie w Bukareszcie doszło do nieprzyjemnego incydentu, kiedy to **Robert Lewandowski** został ogłuszony rzuconą na boisko petardą hukową.

- W każdym meczu zbieramy doświadczenia i są one przydatne w kontekście następnych spotkań. Mecz z Rumunią był takim fantastycznym doświadczeniem zarówno w kontekście wydarzeń na boisku, ale i pozaboiskowych - powiedział Nawałka.

Trener dał jasno do zrozumienia, że przygotowywał strategię na mecz z Czarnogórą już od zakończenia poprzedniego obozu reprezentacji. - Poświęciliśmy ten czas przerwy na analizę gry przeciwnika i dokładne przygotowanie na naszej strategii gry. Mamy przygotowaną analizę od strony mentalnej, by stanąć na wysokości zadania, by utrzymać poziom agresywności, ale nie przekroczyć pewnej bariery. Musimy grać od pierwszej do ostatniej minuty konsekwentnie. Tak, by poziom emocjonalny był odpowiedni - stwierdził.

Adam Nawałka uważa, że jego podopieczni nie będą mogli się dać w Podgoricy sprowokować i wyprowadzić z równowagi. Jako przykład użył w tej sytuacji **Sławomira Peszki**, który podczas niedawnego meczu ligowego Lechii Gdańsk z Lechem Poznań stracił głowę i w kompletnie bezmyślny sposób osłabił swój zespół. Mimo tego, selekcjoner zaufał doświadczonemu skrzydłowemu i zaprosił go na zgrupowanie.

- W Podgoricy trzeba trzymać ciśnienie, a jednocześnie bardzo dobrze grać w piłkę. W kontekście meczu reprezentacji to dobra nauczka. Ta lekcja będzie właściwa dla Sławka i innych zawodników. Rozmawiałem z nim po tym incydencie, czuł się winny. Natomiast nie miało to wpływu na powołanie, ponieważ wciąż ma on nasze zaufanie - powiedział selekcjoner.

