Więcej kontenerów pojawi się na statkach płynących do Europy.

W najbliższych miesiącach ma wzrosnąć liczba tonażu pływającego na szlakach Azja-Europa Północna i Azja-Morze Śródziemne o kolejno 8,8 i 6,5 proc.
Dodatkowo w najbliższych dwóch latach ma dojść do dużych przetasowań w udziałach trzech największych aliansów na tych trasach, z powodu wejścia do służby megakontenerowców o łącznej ładowności 1,42 mln TEU,.
Wejście do służby megakontenerowców o ładowności powyżej 20 tys. TEU ma doprowadzić do zrównania się sojuszu Ocean Alliance z aliansem 2M na tym szlaku już w 2019 roku, a rok później prześcignięciu go. Z kolei alians The Alliance ma powoli tracić udziały.
- Oszacowanie przyszłego wzrostu popytu jest trudne, ale konsensus w branży wydaje się sugerować, że wzrost popytu będzie lepszy w nadchodzących latach, niż to, co widzieliśmy w latach 2012-2017 - powiedział Alan Murphy, dyrektor generalny SeaIntel.
Alianse i fuzje to sposób linii żeglugowych na przywrócenie równowagi między popytem i podazą oraz zwiększenie rentowności działalności. Miało to być następstwem efektów uzyskanych z ekonomii skali. Ostatnim przykładem konsolidacji jest fuzja armatorów Hapag-Lloyd i UASC.
Armatorzy w walce z kryzysem decydują się też na większe niż wcześniej złomowanie starych jednostek. Mimo jednak tych zabiegów kryzys nadal szaleje. Według agencji Drewry dzieje się tak, bo transport morski kontenerów znajduje się w okresie przejściowym.
Chodzi głównie o fakt zastępowania starej floty nowymi megakontenerowcami. A okres niskiego popytu to najgorszy czas na tę zmianę, gdyż dodatkowa podaż generuje kolejne problemy rynkowe. Dlatego zdaniem ekspertów kryzys na rynku przewozu kontenerów potrwa jeszcze jakiś czas.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Kolejny armator z dobrym wynikiem obniżenia emisji CO2.

Niemiecki armator kontenerowców obniżył w zeszłym roku emisję dwutlenku węgla o 40 procent w przełożeniu na każdy kontener 20-stopowy (TEU).Armator planuje do 2020 roku osiągnąć obniżkę dwutlenku węgla o 45 procent. Po przejęciu firmy przez Maersk Line, przewoźnik otrzymał dodatkowe wsparcie w tym zakresie.- Jesteśmy pewni, że pod nowym zarządem nasza flota bez problemu osiągnie zakładane obniżki emisji – czytamy w oświadczeniu Hamburg Sud.
Przypomnijmy, że Maersk Line zapłacił 4,02 mld dolarów za zakup swojego niemieckiego rywala. Połączenie obu armatorów pozwoliło zaoszczędzić około 350-400 mln dolarów na kosztach operacyjnych rocznie. Co ciekawe, nie doszło do całkowitego wchłonięcia niemieckiego przewoźnika przez Maersk. - Zamierzamy utrzymać Hamburg Sud jak osobną i dobrze zarządzaną firmę. Obniża to ryzyko tej transakcji i ułatwia integracje. A oszczędności na kosztach operacyjnych wciąż są duże – powiedział Soren Skou, prezes Maerska.
Hamburg Sud to obecnie 7 największy armator kontenerowy na świecie, mający w swojej flocie 130 kontenerowców. Te jednostki pływają głównie po szlakach Północ-Południe. Teraz statki dołączą do i tak wielkiej floty (600 kontenerowców) Maerska.
- Przejęcie Hamburg Sud to dla nas przede wszystkim zwiększenie obecności w handlu w rejonie Ameryki Łacińskiej. Połączenie naszych sieci logistycznych w tym regionie spowoduje także spadek kosztów - powiedział Sorek Skou.
Przejęcie Hamburg Sud wpisuje się w nową strategię Maerska, który zrezygnował z budowania dużych jednostek na rzecz przejmowania konkurentów. Decyzja była oczywista, ponieważ Maersk złożył już zamówienia na 27 nowych statków. Mają być one dostarczone w 2017 i 2018 roku. W momencie gdy stawki frachtowe są naprawde niskie, a jeden z czołowych armatorów (Hanjin) upadł, zmiana strategii była konieczna.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Pierwsza na świecie pływająca farma mleczna ruszy w tym roku w porcie w Rotterdamie.

Pierwsza farma mleczna zostanie uruchomiona pod koniec tego roku w porcie w Rotterdamie - podał w piątek serwis BBC. Ma spowodować samowystarczalność zaopatrzenia w produkty tego miasta.
Jak wskazano, gospodarstwo na wodzie, w rotterdamskim Merwehaven, powstaje przy udziale holenderskiej firmy Beladon działającej w branży nieruchomości.
Ma być w nim hodowanych 40 krów rasy Meuse-Rhine-Issel, które, jak się szacuje, dadzą 800 litrów mleka dziennie. Gospodarstwo ma być zautomatyzowane - krowy będą doić i karmić roboty.
Na farmie zlokalizowanej na specjalnej betonowej platformie znajdzie się, jak wskazano, łąka, obora, pomieszczenie do przetwarzania mleka i utylizacji odpadów, a także sklep i centrum dla zwiedzających.
Tego typu przedsięwzięcia mają zwiększyć możliwości wyżywienia rosnącej populacji miast. Według szacunków, jak podano, do 2050 roku liczba ludności na świecie wzrośnie do 9,8 mld, z czego 70 proc. ma mieszkać w miastach (w porównaniu z 55 proc. obecnie).

Źródło:pap.pl

Rolls Royce przedstawił nowy system baterii dla statków.

