Regina Seaways pozostaje na dłużej w DFDS.

Firma DFDS będzie nadal korzystać z promu Regina Seaways. Statek ten jest własnością grupy Grimaldi, ale duński armator zdecydował się właśnie na wydłużenie umowy czarteru.
Obecna umowa, na mocy której Regina Seaways wykonuje połączenia w barwach DFDS, wygasa już wkrótce – 2 listopada. Firma zdecydowała się nie zwlekać i już teraz doszła do porozumienia z właścicielem statku – Grimaldi Holding. Dzięki temu prom będzie obsługiwał połączenia dla obecnego przewoźnika przynajmniej przez kolejny rok.
Regina Seaways od lat stanowi bardzo ważne ogniwo połączeń oferowanych przez DFDS na Morzu Bałtyckim. Statek pływa na co dzień pod litewską banderą na linii pomiędzy Kłajpedą a Kilonią.
Statek Regina Seaways został zbudowany w 2010 r. w zakładach Nuovi Cantieri Apuania. Należy do rodziny statków „Coraggio Class". W ramach tej linii powstało osiem jednostek ro-ro. Prom Regina Seaways (znany wcześniej jako Energia) nie jest jedynym statkiem tej serii, który dziś pływa dla DFDS. Operator promowo-logistyczny korzysta też dziś z promów Victoria Seaways oraz Athena Seaways. One także obsługują połączenia na Bałtyku. Pierwszy kursuje na tej samej trasie co Regina Seaways, a drugi pływa pomiędzy Kłajpedą a szwedzkim Karlshamn. Każdy z nich ma po 199 metrów długości i dysponuje linią ładunkową o długości 2623 metrów.

Źródło: gospodarkamorska.pl

PGNiG: udana rewitalizacja odwiertu za gazem na złożu Przemyśl.

Sukcesem zakończyła się próba rewitalizacji jednego ze starych odwiertów na złożu gazu Przemyśl - poinformowało w czwartek PGNiG. Odwiert pogłębiono do nowej warstwy gazonośnej, produkcja gazu wzrosła wielokrotnie - podkreśliła spółka.

PGNiG poinformowało, że przeprowadzone na przełomie czerwca i lipca prace na odwiercie Przemyśl-49 polegały na jego pogłębieniu o około 200 m, do tzw. horyzontu VIIIa. W efekcie uzyskano zwiększony przypływ gazu, który pozwala szacować jego roczną produkcję z tego odwiertu na 25 mln m sześć gazu wysokometanowego. Otwór Przemyśl-49 powstał w 1969 r. Przed pogłębieniem wydobywano z niego 0,5 mln m sześc. gazu rocznie. Dzięki wykorzystaniu istniejącej infrastruktury przesyłowej Przemyśl-49 zostanie włączony do sieci kopalni Przemyśl-Zachód w ciągu miesiąca - zaznaczyła spółka.
Przemyśł-49 będzie pierwszym odwiertem produkującym przemysłowo gaz z horyzontu VIIIa. Kolejnym odwiertem poddanym rewitalizacji będzie Przemyśl-47, zlikwidowany w 2000 r. w związku ze spadkiem produkcji gazu.
"Wyniki badań geologicznych, które przeprowadziliśmy dwa lata temu, wskazują, że w nieeksploatowanym dotąd horyzoncie VIIIa znajdują się duże zasoby gazu. Jednym ze sposobów, aby po nie sięgnąć, jest rewitalizacja już istniejących odwiertów. Wykorzystujemy do tego innowacyjne rozwiązania poprawiające efektywność wierceń" – podkreślił prezes PGNiG Piotr Woźniak.
Zamiar rewitalizacji eksploatowanego od lat 60. złoża Przemyśl PGNiG ogłosiło na początku roku. Ze złoża wydobyto już 64 mln m sześc. gazu, a pozostałe zasoby do niedawna szacowano na niecałe 8 mld. W 2017 r. wydobycie wynosiło 470 mln m sześc. PGNiG na podstawie analizy m.in. danych geologicznych i zdjęcia 3D oszacowało jednak wstępnie, że zrewitalizowane złoże może dać dodatkowo nawet ok. 20 mld m sześc. gazu. Spółka podkreślała jednocześnie, że wydobycie w kraju jest bardzo opłacalne, a cena rodzimego gazu jest znacznie niższa od jakiegokolwiek importowanego.

Źródło: pap.pl

W Szczecinie trwa przebudowa chemikaliowca dla norweskiego armatora. Będzie jak nowy.

Stocznia Poltramp Yard przebudowuje chemikaliowiec dla norweskiego armatora. Jednostka zostanie m.in. skrócona. Przewidywany termin zakończenia prac to październik tego roku.
Hordafor VII, dawniej Yigit, trafił do Szczecina w połowie ubiegłego miesiąca. Z Hirtshals w Danii holował go holownik Serval. Obecnie chemikaliowiec ma 87,5 m długości, 15,2 m szerokości, 6,9 m zanurzenia oraz 3 222 GT. Statek został zbudowany w 1992 r. przez stocznię Vard Aukra w Norwegii.
Jak poinformował w rozmowie z portalem GospodarkaMorska.pl Dariusz Wąs, dyrektor operacyjny stoczni Poltramp Yard S.A., statek zostanie skrócony o 13 m. Przebudowa obejmuje także m.in. wymianę steru strumieniowego, przepompowni, oraz agregatów i całego systemu elektrycznego. Zaplanowano również prace konserwacyjno-renowacyjne.
Wąs dodał, że to „dość wymagająca przebudowa".
Statek zostanie przystosowany do przewozu m.in. płynnych odpadów z zakładów przetwórstwa rybnego.
Właścicielem przebudowywanego w Szczecinie chemikaliowca jest armator Hordafor AS – ten sam, którego inny statek w kwietniu ubiegłego roku częściowo zatonął wraz z dokiem w Stoczni Remontowej Nauta w Gdyni.
Poltramp Yard to prywatna prężnie działająca polska stocznia zlokalizowana w Świnoujściu przy głównym torze wodnym łączącym to miasto ze Szczecinem. Zajmuje się remontami statków, budową nowych jednostek pływających oraz remontami sekcji kadłuba i nadbudówek.
Stocznia współpracuje z wieloma armatorami, wykonując kompleksowe przebudowy ich statków, a także remonty i naprawy, które przeprowadza w stoczni remontowej lub podczas wyjazdów do wszystkich portów świata.
Poltramp Yard nie ogranicza się do przemysłu morskiego i proponuje usługi także na lądzie, wykonując konstrukcje stalowe, instalacje przemysłowe oraz remonty zespołów napędowych.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Water Show Gdańsk 2018. Ekstremalne sporty i tłumy widzów nad Mołtawą.