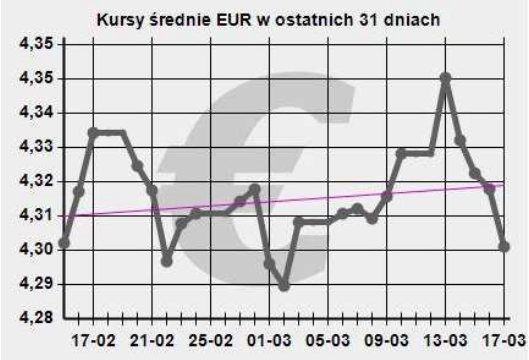
TABELA

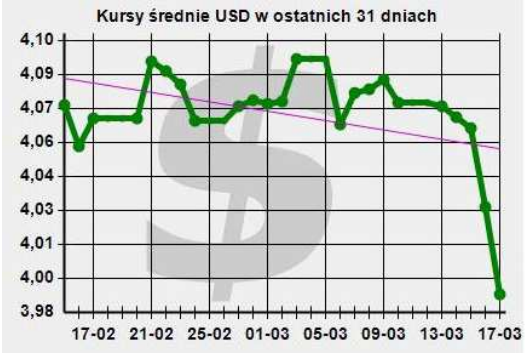
26 kolejka

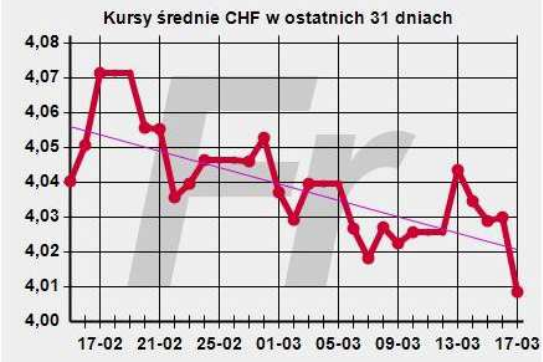
		Z	R	P	Z/S	P
1	Jagiellonia Białystok	15	4	7	50:28	49
2	Legia Warszawa	14	6	6	52:28	48
3	Lech Poznań	14	6	6	43:20	48
4	Lechia Gdańsk	14	4	8	41:32	46
5	Zagłębie Lubin	10	8	8	33:29	38
6	Wisła Kraków	11	4	11	40:41	37
7	Termalica Nieciecza	10	6	10	27:34	36
8	Korona Kielce	11	2	13	38:51	35
9	Pogoń Szczecin	7	12	7	37:35	33
10	Wisła Płock	8	8	10	34:37	32
11	Arka Gdynia	8	6	12	32:38	30
12	Ruch Chorzów	10	3	13	36:40	29
13	Śląsk Wrocław	7	8	11	28:41	29
14	Piast Gliwice	7	7	12	30:46	28
15	Cracovia	5	12	9	35:37	27
16	Górnik Łęczna	5	8	13	25:44	23

Źródło:PilkaNozna.pl

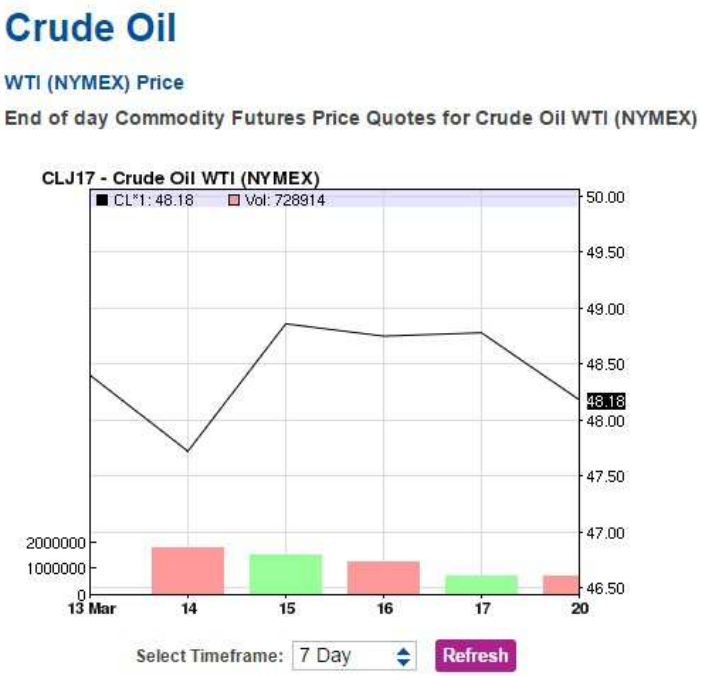
Kursy walut (kursy średnie NBP)






Kursy średnie CHF w ostatnich 31 dniach
4,08
4,07
4,06
4,05
4,04
4,03
4,02
4,01
4,00
17-02 21-02 25-02 01-03 05-03 09-03 13-03 17-03

Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI:Exchange)
*Data is delayed
+ WATCHLIST
Last | 03/17/2017
1,196.00 USD
+24.00 (+2.05%)
0 Vol
685.00
1,196.00
52 week range
1d 1m 3m 6m YTD 1yr 3yr 5yr 10yr
+ Comparison
1,196
1,000
800
600
400
chart by Chartworks
April 2016
July
October
January 2017
ADVANCED CHART ›
SUMMARY NEWS PROFILE
KEY STATS
Day Low 1,196.00 Day High 1,196.00 YTD % Chg 21.96 1 Year % Chg 196.71


Crude Oil
WTI (NYMEX) Price
End of day Commodity Futures Price Quotes for Crude Oil WTI (NYMEX)
CLJ17 - Crude Oil WTI (NYMEX)
CL*1: 48.18
Vol: 728914
50.00
49.50
49.00
48.50
48.18
48.00
47.50
47.00
46.50
2000000
1000000
0
13 Mar 14 15 16 17 20
Select Timeframe: 7 Day
Refresh

Rozrywka

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

Nauczyciel języka polskiego pyta uczniów:
- Jak brzmi liczba mnoga do rzeczownika "niedziela"?
- Wakacje, proszę pani!