Rolls-Royce stworzył nowy system magazynowania energii na statkach bazujący na technologii litowej.
System o nazwie SAV-e Energy ma być bardziej oszczędny i wydatny od jego konkurentów. Wyposażony będzie w system chłodzenia baterii, a jego modułowa konstrukcja pozwoli mu dopasować się do zapotrzebowań energetycznych. Dodatkowo system współgra z międzynarodowymi regulacjami w sprawie niskich emisji.
Projekt został po części sfinansowany przez norweski program ENERGIX. Dodatkowo partnerami zostali trzej armatorzy: Color Line, Norled i Norwegian Coastal Administration (NCA) Shipping Company. Dzięki temu system będzie mocna zainstalować na wielu rodzajach statków, w tym na promach, wycieczkowcach czy jednostkach wielozadaniowych.
Magazynowanie energii jest główną zieloną inwestycją dla większości armatorów. Daje to korzyści finansowe, gdy system jest prawidłowo zaprojektowany dla określonego statku i obejmuje inteligentną kontrolę mocy. Firma Rolls-Royce dostarcza systemy magazynowania energii od 2010 roku, jednak rzeczywiste jednostki magazynowania energii były wcześniej dostarczane przez stronę zewnętrzną.
- Elektryzacja statków nabiera rozpędu. Od 2010 roku dostarczyliśmy systemy magazynowania energii o łącznej mocy około 15 MWh – powiedział Andreas Seth z Rolls-Royce.
W połączeniu z silnikiem LNG lub silnikiem hybrydowym system zwiększy wydajność i zredukuje emisję spalin. Dodatkowo może być sprzężony z większością jednostek napędowych.
- Systemy akumulatorowe stały się kluczowym elementem naszych systemów napędowych, a SAVe Energy jest wprowadzana w wielu projektach, nad którymi obecnie pracujemy. Obejmuje to program modernizacji promów wycieczkowych Hurtigruten, zaawansowanego statku rybackiego niedawno zamówionego przez Prestfjord i trwających modernizacji przybrzeżnych statków wsparcia. Jako dostawca systemu możemy znaleźć najlepsze rozwiązanie, biorąc pod uwagę zarówno koszty instalacji, jak i koszty operacyjne - powiedział Seth.

Źródło: gospodarkamorska.pl

PKN Orlen przygotowuje się do budowy rurociągu paliwowego.

PKN Orlen przygotowuje się do budowy drugiej nitki rurociągu paliwowego na trasie Podziemny Magazyn Ropy i Paliw (PMRiP) Góra – Wielowieś, gdzie znajduje się stacja zasuw magistrali. Trwa postępowanie w ramach ogłoszonego na inwestycję zapytania ofertowego.

Jak wyjaśnił w ogłoszeniu PKN Orlen, w zakresie planowanego zadania jest budowa rurociągu produktowego o długości ok. 18,5 km i włączenie nowej magistrali do już istniejącej, należącej do PERN, spółki zajmującej się tłoczeniem i magazynowaniem na terenie kraju ropy naftowej i paliw płynnych. Oferty w postępowaniu płockiego koncernu można składać do 22 sierpnia.
PMRiP Góra należy do spółki Inowrocławskie Kopalnie Soli (IKS) „Solino" z grupy PKN Orlen. IKS informowały wcześniej, iż dzięki zrealizowanym w latach 2011-15 inwestycjom PMRiP Góra osiągnął docelową wielkość ponad 6 mln metrów sześc. pojemności - to 12 kawern, z czego 7 na ropę naftową, a 5 na paliwa.
Zgodnie z przyjętym przez Rade Ministrów w 2017 r. dokumentem „Polityka Rządu RP dla infrastruktury logistycznej w sektorze naftowym" spółki PKN Orlen mają sprzedać na rzecz PERN m.in. takie aktywa, jak: rurociąg Żółwieniec - PMRiP Góra oraz rurociąg PMRiP Góra - Wielowieś, a także projekty inwestycyjne mające na celu dostosowanie PMRiP Góra do wymagań ustawy o zapasach – w zakresie rurociągów naftowych i paliwowych.
W dokumencie zaznaczono, że to PERN zrealizuje zadania inwestycyjne dotyczące rurociągów naftowych i paliwowych umożliwiające dostosowanie PMRiP Góra do wymagań ustawy o zapasach w zakresie okresu uwolnienia całości zapasów interwencyjnych przy pełnym wykorzystaniu pojemności magazynu.
„Polityka Rządu RP dla infrastruktury logistycznej w sektorze naftowym" zawiera plan działań, który obejmuje spółki Skarbu Państwa lub z jego udziałem, a dotyczy budowy nowej infrastruktury logistycznej i zmianę struktury infrastrukturalno-właścicielskiej w sektorze naftowym. Celem jest poprawa bezpieczeństwa energetycznego państwa, w tym także bezpieczeństwa paliwowego.
W marcu PKN Orlen i PERN zawarły porozumienia dotyczące realizacji rządowej polityki dla infrastruktury logistycznej w sektorze naftowym. Oba podmioty uzgodniły m.in. modernizację i rozbudowę infrastruktury przesyłowej ropy naftowej między PMRiP Góra a rafinerią PKN Orlen w Płocku.
Jedno z zawartych wówczas porozumień zakłada budowę przez PERN rurociągu produktowego między bazą paliwową spółki w Boronowie a należącym do grupy płockiego koncernu terminalem paliw w Trzebini, obsługującym głównie aglomerację śląską, region o wysokiej konsumpcji paliw. W ostatnim czasie PERN ogłosił przetarg na wykonanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej wraz z pozyskaniem prawa do terenu pod budowę rurociągu produktowego Boronów – Trzebinia.

Źródło:pap.pl

To najbardziej efektywna jednostka w swojej klasie na świecie. Ocean Star ochrzczony w Gdyni.