Takiego widowiska jeszcze w Gdańsku nie było. Po raz pierwszy w mieście zorganizowany został Water Show. Popisy ekstremalnych sportowców na Motławie podziwiały tłumy gdańszczan i turystów.
Flyboarding, wakeboarding czy blob jumping to nietypowe i egzotycznie brzmiące nazwy sportowych dyscyplin. Nowe sporty wodne cieszą się jednak z roku na rok coraz większą popularnością. Stąd tysiące widzów, którzy specjalnie na ekstremalne popisy na Motławie pojawili się po obu stronach rzeki. Areną sportowowych zmagań była przestrzeń między Ołowianką a Wyspą Spichrzów. Impreza Water Show gościła w Gdańsku po raz pierwszy.
Swoje umiejętności prezentowali najlepsi na świecie zawodnicy, specjalizujący się w wodnych sportach ekstremalnych. W ramach Water Show Gdańsk przeprowadzono turnieje pokazowe rozgrywane symultanicznie we flyboardingu (polega na unoszeniu się nad wodą i wykonywaniu akrobacji w wodzie i powietrzu. Zawodnicy wzbijają się dzięki flyboadowi, czyli specjalnemu urządzeniu, które wytwarza dwa strumienie wody pod dużym ciśnieniem), wakeboardingu (to połączenie snowboardu i nart wodnych. Zawodnik płynie na specjalnej desce za motorówką, skuterem wodnym lub wyciągiem), blob jumpingu (to ludzka katapulta. Zawodnik leży na gigantycznej poduszce, czekając na wystrzał, dwie osoby skaczą z wysokości na poduchę i wybijają go nawet na 12 metrów), splash divingu (to niezwykle efektowna dyscyplina, która polega na wykonywaniu akrobacji na skuterze wodnym), jet ski freestyle (tzw. skoki na bombę z wysokości 6 metrów). Szczególnie egzotyczna wydaje się pierwsza z wyminionych dyscyplin. Na gdańskiej imprezie, po raz pierwszy w tej części globu, wystąpił Daniel Guerra – aktualny mistrz świata w kilku kategoriach we flyboardingu. Dzięki trzystukonnym skuterom flyboardziści frunęli w górę nawet na wysokość 20 metrów.

Był też turniej znanych gdańszczanom smoczych łodzi zorganizowany w trzech konkurencjach: sprint na dystansie 200 m, wyścig po okręgu i przeciągnie, a na zakończenie nocna parada zwycięskich zawodników i Night Led Show - kolorowe, pełne efektów wizualnych widowisko.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Świnoujście: Konsorcjum PORR chce wybudować tunel pod Świną.

Konsorcjum firm PORR S.A. jako liderem chce podpisać umowę na budowę tunelu pod Świną. Wcześniej z podpisania umowy zrezygnowała wybrana w przetargu firma Astaldi.
"Konsorcjum firm PORR S.A. (lider konsorcjum), PORR Bau GmbH, Gulermak Agir Sanayi Insaat ve Taahhut A.S oraz Energopol - Szczecin S.A. przystąpi do podpisania umowy na realizację kontraktu zaprojektowania i wybudowania tunelu pod Świną" - podał w środę Urząd Miasta Świnoujście. Według informacji magistratu, w środę odbyło się spotkanie przedstawicieli wszystkich firm tworzących konsorcjum, które otrzymały od miasta zaproszenie do podpisania umowy na projekt i budowę stałego połączenia wysp Uznam i Wolin. "Wszyscy konsorcjanci stwierdzili zgodnie, że chcą przystąpić do realizacji tego kontraktu" - poinformowało miasto.
Jak podał magistrat, w ciągu najbliższych dni konsorcjum planuje przekazać wszelkie niezbędne dokumenty oraz uzyskać Gwarancję Należytego Wykonania, stanowiącą 10 proc. wartości kontraktu. Wówczas zostanie ustalona data podpisania umowy między miastami przedstawicielami konsorcjum.
Ponowny wybór wykonawcy był konieczny, ponieważ wcześniej wybrana włoska firma Astaldi poinformowała, że nie podpisze umowy na zaprojektowanie i budowę tunelu pomiędzy wyspami.
Pierwszym z powodów niepodpisania umowy jest - zdaniem włoskiej firmy - upływ "prawie dwóch lat od przedstawienia oferty do rozpoczęcia robót", kolejnym - brak "rzeczywistej waloryzacji kosztów robót w Polsce, które tylko w ostatnim czasie wzrosły o 30 proc." Wymieniono też duże ryzyko "wydłużania się procedur rozliczania robót dodatkowych" oraz braki w dostępie "do zasobów materiałowych i osobowych na polskim rynku".
Konsorcjum firm PORR S.A. złożyło drugą po konsorcjum Astaldi najkorzystniejszą ofertę na kwotę ponad 793 mln zł.
Konsorcjum firm Astaldi wygrało przetarg na tunel łączący wyspy Uznam i Wolin w połowie kwietnia br. Od decyzji odwołała się firma PORR, jednak Krajowa Izba Odwoławcza wniosek oddaliła.
W listopadzie ub. r. GDDKiA poinformowała, że komisja przetargowa wybrała konsorcjum Astaldi S.p.A. i Ghella S.p.A. na wykonawcę tunelu łączącego wyspy Uznam i Wolin w Świnoujściu. Odwołanie od tej decyzji złożyli do Krajowej Izby Odwoławczej (KIO) dwaj oferenci - konsorcjum Toto oraz konsorcjum PORR. KIO uznała odwołania. Konieczne było unieważnienie poprzednich rozstrzygnięć i dokonanie ponownej oceny ofert.
Konsorcjum Toto zaskarżyło natomiast do sądu decyzję KIO w sprawie uznania odwołania złożonego przez konsorcjum PORR. Na początku marca br. Sąd Okręgowy w Szczecinie uznał tę skargę (ważność zachowało tylko rozstrzygnięcie KIO w sprawie firmy Toto).
Świnoujście planowało wcześniej zrealizować inwestycję do końca 2021 r. Najważniejszą częścią projektu ma być tunel o długości 1,76 km, który pozwoli kierowcom przejechać pod Świną. Wartość inwestycji to ponad 912 mln zł, a dofinansowania unijnego - ponad 775 mln zł. Środki na inwestycję pochodzą z Programu Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020.
Stała przeprawa w Świnoujściu połączy wyspy Uznam i Wolin, które rozdziela rzeka Świna, będąca również częścią toru wodnego do portu w Szczecinie.
Obecnie komunikację zapewniają przeprawy promowe, które nie posiadają wystarczającej przepustowości, co powoduje często długi czas oczekiwania na prom, i są wrażliwe na zmienne warunki atmosferyczne. Rozwiązaniem komunikacyjnych problemów ma być tunel.