Ocean Star ochrzczony. Ceremonia nadania imienia nowej jednostce zbudowanej w Stoczni Remontowej Nauta odbyła się w piątek 17/08w Gdyni. W pełni wyposażony trawler powstał na zamówienie szkockiego armatora Mewstead (Fraserburgh) LLP. Jest najbardziej efektywną jednostką w swojej klasie na świecie.
– To niewątpliwy sukces całej stoczni i wszystkich pracowników oraz podwykonawców, którzy pomogli nam w zbudowaniu tak pięknego statku – mówi Marcin Dąbrowski, prezes SR Nauta.
Matkami chrzestnymi jednostki zostały Chloe Tait oraz Rebecca West, córki właścicieli. Ocean Star przekazano armatorowi w miniony poniedziałek. To pierwszy tego typu statek budowany pod klucz w gdyńskiej stoczni.
– Jest to trawler pelagiczny. W 13 ładowniach w sumie można przetransportować 2,5 tys. t ryb – mówi Krzysztof Kisiel, kierownik projektu.

Budowa Ocean Star rozpoczęła się w Zakładzie Nowych Budów SR Nauta w Gdańsku. W lipcu ubiegłego roku odbyło się jego wodowanie. Następnie statek był wyposażany, przechodził próby morskie i trafił do SR Nauta w Gdyni na prace wykończeniowe.
– To z jednej strony powód do dumy i radości, że tak nowoczesny statek powstał w gdyńskiej Naucie. I z drugiej strony też nadzieja, że będą kolejne, że to kolejny impuls do tego, żeby potencjał polskich stoczni rozwijał się. To dowód na to, że polskie stocznie potrafią budować dobre statki, że jest zainteresowanie rynkowe takim produktem. Musimy tylko zastanowić się, co zrobić, żeby szybciej, dynamiczniej proces zmian tak oczekiwany przez pracowników nastąpił, by rzeczywiście polskie stocznie odzyskały wiatr w żagle – mówi Wojciech Szczurek, prezydent Gdyni.
Ocean Star (nr budowy B-698) ma 87 m długości i 18 m szerokości. Trawler został wyposażony w silnik o mocy 7 000 kW, który, współpracując z dwoma sterami strumieniowymi, zapewni mu bardzo dobrą manewrowość podczas zarzucania i zbierania sieci. Dodatkowo zainstalowane zostały na nim najnowocześniejsze urządzenia do połowu i przechowywania ryb, a także specjalistyczne wyposażenie służące do lokalizowania łowisk oraz szacowania ich rodzaju i wielkości. Ocean Star wybudowano według projektu firmy Wärtsilä Ship Design, a jakość jego wykonania była nadzorowana przez największe na świecie towarzystwo klasyfikacyjne DNV GL.
Jak poinformował prezes SR Nauta, w stoczni „produkcja trwa".
– Budujemy w tej chwili okręt dla szwedzkiej marynarki wojennej, jest to kontrakt dla Saab. Oprócz tego, mamy jeszcze kilka kadłubów, które również są na ukończeniu – mówi Dabrowski.
Od momentu uruchomienia Zakładu Nowych Budów w Gdańsku, SR Nauta zakontraktowała łącznie ponad 20 jednostek do połowu ryb. Oprócz statków rybackich, w jej portfolio są także jednostki naukowo-badawcze i statki obsługowe dla sektora offshore.
Stocznia Remontowa Nauta, należąca do grupy MARS Shipyards & Offshore, łączy wieloletnią tradycję okrętową z nowoczesnymi technologiami. Należy do zakładów o bardzo szerokim wachlarzu usług. Oprócz standardowych remontów, wykonuje także skomplikowane konwersje i przebudowy, a także wyposaża statki obsługujące sektor offshore. Zwiększony potencjał dokowy i produkcyjny pozwala Naucie remontować nawet największe jednostki wpływające na Bałtyk. Cztery lata temu Nauta powróciła na rynek nowych budów, otwierając Zakład Nowych Budów na terenie gdańskich pochylni, gdzie zatrudnienie znalazło ponad 500 osób i jest zwiększane w szybkim tempie. Nauta jest również bardzo aktywna w obszarze innowacji. Stocznia wspólnie z uczelniami wyższymi oraz ośrodkami naukowymi uczestniczy w kilku projektach o charakterze badawczo-rozwojowym, których celem jest opracowanie i wdrożenie do produkcji nowatorskich produktów mogących znaleźć zastosowanie m.in. w ochronie środowiska, energetyce oraz w różnych gałęziach przemysłu, w tym również w przemyśle wojskowym.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Budowa nowego promu Brittany Ferries. Kolejny ważny etap osiągnięty.

W niemieckiej stoczni FSG miała miejsce uroczystość położenia stępki pod budowę nowego promu dla Brittany Ferries. Choć prace przy budowie statku Honfleur trwają już od dłuższego czasu, wyjątkowa ceremonia odbyła się dopiero w sierpniu. To oznacza również, że prace przy budowie promu, który ma być gotowy już w przyszłym roku, teraz jeszcze bardziej przyspieszą.
Jak przyznały władze Brittany Ferries, komentując ostatnie wydarzenie, położenie stępki jest już kolejnym kamieniem milowym w procesie budowy nowoczesnej jednostki dla popularnego przewoźnika. Kilka miesięcy temu odbywała się uroczystość cięcia blach. Teraz, po położeniu stępki, na pochylni zaczną się pojawiać kolejne elementy konstrukcji, które w krótkim czasie uformują gotowy kadłub. Zarówno przewoźnik, jak i projektanci podkreślają, że kadłub będzie elementem, który będzie wyróżniał statek Honfleur.
„Technologia odmieniła sposób, w jaki projektujemy kadłuby" - powiedział Heike Billerbeck ze stoczni FSG. „Na przestrzeni ostatnich 20-30 lat udało nam się zmniejszyć opór falowy o 1/3 do nawet połowy".

Jeszcze przed rozpoczęciem budowy eksperci stworzyli cyfrowy model kadłuba, a potem prowadzili testy, badając rozmiary fali dziobowej i analizując zachowanie statku w różnych warunkach. W ten sposób udało się zoptymalizować linię kadłuba. Jak zaznaczyli architekci, o korzyściach płynących z zastosowanych rozwiązań będzie mógł się przekonać nie tylko armator – ograniczone zostanie zużycie paliwa, zwiększona zostanie stabilność statku oraz możliwości manewrowe – ale także pasażerowie, dla których podróżowanie statkiem Honfleur, ze względu na ograniczenie poziomu wibracji, stanie się komfortowym doświadczeniem.
Na razie budowa statku idzie zgodnie z planem. Jeszcze w tym roku powinno się odbyć wodowanie, a już na marzec 2019 r. przewidziano pierwsze próby z udziałem jednostki. W maju prom powinien zostać dostarczony armatorowi, a już w czerwcu powinien wejść na regularną trasę.
Honfleur będzie obsługiwał trasę Caen-Portsmouth. Będzie to statek typu dual-fuel (będzie napędzany paliwem LNG albo alternatywnie konwencjonalnym paliwem). Będzie miał 185 metrów długości, a na pokład przyjmie 1680 pasażerów. Znajdzie się na nim 257 kabin. Będzie on też dysponował linią ładunkową o długości 2600 metrów.

Źródło:Promy Skat

USA/WSJ: nad Nord Stream 2 grozi widmo sankcji USA.

USA mają do dyspozycji pakiet sankcji, które mogą być użyte przy próbie wstrzymania budowy rosyjsko-niemieckiego gazociągu Nord Stream 2 po dnie Bałtyku - poinformował w niedzielę dziennik "Wall Street Journal".
Sankcje byłyby skierowane przeciwko firmom uczestniczącym w realizacji tej inwestycji oraz ewentualnie przeciwko finansującym ją bankom. Obecni i byli przedstawiciele władz USA twierdzą, że dyskutuje się o takich sankcjach i ich uruchomienie byłoby kwestią tygodni, ale dodają, że żadna taka akcja rychło nie nastąpi - zaznaczyła gazeta.
Nie wyjaśniła jednak bliżej, kim są jej rządowi informatorzy.
W sierpniu ubiegłego roku, w reakcji na doniesienia o ingerencji Rosji w amerykańskie wybory, Kongres USA upoważnił prezydenta Donalda Trumpa do nałożenia sankcji na firmy i osoby fizyczne związane z budową gazociągu. Zdaniem kilku rozmówców "WSJ", można by było z tego skorzystać przy próbie zablokowania dalszej realizacji Nord Stream 2.
Jeden z przedstawicieli amerykańskiej administracji powiedział "WSJ", że ustalanie konkretnych przedsięwzięć karnych, w czym uczestniczą obok Białego Domu także Departament Stanu oraz ministerstwa handlu i energetyki, zbliża się do końca. Jedyną kwestią, której jeszcze nie rozstrzygnięto, jest to, czy sankcje mają dotyczyć tylko firm budujących gazociąg, czy również banków i innych instytucji zaangażowanych w jego finansowanie - wyjaśnił. Dodał, że przed ogłoszeniem sankcji Waszyngton wysłałby Unii Europejskiej stosowne ostrzeżenie.
Według zaznajomionego z kulisami negocjacji europejskiego biznesmena branży energetycznej, którego cytuje "WSJ", przedstawiciele konsorcjum budującego Nord Stream 2 oświadczyli szefowi Biura Zasobów Energetycznych Departamentu Stanu Johnowi McCarrickowi, że pięć europejskich spółek oraz Gazprom wydały już na tę inwestycję 5,5 mld euro i nie zostanie ona wstrzymana nawet gdyby USA wprowadziły swe sankcje.

Źródło:pappl

Transport wodny śródlądowy gotowy na nowe ładunki.

W Polsce w 2017 r. żeglugą śródlądową przewieziono ok. 5,8 mln ton ładunków, tj. o 7% mniej niż w roku ubiegłym (6,2 mln ton w 2016 r.).

Jednocześnie w zeszłym roku wykonano więcej o 5,4% (tj. 877,3 mln t-km) pracy przewozowej niż w roku 2016, co oznacza znaczący wzrost średniej odległości przewozu 1 tony ładunku w transporcie wodnym śródlądowym.
W strukturze przewożonych ładunków w 2017 r., podobnie jak w latach poprzednich, dominował przewóz towarów z grupy rudy metali i innych produktów górnictwa i kopalnictwa (41,7%).
Żegluga śródlądowa jest obecnie wykorzystywana przede wszystkim w obsłudze portów morskich i zapewnienia ich łączności z zapleczem.
W 2017 r. w ramach obsługi polskich portów morskich przetransportowano ok. 1,5 mln ton ładunków, co stanowi łącznie ok. 26% wszystkich ładunków przetransportowanych ogółem żeglugą śródlądową.
Do transportu ładunków w 2017 r. wykorzystywano przede wszystkim Odrzańską Drogę Wodną, którą przewieziono łącznie ok. 3 mln ton ładunków.
W 2017 r. uruchomiony został regularny transport węgla z Gliwic do Elektrociepłowni we Wrocławiu, gdzie transport ok. 120 tys. ton węgla, wpłynął na wzrost przewozów odcinkiem Odry górnej skanalizowanej o prawie 15% w stosunku do 2016 r.
Transport wodny jest jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportowych. Odsetek wypadków żeglugowych jest tu znikomy. Dzieje się to głownie za sprawą niemal całkowitego oddzielenia przewozów towarowych od pasażerskich.

Źródło: MorzaiOceany.pl

Włochy: MSZ apeluje do UE o rozwiązanie kryzysu wokół statków z imigrantami.