Całkowita długość inwestycji wyniesie około 3,4 kilometra, w tym 1,44 kilometra jednorurowego tunelu drążonego. Średnica wewnętrzna tunelu będzie wynosić 12 metrów, zostanie w nim wykonana dwukierunkowa jezdnia z pasami ruchu o szerokości po 3,5 metra, poniżej jezdni powstanie również galeria ewakuacyjna.
Świnoujście leży na kilkudziesięciu wyspach, z których tylko trzy są zamieszkane - Uznam, Wolin i Karsibór. Na wyspie Uznam znajdują się centrum administracyjno-usługowe i dzielnica nadmorska wraz z obiektami turystyczno-uzdrowiskowymi; żyje tu 80 proc. mieszkańców Świnoujścia.

Źródło:pap.pl

Port w Goeteborgu z kolejną zniżką dla ekologicznych statków.

Zarząd Portu w Goeteborgu zdecydował się przedłużyć zniżkę dla statków pływających na paliwie LNG. Rabat pierwszy raz wszedł w życie w 2015 roku.
Od tego czasu dokonano kilku dużych inwestycji LNG w porcie. Miało to pozytywny wpływ na środowisko, w tym zmniejszenie emisji dwutlenku siarki i tlenku azotu do powietrza w zachodniej Szwecji.
W ramach systemu rabatów środowiskowych statki, które zgłaszają dobre wyniki w zakresie ochrony środowiska, otrzymują 10% zniżki na taryfę portową, zakładając, że osiągną pewien poziom zgodnie z uznanymi na całym świecie wskaźnikami środowiskowymi ESI i CSI. Statki korzystające z LNG otrzymują dodatkowy rabat w wysokości 20% za każdym razem, gdy zawiną do portu. Zniżka LNG podlega ograniczeniu czasowemu i ma trwać do końca tego roku.
Wykorzystanie LNG zaczęło nabierać rozmachu w Porcie w Goeteborgu w drugiej połowie 2016 r. Wcześniej firmy transportowe były sceptycznie nastawione do inwestowania w to paliwo, ponieważ w porcie nie było możliwości bunkrowania LNG. Jednocześnie firmy paliwowe nie były skłonne do dostarczania LNG bez bazy klientów.
- Katalizator był niezbędny, aby przełamać impas, a obniżka cen energii była silnym czynnikiem przyczyniającym się do tego, że wielu graczy decyduje się podążać drogą LNG - skomentował Edvard Molitor, z portu w Göteborgu.
W 2019 r. zniżka LNG będzie wynosić 20 procent, jak poprzednio, a następnie zostanie wycofana w 2020 r. z wcześniejszą redukcją do 10 procent. Do tej pory w sumie 56 statków używających LNG zawinęło do Göteborgu w tym roku. W zeszłym roku ta liczba wyniosła 111, po zaledwie 16 rok wcześniej.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Więcej połączeń promowych z Irlandii na kontynent.

Już w przyszłym roku Wielka Brytania opuści struktury Unii Europejskiej. Oficjalnie nastąpi to 29 marca. To może się wiązać z poważnymi trudnościami dla eksporterów z Irlandii, którzy do tej pory swoje produkty często wysyłali przez Wielką Brytanię. Czy w tej sytuacji szczególną rolę może odegrać stworzenie nowych połączeń promowych z Irlandii?
Niektórzy politycy wskazują, że od kwietnia przyszłego roku szczególne niebezpieczeństwo może ciążyć nad transportem produktów rolnych, świeżych, o krótkim terminie trwałości. Do tej pory znacząca większość z nich przewożona była z Irlandii na kontynent przez Wielką Brytanię. Od przyszłego roku – ze względu na zmiany, jakie wejdą w życie – transport towarów przez Wielką Brytanię może ulec wydłużeniu. Sprawy skomplikują się jeszcze bardziej, jeśli na czas nie uda się podpisać stosownych porozumień. Ze względu na potencjalne utrudnienia pojawił się pomysł ustanowienia nowych, regularnych połączeń frachtowych, które poprawiłyby łączność. Martin Selmayr, sekretarz generalny Komisji Europejskiej, sugeruje, że właściwe byłoby ustanowienie nowych połączeń promowych, pozwalających na pominięcie w całym procesie Wielkiej Brytanii. Unijny polityk wskazuje, że korzystne mogłoby być utworzenie połączeń Dublin-Zeebrugge oraz Cork-Antwerpia, a także połączenia z

Rotterdamem.
Powyższa propozycja nie spotkała się z entuzjastycznym przyjęciem producentów żywności. Przedsiębiorcy wskazują szczególnie na zbyt długi czas przeprawy, która zajmuje od 36 do 41 godzin. W praktyce ominięcie wielkiej Brytanii i bezpośredni transport promowy z Irlandii na kontynent wcale nie oznacza bowiem skrócenia czasu potrzebnego na transport.
Nieco inaczej do sprawy podchodzą jeszcze władze w Irlandii. Szukają one sposobu, by wykorzystać nową sytuację geopolityczną w Europie dla rozwoju portu w Rosslare. Politycy uważają, że jego położenie sprawia, że w obliczu Brexitu może stać się dla Irlandii portem o znaczeniu strategicznym.
Obecnie bezpośrednie połączenia towarowe z Irlandii na kontynent oferuje m.in. CLdN, który pływa na trasie Dublin-Zeebrugge trzy razy w tygodniu, a dodatkowo oferuje serwis Dublin-Rotterdam.
W tej chwili zdecydowana większość towarów z Irlandii trafia do Europy kontynentalnej przez Wielką Brytanię, a potem kanał La Manche.

Źródło:Promy Skat

Gazowce LNG będą częściej odwiedzały Kanał Panamski.

Liczba gazowców LNG, które będą przekraczać Kanał Panamski, ma wzrosnąć w tym roku o 50 proc., dzięki wzmożonemu eksportowi ze Stanów Zjednoczonych.
- Po otwarciu trzeciego zestawu śluz w 2016 roku, Kanał Panamski jest w pełni gotowy na przyjęcie większej liczby jednostek – powiedział Jorge Quijano.
Popyt na LNG wzrósł w ostatnich latach z powodu obfitych dostaw gazu ziemnego, zwłaszcza ze złóż łupkowych w Stanach Zjednoczonych, a także dlatego, że gaz ziemny jest czystszym paliwem niż węgiel czy ropa naftowa.
Kanał przyjął 67 gazowców LNG w drugim kwartale 2018 roku, o 33 więcej niż w tym samym okresie rok wcześniej. Większość przewoźników płynie ze Stanów Zjednoczonych w celu dostarczenia LNG m.in. do Ameryki Południowej.
Przez Kanał Panamski biegły głównie szlaki z wschodniego wybrzeża USA do Azji (34 proc. jednostek), dalej z USA do Południowej Ameryki (13 proc.), Południowej Ameryki i Europy (7 proc.) i Centralnej Ameryki i USA (7 proc.).
Biorąc pod uwagę kraje, z Kanału Panamskiego najczęściej korzystały Chiny, Chile, Meksyk, Japonia i Kolumbia. Celem ich jednostek najczęściej były Stany Zjednoczone – aż 68,3 proc. statków płynęło w tym kierunku.
Otwarcie rozbudowanego Kanału Panamskiego był ważnym momentem dla światowej gospodarki morskiej. Nowe śluzy umożliwiają bowiem przejście 1,3 tys. jednostek. Przy 18 węzłach pokonanie trasy z Szanghaju do Nowego Jorku zajmie raptem 24 dni, o 4 dni krócej niż szlakiem biegnącym przez Kanał Sueski. Przy poszerzaniu kanału pracowało 10 tys. robotników. Inwestycja po ukończeniu stworzyła ok. 200-250 nowych miejsc pracy.

Źródło: gospodarka morska.pl

Rosja coraz mocniej zaznacza swoją pozycję w Afryce.

Niezależny rosyjski producent gazu Novatek oraz państwowy armator Sovcomflot nawiązały strategiczną współpracę w sprawie rozwoju żeglugi arktycznej na pożytek terminali Novateku – Jamał LNG i Arctic LNG-2.
W ramach podpisanej w tym tygodniu umowy o partnerstwie strategicznym obie rosyjskie firmy opracują wydajne rozwiązania logistyczne do transportu produktów naftowych i gazowych przez Arktykę.
- Nasza wyjątkowa współpraca z Sovcomflot zoptymalizuje nasz model transportu LNG poprzez Arktykę dzięki wykorzystaniu tankowców klasy lodowej - powiedział prezes Novateku, Leonid Mikhelson.
- Aby wdrożyć naszą długoterminową strategię rozwoju produkcji na poziomie ponad 55 milionów ton LNG do 2030 r., musimy stworzyć skuteczny model żeglugi morskiej dla Morza Północnego. Łącząc nasze wysiłki z

Sovcomflot, jednym z globalnych liderów w nawigacji w trudnych warunkach lodowych pozwoli nam osiągnąć maksymalną wydajność w zarządzaniu naszymi kosztami transportu – dodał.
PAO Sovcomflot i PAO Novatek współpracowały przy wielu projektach w przeszłości. W 2010 r. obie firmy nawiązały współpracę przy rejsie tankowca SCF Baltica przez Północny Szlak Morski.
W latach 2014-2016 firmy nawiązały współpracę przy budowie Christophe de Margerie, pierwszego na świecie przewoźnika LNG przez Arktykę. W grudniu 2017 r. Christophe de Margerie przetransportował pierwszy ładunek gazu z nowego 27-milionowego terminalu Jamał LNG.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Hapag Lloyd tnie koszty po zanotowaniu straty w pierwszej połowie obecnego roku.