MSZ Włoch oficjalnie zwrócił się do UE z prośbą o rozwiązanie kryzysu wokół statku Straży Przybrzeżnej ze 177 migrantami na pokładzie. Jednostka stoi od 4 dni na morzu koło wyspy Lampedusa i czeka na wskazanie portu. Rzym apeluje do krajów Unii o solidarność.
Sprawa włoskiego statku *Diciotti* z uratowanymi na Morzu Śródziemnym migrantami - kolejna taka w ostatnich tygodniach - to rezultat nowej polityki migracyjnej rządu Giuseppe Contego. Władze Włoch zaprzestały przyjmowania w swoich portach wszystkich jednostek z migrantami domagając się tego, by byli oni kierowani także do innych krajów członkowskich Unii Europejskiej.
Jak wyjaśnił szef dyplomacji Enzo Moavero Milanesi w liście wystosowanym w niedzielę wieczorem do Komisji Europejskiej, włoski rząd poprosił, by UE wystąpiła z bezpośrednią inicjatywą, która pozwoli ustalić, które państwa są gotowe przyjąć ludzi uratowanych na morzu. Zdaniem ministra potrzebne jest zdecydowane działanie europejskich instytucji.
W wydanej nocie MSZ podkreślił, że prosi Unię o znalezienie rozwiązania zgodnego z zasadami wspólnego dzielenia się odpowiedzialnością między krajami członkowskimi.
Minister spraw wewnętrznych, wicepremier Matteo Salvini ostrzegł zaś w niedzielę : "Albo Europa postanowi poważnie i konkretnie pomagać Włochom, począwszy od sprawy imigrantów na pokładzie statku *Diciotti*, albo będziemy zmuszeni zrobić to, co definitywnie zdusi biznes przemytników ludzi; to znaczy odwozić osoby zabrane z morza do portu w Libii".

Źródło: gospodarkamorska.pl

Co wypada po czterdziestce? Felieton Łukasza Orbitowskiego.

Mam czterdzieści jeden lat, chodzę w głupich koszulkach, zbieram nosorożce, gram w gry video i uważam się za dojrzałego mężczyznę. Jasne, mogę się mylić. Póki co wykładam w czym rzecz: dojrzałość oznacza odpowiedzialność.

Lubię przeglądać zdjęcia roczników studenckich sprzed stu lat, a nawet wcześniejsze. Stoją tam brodate, wąsate chłopy o twardych spojrzeniach. Prawdziwi mężczyźni, chciałoby się rzec. Potem sięgam do własnych fotografii z okresu studenckiego. Chłopiec ze mnie, dziecię prawie o niemal kobiecych dłoniach. Tamci faceci byli ode mnie dzielniejsi, dojrzalsi, odpowiedzialniejsi. I pewno większość młodo zginęła.
Niedawno wróciłem z metalowego festiwalu. Przez cztery dni stałem w kurzu, piłem chrzczone piwo i oglądałem jakichś wyjców, a także siłowałem się na rękę, zjeżdżałem ze zjeżdżalni i opowiadałem żarty jak z przedszkola. Wróciłem do domu i kupiłem sobie nową grę na PlayStation. Tego samego popołudnia mama zapytała mnie, kiedy zamierzam dorosnąć, kiedy spoważnieję.
Istnieje pogląd, że w pewnym wieku określone sprawy nie przystoją
Dorośli ludzie nie bawią się konsolą. Nie noszą koszulek z nazwami zespołów i nie podskakują w kurzu, wrzeszcząc coś o Szatanie. Chętnie dopowiem, że mam w domu około sześćdziesięciu nosorożców, w tym jednego ogrodowego. Bez dupy.
Z racji swojego wieku miałem sporo do czynienia z pokoleniem dzisiejszych siedemdziesięciolatków. Ci ludzie wyrośli w poczuciu zatroskania o los swój i własnych dzieci. Przytłaczająca większość energii życiowej i środków finansowych szła na ogarnianie potrzeb bytowych rodziny i przyszłości niewdzięcznego potomstwa. Ci ludzie – smętni, poważni ojcowie – nie robili niczego dla siebie. Nie pozwalali sobie na pasję. Wakacje spędzali przeważnie w sanatorium, z przyjemności mieli głównie wódkę, waloną z rzadka i za cudze, bo żona zabierała wszystkie pieniądze.
Jeden z takich gości niedawno mi rzekł: „Panie Łukaszu, życie nie jest od tego, by się nim cieszyć, lecz żeby realizować swoje powinności". Taka to mentalność, ten sposób myślenia wynikający z wyuczonej troski, ze strachu o jutro.
Jesteśmy – mam wrażenie – pierwszym pokoleniem, które starzeje się inaczej niż poprzednie
Piszę o tym, aby uświadomić, że „cieszenie się życiem", realizacja pasji lub po prostu dobra zabawa w odniesieniu do ludzi dorosłych jest luksusem naszych dobrych czasów. Wcześniej wychowywało się dzieci, walczyło na wojnie i chodziło do burdelu. Dziś w Polsce moje pokolenie przekracza czterdziestkę, określaną zawsze jako ostateczną granicę wejścia w dojrzałość. Mamy bliżej niż dalej. Patrzymy w smugę cienia.
Jednocześnie jesteśmy – mam wrażenie – pierwszym pokoleniem, które starzeje się inaczej niż poprzednie. Zwiedzamy świat, uprawiamy sporty, zbieramy płyty, a także walczymy w klatkach, skaczemy na spadochronach, jeździmy na zloty męskich dorosłych fanów kucyków Ponny (widziałem dokument o czymś takim) i robimy inne głupie rzeczy.
Na Zachodzie tego rodzaju postawa życiowa nikogo nie dziwi. Znają ją tam, krzewią od dawna. Wystarczy spojrzeć na tamtejszych staruszków, z ich poszukiwaniem radości. Różnica leży w pieniądzu. Nasi staruszkowie radość z życia mają, jak starczy im na wykupienie recept.
W jaki sposób odróżniamy osobę mentalnie dorosłą od starzejącego się dzieciucha?
W czym wyraża się poważny stosunek do życia? W jaki sposób odróżniamy osobę mentalnie dorosłą od starzejącego się dzieciucha? Nie chodzi o strój, upodobania seksualne, czy sposób spędzania wolnego czasu. Mam czterdzieści jeden lat, chodzę w głupich koszulkach, zbieram nosorożce, gram w gry video i uważam się za dojrzałego mężczyznę. Jasne, mogę się mylić. Póki co wykładam w czym rzecz: dojrzałość oznacza odpowiedzialność.
Na czym polega odpowiedzialność? Za kogo odpowiadam, za kogo już nie? Gdy o tym myślę wyobrażam sobie kamień wrzucony do stawu i kręgi rozchodzące się po wodzie. Im dalej od miejsca upadku są one słabiej wyraźne, fala staje się mniej wzburzona.
W pierwszym rzędzie jesteśmy odpowiedzialni za dzieci
Dzieje się tak ponieważ sprowadziliśmy je na ten najsmutniejszy ze światów. Gdyby nie zapał do pewnych, śmiesznych ruchów we dwoje z żadnymi dziećmi nie musielibyśmy się męczyć. Nie byłoby ich, a ponieważ są, jesteśmy im coś winni. Mowa o wychowaniu, wykształceniu i zapewnieniu życiowego startu. To duży wysiłek, lecz możliwy do uniesienia.
Idąc tym tropem, drudzy są rodzice. W końcu to dzięki nim jesteśmy na świecie. Tak, wiem, że byli trudni, głupi, nie kochali tak jak trzeba i generalnie robili wszystko nie tak. Możliwe, że wbrew lewicy zawdzięczamy wszystko sobie. Ale, pominąwszy pewne drastyczne wyjątki (przemoc domowa, na ten przykład) nie dajmy im, tym

rodzicom, starzeć się i umierać w samotności, bez środków do życia. Tylko o tym mówię. To już nie jest taki wielki wysiłek.
Jest jeszcze partner życiowy, bądź partnerka. Tu odpowiedzialność oznacza lojalność i oddanie. W końcu mówimy o człowieku który ciągnie z nami wózek przez życie. Pcha kulkę gnoju. Jest w radości i smutku. Podaje rękę gdy upadamy. Więc winniśmy to samo, w rewanżu. Póki taki układ istnieje. Życie z drugim człowiekiem jest trudne. Bardzo trudne. Warto docenić, gdy ktoś podejmuje ten wysiłek.
Mamy wreszcie kolorowy świat przyjaciół i przyjaciółek. Mówiąc językiem „Małego Księcia", to ci których oswoiliśmy. To ostatni krąg na wodzie, który umiem dostrzec.
Chciałem wymienić jeszcze pracę. Sam jestem jej fanatykiem i dokładam wszelkich starań, by pracować jak najsumienniej. Mam jednak świadomość, że to jakaś moja fanaberia wynikająca z przywiązania do określonego etosu. Pracodawcy nie jest i nie będzie moim przyjacielem, za to często bywa kimś odwrotnym. Nie odpowiadam za niego i już.
Mgliście zdaję sobie sprawę z konieczności odpowiedzialności globalnych
Za moją ulicę, za miasto i kraj, za najsłabszych w tym kraju, za środowisko i gigantyczne rozlewiska ludzkich nieszczęść na tej krwawej planecie, tylko jestem pozbawiony jakichkolwiek instynktów społecznych. Mam czarną plamkę w tym kawałku serca. Zmartwiało. Widzę tylko kręgi na wodzie.
Jeśli ktoś dba o dzieci, rodziców, partnera i przyjaciół, jeśli pracuje uczciwie oznacza to, że jest człowiekiem dojrzałym, dorosłym i odpowiedzialnym. Po spełnieniu tych warunków może nawet wszczepić sobie błoniaste skrzydła, wytatuować na czole wszystkie brzydkie słowa, tarzać się w pierzu i jeździć na krokodylu.
A, nie mówię, że jestem taki mądry i dorosły. Mówię, że bardzo się staram.

Źródło:Focus.pl

Info OMK.

Przypominamy.
Wpłynęły do Sekretarza Generalnego OECD dokumenty ratyfikacyjne dot. Konwencji MLI między innymi z Wielkiej Brytanii.
Marynarze zatrudnieni na statkach eksploatowanych w transporcie międzynarodowym przez brytyjskie, przedsiębiorstwa**, od dnia 1 stycznia 2019 r.** będą zobligowani do wpłacania w trakcie roku zaliczek na poczet podatku dochodowego od osób fizycznych oraz składania zeznań podatkowych po zakończeniu każdego roku podatkowego.
Z obowiązku wpłacania zaliczek można zostać zwolnionym poprzez złożenie do właściwego urzędu skarbowego wniosku o ograniczenie poboru zaliczek i uzyskanie pozytywnej decyzji w tym zakresie. Przypominamy, ze dla marynarzy należących do OMK, jest dostępny opracowany przez Kancelarię prawną nowy formularz wniosku o ograniczenie poboru zaliczek na podatek dochodowy. Przypominamy również, że w razie wątpliwości raz na dwa lata marynarz należący do OMK może skorzystać z porady prawno-podatkowej udzielanej przez licencjonowanego prawnika specjalizującego się w podatkach marynarskich. Poradę finansuje OMK
Szczegóły w Strefie Członków 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.

Jedenastka weekendu piątej kolejki Ekstraklasy wg Piłki Nożnej..

Za nami siedem z ośmiu spotkań piątej kolejki Lotto Ekstraklasy. Kto w miniony weekend zaprezentował się na tyle dobrze, by trafić do jedenastki wybranej przez redakcję tygodnika "Piłka Nożna"?
Wisła Kraków odniosła w niedzielę efektowne zwycięstwo w Poznaniu i to właśnie zawodnicy Białej Gwiazdy zdominowali nasze zestawienie. Na wyróżnienie zasłużyło aż trzech piłkarzy drużyny prowadzonej przez trenera **Macieja Stolarczyka**: **Martin Kostal**, **Zdenek Ondrasek** oraz **Jesus Imaz**.
Już po raz czwarty w tym sezonie w jedenastce weekendu znalazł się **Lukas Haraslin**. Wyróżniliśmy również jego kolegę z Lechii Gdańsk, **Filipa Mladenovicia**.
Dwóch reprezentantów w zespole weekendu ma także Korona Kielce. Udane występy w meczu przeciwko Miedzi Legnica zaliczyli **Elhadji Diaw** i **Jakub Żubrowski**.
Jedenastkę uzupełniają **Dominik Hładun** z Zagłębia Lubin, **Paweł Zieliński** z Miedzi, **Arvydas Novikovas** z Jagiellonii Białystok oraz pomocnik Arki Gdynia, **Michał Janota**.