Niemiecki armator Hapag Lloyd przyznał, że mocną obciął wydatki w pierwszej połowie 2018 roku, by pokryć straty wynikający z rosnących kosztów operacyjnych oraz niskich stawek frachtu.
- Wprowadziliśmy dodatkowe środki w celu pokrycia tych kosztów: krytycznie oceniamy ekonomiczną żywotność naszych systemów statków i dalej optymalizujemy nasze umowy terminali - powiedział Rolf Habben Jansen, dyrektor generalny.
Stawki frachtu spadły w tym okresie o 45 procent, co spowodowało wzrost straty finansowej Hapag-Lloyd do 100,9 mln euro, o 58 proc. więcej niż rok temu. Przychody w tym czasy spadły do 88,7 mln euro.
- Zanotowaliśmy solidny start w bieżącym roku, ale warunki rynkowe stanowią wyzwanie. Stawki frachtowe znajdują się pod presją, koszty bunkra i koszty transportu na niektórych ważnych szlakach wzrosły. Spodziewamy się stopniowej poprawy rynku w 2018 roku - ale wyniki tego ożywienia zobaczymy dopiero w raportach finansowych z drugiej połowy roku - powiedział Rolf Habben Jansen.
Mandat Jansena jako dyrektora generalnego spółki został przedłużony o dodatkowe pięć lat. Dyrektor generalny powiedział, że wyniki za ten okres były poniżej oczekiwań, przede wszystkim ze względu na znaczny wzrost cen bunkrów i zmienioną strukturę kosztów ze względu na nową sieć usług. Niestabilne stawki frachtowe i silna konkurencja nie ułatwiają dalszego rozwoju.
Transport kontenerowy zmaga się z nadpodażą jednostek, wojnami cenowymi i stawkami frachtowymi znacznie poniżej progu rentowności, ale analitycy branży twierdzą, że najgorsze już za nami.
Dziewięciomiesięczny zysk operacyjny firmy wzrósł ponad dziesięciokrotnie, ale koncern wciąż nie pozbył się zadłużenia netto na poziomie 7,3 miliarda dolarów, co według Habbena Jansena będzie stanowić spore wyzwanie.
Po połączeniu z UASC, Hapag-Lloyd jest obecnie piątym co do wielkości armatorem kontenerowym na świecie. Habben Jansen przewiduje dalszą konsolidację w branży.
- Około 9 z 20 dotychczasowych spółek zniknie pod koniec 2018 roku – powiedział. - Z drugiej strony rosnące ceny ropy naftowej podnoszą koszty paliwa bunkrowego, stanowiąc wyzwanie dla firm spedycyjnych – dodał.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Rozważania przed śmiertelnym zastrzykiem. Felieton Łukasza Orbitowskiego.

David Goodall w wieku stu czterech lat zdecydował się na wspomagane samobójstwo. Nie zapadł na żadną chorobę. Uznał, że komfort jego życia znacząco się obniżył i generalnie ma wszystkiego dosyć. Wylogowuje się z

życia. Prosi o kalendarz, w który mógłby kopnąć. Goodall był kumatym facetem, profesorem botaniki. Doskonale rozumiem faceta.
Ponieważ ojczyzna Goodalla, Australia, odmówiła mu prawa do eutanazji, staruszek odbył podróż do Szwajcarii. Wziął udział w konferencji prasowej, na której tłumaczył powody swojej decyzji, dając ludziom rzadką szansę rozmowy ze zdeterminowanym i racjonalnym samobójcą. Ostatnie chwile spędził z rodziną i przyjacielem. Zjadł rybę z frytkami, wysłuchał dziewiątej symfonii Beethovena i samodzielne (korzystając ze specjalistycznej aparatury) wprowadził truciznę do organizmu.
Znajdzie się więcej ludzi takich jak David Goodall.
W 1989 roku, dobiegający dziewięćdziesiątki węgierski pisarz, Sandor Marai kupił pistolet i zapisał się na strzelnicę. Chciał mieć pewność, że nie zawiedzie. W ostatnich latach życia utracił wszystkich najbliższych. Po długiej chorobie zmarła jego żona. Opiekował się nią z pełnym poświęceniem. Wkrótce po niej umarł brat pisarza, a przybrany syn popełnił samobójstwo. Marai ślepnął. Od dziesięcioleci przebywał w Ameryce i nie mógł wrócić na ukochane Węgry. Innymi słowy, nie znajdował powodów do życia. Ostatnie słowa w jego wielotomowym, przepięknym dzienniku brzmią: „Czekam na wezwanie, nie ponaglam ale i nie ociągam się. Już pora". Przywołałem je i teraz nie chcą mnie opuścić.
Marai musiał się zastrzelić. Goodall skorzystał z liberalnego prawodawstwa w Szwajcarii i udogodnień oferowanych przez medycynę. Obaj osiągnęli swoje zamierzenia. Dzieli ich tylko komfort umierania – oto miara postępu. Minęło trzydzieści lat, świat skurczył się do rozmiarów smartfona, przeszczepiamy twarze i lądujemy na Marsie, a los starców nie uległ poprawie. Starość oferuje rozpacz i tęsknotę za śmiertelnym zastrzykiem. Być może względny dobrobyt jeszcze umacnia tę morderczą perspektywę. Nie samo życie się liczy, tylko jego jakość.
Będziemy borykali się z tym dalej. Żyjemy coraz dłużej, co oznacza większą porcję bolesnej starości. Tej perspektywy nie da się uniknąć. Krzepcy, młodzieńczy osiemdziesięciolatkowie (nowość naszych czasów) zmienią się w bezradnych dziewięćdziesięciolatków. Znajdzie się więcej ludzi takich jak David Goodall.
Wciąż jestem zwolennikiem eutanazji, tyle, że melancholijnym i zrezygnowanym.
Za młodu byłem radykalnym zwolennikiem eutanazji i bardzo chciałem aby tego rodzaju procedury wprowadzono w Polsce. Znajdowałem też osobliwą przyjemność w kłóceniu się z katolikami na ten akurat temat. Uważałem, że moje życie jest moją wyłączną własnością. Nie należy do rodziców, partnerki ani Boga, którego przecież nie ma. Mogę skończyć ze sobą kiedy to mi się żywnie podoba. Po latach zapytałem siebie co zrobię, gdy mój syn dojdzie do podobnych wniosków i zmieniłem zdanie. Wciąż jestem zwolennikiem eutanazji, tyle, że melancholijnym i zrezygnowanym.
Obiecuję sobie, że nie dopuszczę do niedołężności, że nigdy nie stanę się ciężarem dla innych. Postrzegam siebie jako wojownika, przewodnika stada. Muszę być mocny i samowystarczalny, tak sobie powtarzam, a gdy moc i samowystarczalność dobiegnie końca, zamierzam palnąć sobie w posiwiały łeb. Ten plan powziąłem w późnej podstawówce i trzymam się go do teraz. Jak sądzę, ma dojrzałość czternastolatka.
O ucieczce w śmierć dobrze mi mówić w tej chwili, gdy jestem silny, zdrowy i czterdziestoletni, a perspektywa starości, choć już dostrzegalna jest tylko punktem majaczącym na horyzoncie. Nie wiem jak to jest być starym, podobnie jak nie wiem co to znaczyć być kobietą.
Argument z próżności: czy jestem wystarczająco silny, by znieść własną starczą słabość? A jeśli tak, to w jakim celu?
Przecież może mi, tak zwyczajnie zabraknąć odwagi, mogę też, jak większość staruszków, czepiać się wszystkimi siłami uciekającego życia. Tego nie wiem. Eutanazyjne samobójstwo wydaje się zbyt poważną sprawą by dyskutować o nim w zdrowiu i ciepełku.
Dlatego opowiem o czymś innym. O wątpliwości.
Mój przyjaciel opiekował się obłożnie chorą matką. Ze względu na szacunek do tego człowieka zmilczę szczegóły i napiszę tylko, że matka wymagała stałej, bardzo wyczerpującej opieki, a jej stan nie dawał żadnych szans na poprawę. Mój przyjaciel zwolnił się z pracy i opiekował się matką z pełnym poświęceniem. Przejadał oszczędności, spał po trzy godziny na dobę i całkowicie zrezygnował z życia: żadnego kina, randek, piwa z przyjaciółmi. Robił to, choć mógł oddać mamę do ośrodka opieki. Wiedział, że tam mama błyskawicznie umrze.
Odwiedzałem go, a on reagował na te wizyty połączeniem zażenowania i wdzięczności. Siadywaliśmy nad kieliszeczkiem (przyjaciel był cały czas na cyku – alkohol stanowił jedyną rozrywkę na jaką mógł sobie pozwolić), obok na łóżku spała mama. Rozmawialiśmy o niej, o poświęceniu mojego przyjaciela, a on w którymś momencie