TABELA

5 kolejka

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

Źródło: PiłkaNozna.pl

Wydarzyło się 20 sierpnia- kalendarium

20 sierpnia jest 232 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 140 dni. 20 sierpnia jest obchodzony w Estonii jako Dzień Przywrócenia Niepodległości..

Imieniny obchodzą:

Bernard, Eliasz, Filibert, Filiberta, Hieronim, Krzysztof, Leowigild, Lucjusz, Łucjusz, Maksym, Małgorzata, Maria, Paweł, Sabin, Samuel, Samuela, Sewer, Sieciech i Świelub.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1012r. – Wojna polsko-niemiecka: Bolesław Chrobry zdobył i spalił gród Lubusz na lewym brzegu Odry.

1466r. – Wojna trzynastoletnia: książę wołogoski Eryk II przeszedł na stronę Polski i zawarł w Bydgoszczy przymierze z królem Kazimierzem IV Jagiellończykiem, który zobowiązał się do obrony księcia, w zamian za co Eryk II przyrzekł, że uniemożliwi wrogom króla polskiego przemarsz przez swoje ziemie. W ten sposób zakon krzyżacki został odcięty od posiłków napływających z głębi Rzeszy.

1794r.–Insurekcja kościuszkowska: wybuchło powstanie wielkopolskie.

1832r. – Gen. Kazimierz Małachowski został wodzem naczelnym powstania listopadowego.

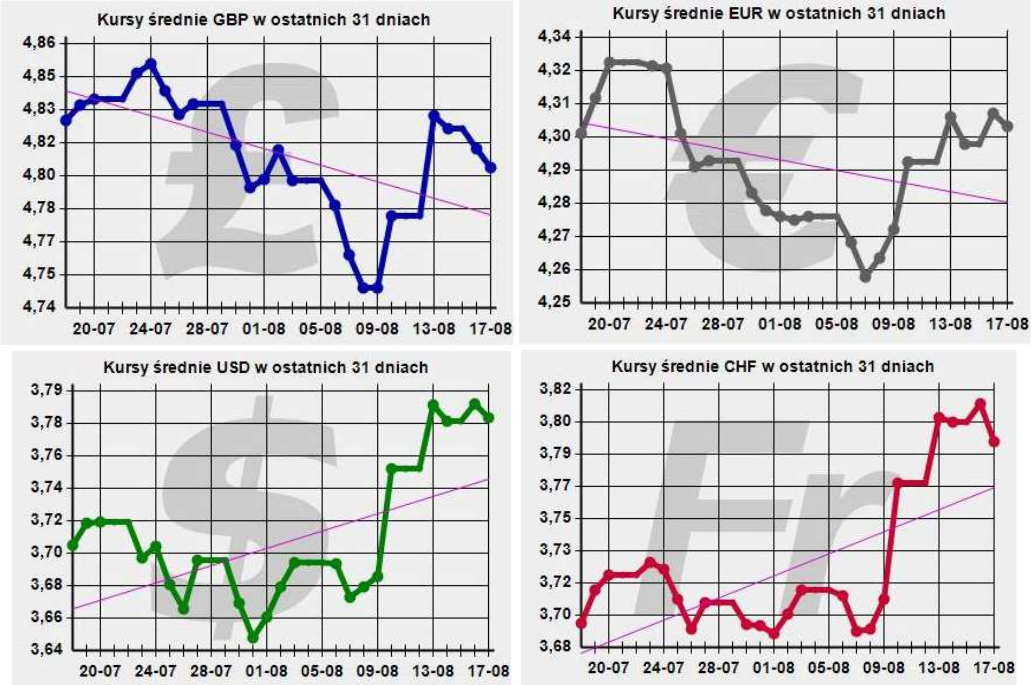
1941r. – Niemcy dokonali w Czarnym Lesie pod Stanisławowem masowej egzekucji 800 Polaków.

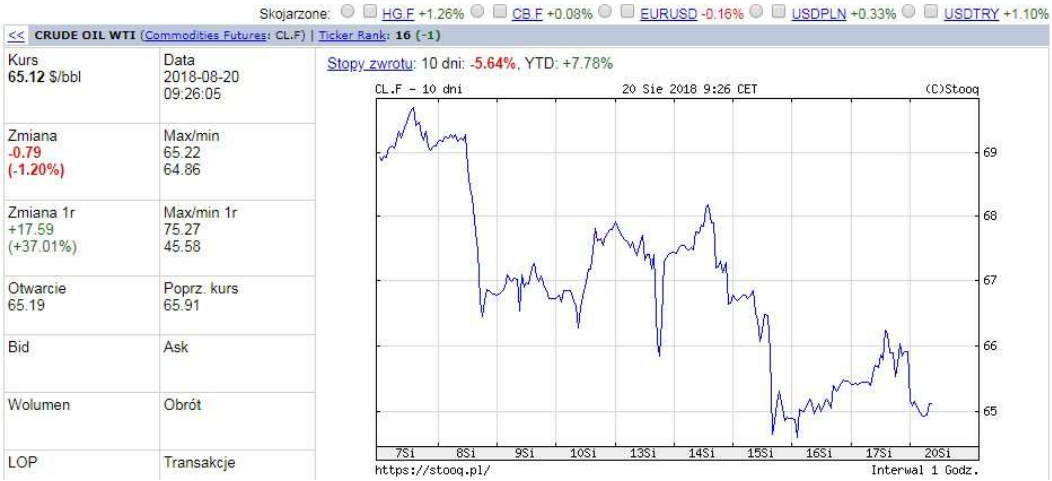
1963r. – W Wojskowej Akademii Technicznej w Warszawie uruchomiono pierwszy polski laser.

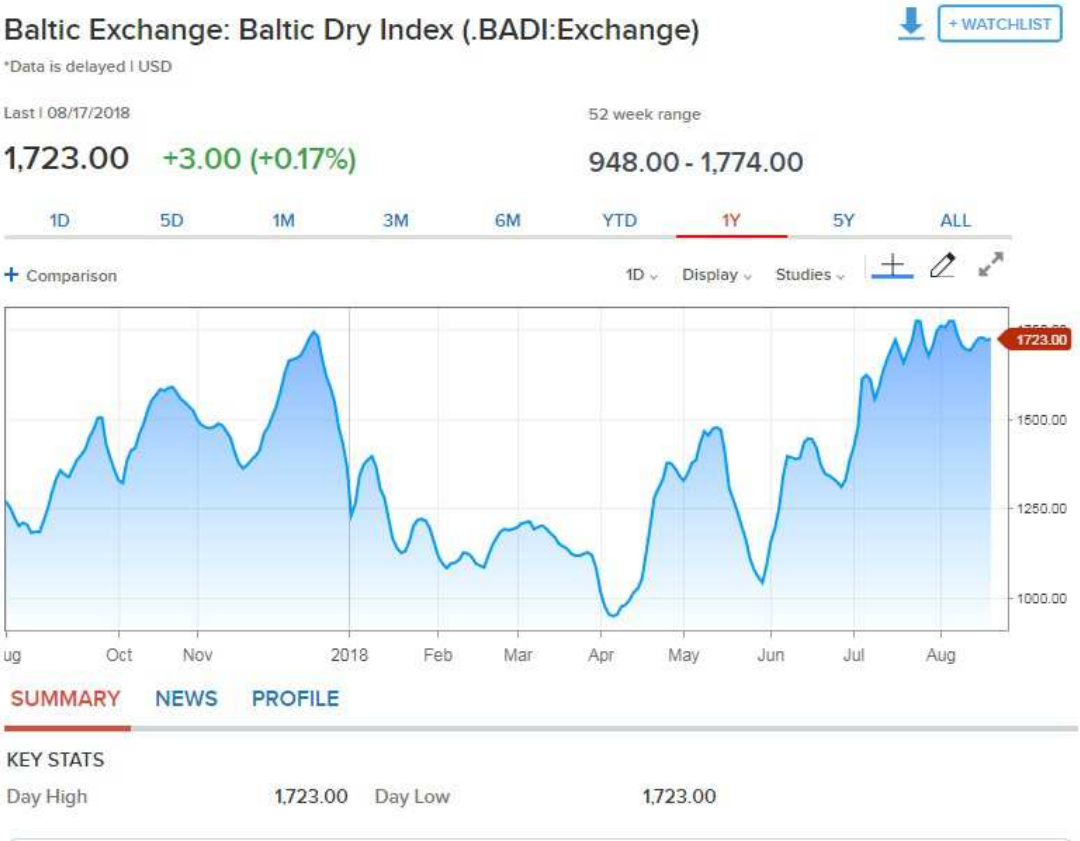
1971r. – W swym mieszkaniu w Warszawie został zamordowany pułkownik LWP, pisarz, dziennikarz, publicysta i poseł na Sejm PRL Jan Gerhard.

1993r. – Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości nakazał Australii wypłacenie Nauru rekompensaty w kwocie 107 milionów dolarów australijskich za szkody powstałe wskutek wydobycia fosforytów w czasie australijskiego zarządu nad wyspą.

Kursy walut (kursy średnie NBP)




Skojarzone: HG.F +1.26% CB.F +0.08% EURUSD -0.16% USDPLN +0.33% USDTRY +1.10%
CRUDE OIL WTI (Commodities Futures: CL.F) | Ticker Rank: 16 (-1)
Kurs 65.12 $/bbl
Data 2018-08-20 09:26:05
Zmiana -0.79 (-1.20%)
Max/min 65.22 64.86
Zmiana 1r +17.59 (+37.01%)
Max/min 1r 75.27 45.58
Otwarcie 65.19
Poprz. kurs 65.91
Bid
Ask
Wolumen
Obrót
LOP
Transakcje
Stopy zwrotu: 10 dni: -5.64%, YTD: +7.78%
CL.F - 10 dni
20 Sie 2018 9:26 CET
(C)Stooq
https://stooq.pl/
Interwal 1 Godz.


Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI:Exchange)
+ WATCHLIST
*Data is delayed | USD
Last | 08/17/2018
1,723.00 +3.00 (+0.17%)
52 week range
948.00 - 1,774.00
1D 5D 1M 3M 6M YTD 1Y 5Y ALL
+ Comparison
1D Display Studies
1723.00
1500.00
1250.00
1000.00
Oct Nov 2018 Feb Mar Apr May Jun Jul Aug
SUMMARY NEWS PROFILE
KEY STATS
Day High 1,723.00 Day Low 1,723.00

Rozrywka

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

(c) 2018 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2018 OnlineSudoku.pl

• • •

Kupiła sobie baba dużą szafę.
Radość jednak wnet przeszła w irytacje, gdyż za każdym razem po przejechaniu tramwaju obok bloku, otwierały się drzwi owej szafy.
Zadzwoniła więc po speca. Gdy ten oglądał szafę, akurat przejechał na dole tramwaj. Drzwi natychmiast się otworzyły.
Spec pomyślał chwilkę i mówi:
-Wie pani co? Coś puszcza od środka. Ja wejdę do szafy, pani mnie zamknie i jak przejedzie tramwaj zobaczę w czym rzecz.
Tak więc zrobił. Wszedł do szafy. Kobieta go zamknęła i wyszła, a ten w środku czeka i nadsłuchuje.
Minęło parę dobrych minut, gdy nagle spec słyszy kroki w kierunku szafy.
Drzwi się otwierają i widzi jakiegoś faceta chcącego zawiesić płaszcz, który na widok mężczyzny w szafie staje jak wryty.
-O kurna- myśli spec- to pewnie mąż tej kobiety. Zrezygnowanym głosem więc mówi:
-Dobra, to mi pan od razu przyłóż, bo prawdopodobnie pan nie uwierzy, że czekam tu na tramwaj...