rzekł: „Stary, ja po prostu chcę, żeby ona żyła. Nie musi samodzielnie jeść ani mówić, wiem, że nigdy nie przejdzie się o własnych siłach, niech po prostu żyje, jakkolwiek ale żyje." Tak właśnie mówił na ściśniętym gardle.
Te słowa utkwiły mi głęboko w sercu i pamięci. Matka mojego przyjaciela nie mogła już wyzdrowieć, nie czerpała też żadnych radości z życia. Nie wiedziała kim jest ani gdzie się znajduje. Znajdowała się więc w gorszej sytuacji niż Sandor Marai i David Goodall, który przed śmiercią cieszył się ulubionym posiłkiem i symfonią Beethovena. Nie miała żadnego powodu aby żyć. A ja jestem bezradny wobec słów mojego przyjaciela: niech żyje, jakkolwiek, ale żyje. Była w nich wielka rozpacz i jeszcze większa miłość. Po prostu nie chciał aby jego ukochana mama umarła. Bardzo jej potrzebował. Może te, przecież głęboko irracjonalne, nierozsądne słowa są potężnym argumentem? Żyj póki ktoś cię kocha. Tak, wiem jak naiwnie to brzmi.
On – mój przyjaciel – był w miejscu, do którego nie dotarłem. Był tam też Marai i Goodall, czego nie można powiedzieć o zdrowych i silnych dyskutantach na temat eutanazji, zwolennikach i przeciwnikach medycznie wspomaganego samobójstwa. Im doradzam milczenie.
Matka w końcu umarła, mój przyjaciel ją opłakał i zajął się swoimi sprawami. Wrócił do roboty i ułożył sobie życie. Ze śmiercią matki w pełni się pogodził. Śmierć rodzica jest tragedią, ale też czymś naturalnym. Rodzice umierają i nic z tym nie zrobimy. A on, zdrowy i silny, cieszy się życiem świadom, że dla mamy zrobił tyle, co mógł.
Nie decydujmy pochopnie o życiu. Swoim jak i cudzym.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Info OMK.

W jakich sytuacjach Organizacja Marynarzy Kontraktowych naprawdę może Ci pomóc?
Oto kilka z nich :

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

Tomczyk-Show w Poznaniu.

Lech Poznań wygrał 4:0 z Zagłębiem Sosnowiec w meczu 4. kolejki Lotto Ekstraklasy.
Spośród trenerów polskich zespołów w europejskich pucharach, Ivan Djurdjević stosował dotąd najmniejszą rotację w składzie. Dziś jednak Serb trochę zamieszał zestawieniem i od początku dał zagrać m.in. Tomaszowi Cywce, Kamilowi Jóźwiakowi czy Pawłowi Tomczykowi.

Szansa dana 20-letniemu wychowankowi Lecha szybko okazała się być świetną decyzją. Zastępujący odpoczywającego Christiana Gytkjaera Tomczykjuż w 7. minucie asystował przy golu Joao Amarala wykładając koledze piłkę w taki sposób, że kopnął on ją do pustej bramki. W 20. minucie Tomczyk sam strzelił gola, i to pięknego. Po akcji Jóźwiaka z Maciejem Makuszewskim ten ostatni wyłożył piłkę na 15. metr a Tomczyk bez przyjęcia plasowanym kopnięciem wbił do bramki piłkę, która odbiła się jeszcze od poprzeczki.

Na tym Tomczyk jednak nie poprzestał. Jeszcze przed przerwą po centrze z prawej strony dobrze główkował Amaral. Dawid Kudła obronił jeszcze ten strzał, ale Tomczyk zdążył z dobitką i pewnym strzałem podwyższył rezultat. Dzisiejsze gole były pierwszymi trafieniami 20-letniego napastnikowi w Lotto Ekstraklasie.

Wynik meczu na 4:0 ustalił w 70. minucie gry Maciej Gajos, który efektownym strzałem z rzutu wolnego nie dał szans Kudle.

Lech znakomicie rozpoczął więc sezon Lotto Ekstraklasy. Z kompletem zwycięstw po czterech kolejkach "Kolejorz" jest liderem tabeli, a za tydzień spotka się w Poznaniu z Wisłą Kraków. Mecz ten będą mogli obejrzeć już widzowie, ponieważ dziś zakończyła się kara zamknięcia trybun stadionu za zachowanie pseudokibiców w ostatnim meczu poprzedniego sezonu. Zagłębie Sosnowiec z dorobkiem trzech punktów pozostało na jedenastym miejscu w tabeli. W następnej kolejce beniaminek zagra w Warszawie z Legią.

TABELA

4 kolejka

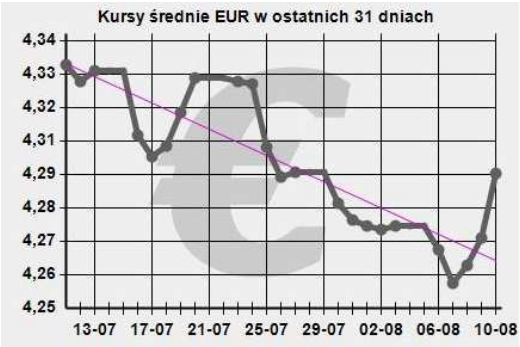
		Z	R	P	Z/S	P
1	Lech Poznań	4	0	0	9:1	12
2	Jagiellonia Białystok	3	0	1	5:1	9
3	Piast Gliwice	3	0	1	7:5	9
4	Lechia Gdańsk	2	2	0	4:1	8
5	Legia Warszawa	2	1	1	6:5	7
6	Górnik Zabrze	1	3	0	6:4	6
7	Zagłębie Lubin	2	0	2	6:6	6
8	Wisła Kraków	1	2	1	3:3	5
9	Śląsk Wrocław	1	1	1	4:3	4
10	Korona Kielce	1	1	1	4:4	4
11	Arka Gdynia	0	3	1	1:3	3
12	Zagłębie S.	1	0	3	5:8	3
13	Miedź Legnica	1	0	3	3:7	3
14	Wisła Płock	0	2	2	4:6	2
15	Cracovia	0	2	2	2:6	2
16	Pogoń Szczecin	0	1	3	1:7	1

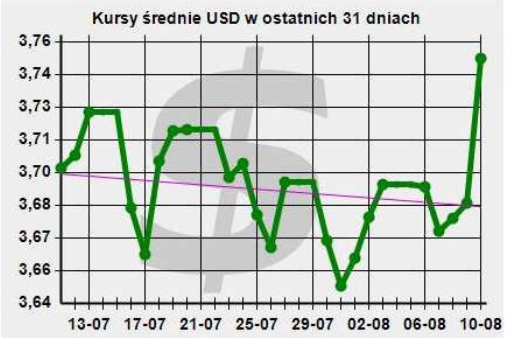
Źródło: PiłkaNozna.pl

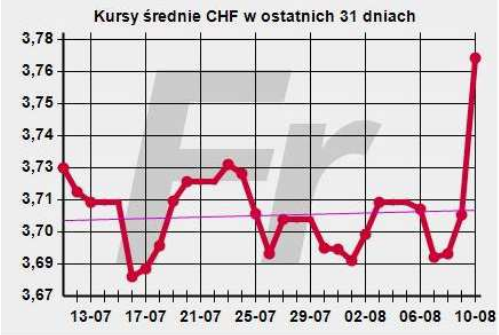
Wydarzyło się 13 sierpnia- kalendarium

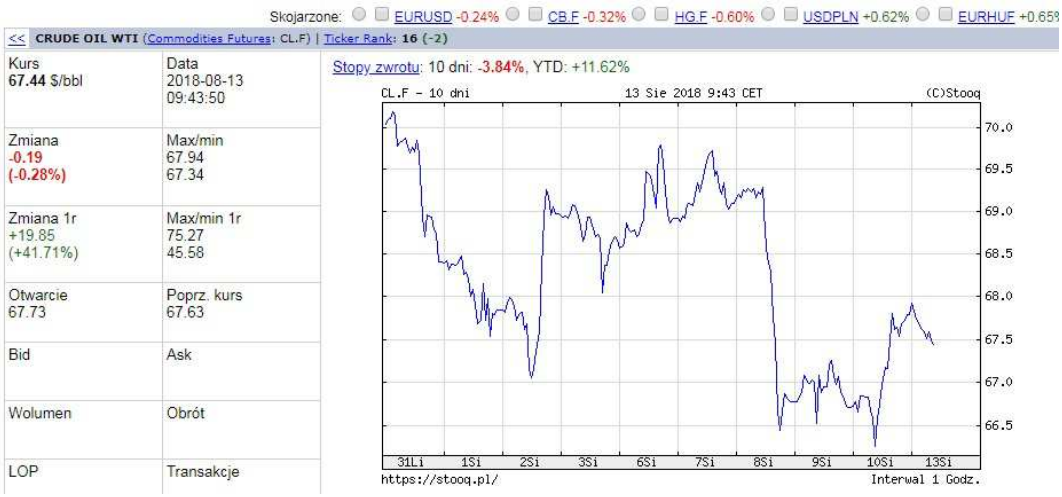
13 sierpnia jest 225 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 140 dni. 13 sierpnia jest Międzynarodowym Dniem Osób Leworęcznych..
Imieniny obchodzą:
Benild, Diana, Helena, Hipolit, Hipolita, Jan, Kasjan, Kasjana, Konkordia, Maksym, Poncjan, Radegunda, Radomiła, Sekundyn, Wigbert i Wolebor.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1698r. – Król August II Mocny i car Piotr I Wielki zawarli w Rawie Ruskiej sojusz wojskowy przeciwko Szwecji.
1772r. – Konfederacja barska: wojska rosyjskie zdobyły Jasną Górę. Zdarzenie to jest przyjmowane za koniec walk.
1911r.–Pilot Michał Scipio del Campo jako pierwszy Polak wykonał na samolocie Etrich Taube lot nad Warszawą.
1920r. – Wojna polsko-bolszewicka: Armia Czerwona pod dowództwem marszałka Michaiła Tuchaczewskiego uderzyła na Warszawę.
1935r. – W związku z podjęciem decyzji o budowie kolejki linowej na Kasprowy Wierch w Tatrach, cała ówczesna Państwowa Rada Ochrony Przyrody z prof. Władysławem Szaferem na czele podała się do dymisji..
1940r. – W Apolonce koło Częstochowy Niemcy rozstrzelali 91 Polaków.
2011r. – Podczas koncertu w amerykańskim Indianapolis w wyniku gwałtownej nawałnicy runęła na widzów plenerowa scena, zabijając 7 i raniąc 45 osób.
2015r. – 76 osób zginęło, a 212 zostało rannych w wyniku wybuchu samochodu-pułapki na targowisku w Bagdadzie..

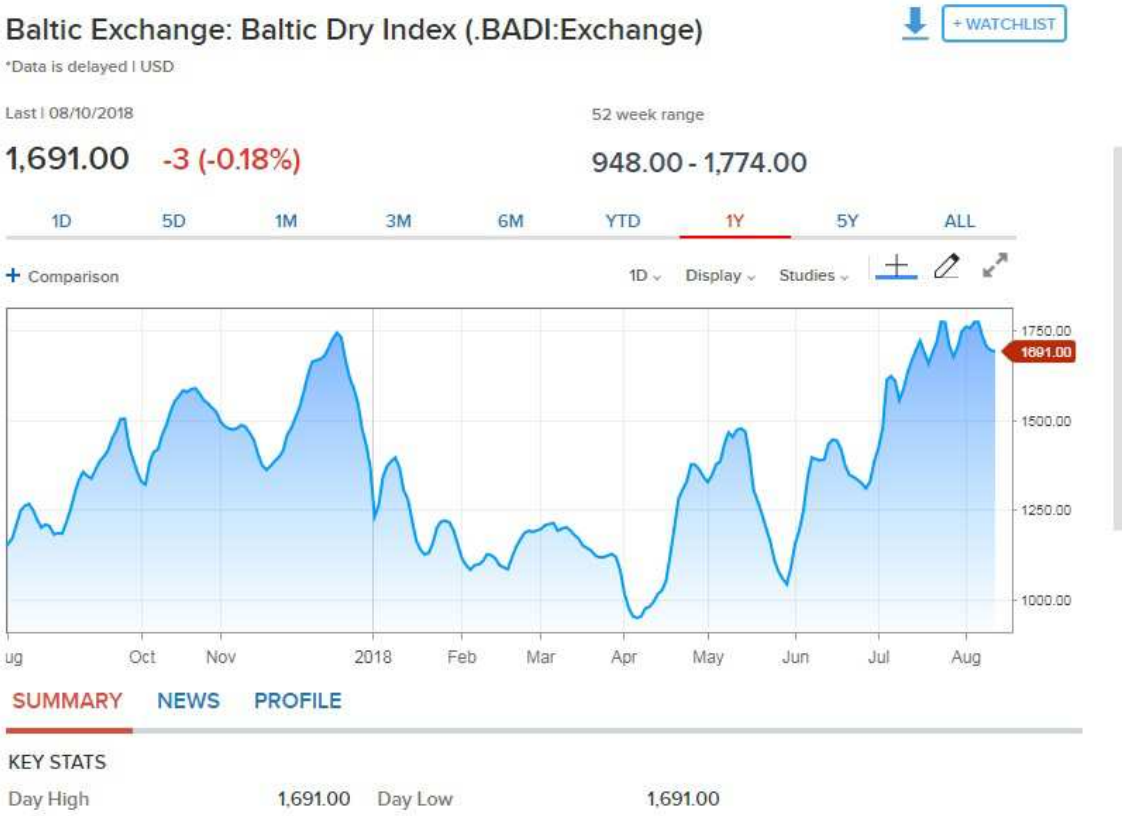
Kursy walut (kursy średnie NBP)








Skojarzone: EURUSD -0.24% CB.F -0.32% HG.F -0.60% USDPLN +0.62% EURHUF +0.65
<< CRUDE OIL WTI (Commodities Futures: CL.F) | Ticker Rank: 16 (-2)
Kurs 67.44 $/bbl
Data 2018-08-13 09:43:50
Zmiana -0.19 (-0.28%)
Max/min 67.94 67.34
Zmiana 1r +19.85 (+41.71%)
Max/min 1r 75.27 45.58
Otwarcie 67.73
Poprz. kurs 67.63
Bid
Ask
Wolumen
Obrót
LOP
Transakcje
Stopy zwrotu: 10 dni: -3.84%, YTD: +11.62%
CL.F - 10 dni
13 Sie 2018 9:43 CET
(C)Stooq
70.0
69.5
69.0
68.5
68.0
67.5
67.0
66.5
31Li 1Si 2Si 3Si 6Si 7Si 8Si 9Si 10Si 13Si
https://stooq.pl/
Interwal 1 Godz.


Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI:Exchange)
+ WATCHLIST
*Data is delayed | USD
Last | 08/10/2018
1,691.00 -3 (-0.18%)
52 week range
948.00 - 1,774.00
1D 5D 1M 3M 6M YTD 1Y 5Y ALL
+ Comparison
1D Display Studies
1750.00
1691.00
1500.00
1250.00
1000.00
ug Oct Nov 2018 Feb Mar Apr May Jun Jul Aug
SUMMARY NEWS PROFILE
KEY STATS
Day High 1,691.00 Day Low 1,691.00

Rozrywka

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

(c) 2018 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2018 OnlineSudoku.pl

WÓDKA Z LODEM - ATAKUJE NERKI !

RUM Z LODEM - ATAKUJE WĄTROBĘ !

GIN Z LODEM - ATAKUJE MÓZG !

WHISKY Z LODEM - ATAKUJE SERCE !

WYGLĄDA NA TO, ZE TEN CHOLERNY LÓD SZKODZI NA WSZYSTKO!!!!!!