Port Gdynia: sześć ofert w przetargu na budowę nowej obrotnicy.

Sześć ofert wpłynęło w przetargu na budowę nowej obrotnicy w porcie w Gdyni. Inwestycja ma umożliwić przyjmowanie w porcie największych statków kontenerowych zawijających na Bałtyk. Możliwe, że obrotnica będzie gotowa na początku 2018 roku.
Przedstawiciele portu w Gdyni od kilku lat podkreślają, że realizacja obrotnicy, która pozwala na obrócenie jednostki przed wejściem do portu, jest strategicznym przedsięwzięciem dla przyszłości firmy. Projekt zgłoszony został do dofinansowania unijnego z programu POIiŚ 2014-2020.
Dyrektor ds. Infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdynia (ZMPG) SA, Leszek Jurczyk poinformował w czwartek PAP, że w przetargu nieograniczonym na wykonanie I fazy „Obrotnicy Nr 2" swoje oferty złożyło pięć firm (Strabag sp. z o.o., Energopol Szczecin SA, PORR SA Warszawa, NDI SA Sopot, Korporacja Budowlana Doraco sp. z o.o. oraz konsorcjum spółek Budimex i Mostostal Kraków).
Port zamierza przeznaczyć na realizację inwestycji ponad 41 mln zł brutto. Oferenci zadeklarowali budowę za kwotę od 27,7 do 34,2 mln zł. Nie wiadomo, kiedy przetarg zostanie rozstrzygnięty. Jurczyk przyznał, że liczy na podpisanie umowy z wykonawcą i rozpoczęcie budowy w najbliższych miesiącach. Budowa ma potrwać ok. pół roku.
Jurczyk wyjaśnił, że zamówienie dotyczące pierwszej fazy realizacji obrotnicy obejmuje przede wszystkim zburzenie pirsu nr 3 o długości 240 metrów (Nabrzeże Gościnne), które port kupił od stoczni Marynarki Wojennej w styczniu 2014 roku.
Zakłada się, że dzięki nowej obrotnicy do portu w Gdyni będą mogły wpływać statki o dł. do 400 m. Aktualnie mogą wpływać statki o maksymalnej długości ok. 320-330 metrów (masowce) i ok. 240 m (kontenerowce).
Dyrektor poinformował, że w związku z inwestycją Zarząd Morskiego Portu Gdynia i Stocznia Marynarki Wojennej podpisały porozumienie o współpracy w zakresie realizacji tego projektu. Dokument określa m.in. wzajemne zasady prowadzenia robót na obszarze stoczni, korzystanie z mediów i wynajmu fragmentu terenu pod zaplecze budowy.
Port zakłada, że podpisana niedawno przedwstępna umowa o sprzedaży stoczni "z pewnością nie utrudni realizacji budowy obrotnicy nr 2". Nowym właścicielem Stoczni Marynarki Wojennej ma być Stocznia Wojenna, spółka celowa Polskiej Grupy Zbrojeniowej.
Jak ocenia Jurczyk, dzięki planowanej zmianie właściciela stoczni, port najprawdopodobniej zaoszczędzi co najmniej 30 mln zł. Pierwotnie port miał przygotować stoczni nowe stanowisko dla doku pływającego, co było najdroższą częścią budowy nowej obrotnicy.
Port planuje też kupić część terenów po stoczni, które nie będą potrzebne nowemu właścicielowi. Port liczy na powiększenie swojego terenu o około 20 hektarów.
"Kwestia ewentualnego nabycia przez ZMPG S.A. terenów (...) może nastąpić dopiero w wyniku porozumienia z nowym właścicielem stoczni" - powiedział Jurczyk.
W latach 2018–2020 w porcie planowane jest poszerzenie do 280 m i pogłębienie do 17 m zewnętrznego toru podejściowego (realizowane przez Urząd Morski w Gdyni) oraz pogłębienie akwenów wewnątrz portu do 16 m, poszerzenie wejścia wewnętrznego portu do ok. 140 m i przebudowę nabrzeży przyległych do Kanału Portowego (realizowane przez ZMPG S.A.).
Aktualna Strategia rozwoju Portu Gdynia zakłada, że w roku 2027 zdolność przeładunkowa portu wyniesie ok. 44,5 mln ton, a przeładunki 32 mln ton, w tym 2/3 będą stanowiły przeładunki drobnicy skonteneryzowanej i ro-ro, a 1/3 ładunki masowe.
W 2016 r. port przeładował 19,5 mln ton, o 7,4 proc. więcej niż w 2015 r.
ZMPG zarządza terenami i infrastrukturą portu w Gdyni na powierzchni ponad 500 ha. Na jego terenie działają niezależne spółki eksploatacyjne, m.in. Bałtycki Terminal Drobnicowy, Morski Terminal Masowy, Bałtycka Baza Masowa, Portowy Zakład Techniczny oraz Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) i Gdynia Container Terminal (GCT).

Źródło:pap.pl

Połączenie japońskich gigantów kontenerowych już w przyszłym roku.

Konsolidacja na rynku transportu kontenerowego postępuje. Od kwietnia przyszłego roku dotychczasowi japońscy armatorzy K Line, MOL i NYK utworzą nową spółkę żeglugową: Ocean Network Express (ONE).
Firmy wydały wspólne oświadczenie, w którym stwierdziły: "Ten ruch pozwoli nowemu armatorowi ONE zapewnić naszym klientom odpowiednią jakość usługi i poszerzyć naszą globalną siatkę usług i powiązań".
Z połączenia potencjałów tych trzech firm narodzi szósty najwiekszy na świecie armator kontenerowy z 7 proc. udziałem na światowym rynku. Wpływ na tę decyzję miało z pewnością tegoroczne bankructwo koreańskiego Hanjin Shipping. Połączenie z rywalami wydaje się w tym momencie zdecydowanie lepszą opcją.
Zaraz po ogłoszeniu tej decyzji doszło do gwałtownego wzrostu wartości akcji każdego z japońskich armatorów. Udziały Nippon Yusen wzrosły o 9,9 proc. Kawasaki Kisen o 8,5 proc, a Mitsui OSK aż o 12 proc.
Światowy kryzys w żegludze wymusił zmiany na wszystkich czołowych firmach żeglugowych. Duński Maersk przechodzi głęboką restrukturyzację, z kolei niemiecki Hapag-Lloyd i francuskie CMA CGM wykupuje mniejszych konkurentów w drodze do konsolidacji rynku.

Źródło: gospodarka morska.pl

Powstaje drugi futurystyczny prom dla firmy The Fjords.

Norweski armator The Fjords przyznał, że zamówił nowoczesny i ekologiczny prom, który dołączy do jego floty w kwietniu przyszłego roku. Będzie to siostrzana jednostka popularnego Vision of the Fjords. Nowy statek będzie nosił nazwę Future of the Fjords. Będzie miał 42 metry długości, wykonany będzie z włókna węglowego i zasilany będzie energią elektryczną. Z zewnątrz nie będzie się niczym różnił od siostrzanego Vision of the Fjords – hybrydowego i wyróżnionego wieloma nagrodami promu, który znajduje się we flocie armatora od połowy ubiegłego roku.
Sercem jednostki będą dwa silniki elektryczne – każdy o mocy 300 kW, które pozwolą jej rozwinąć prędkość 16 węzłów (ok. 30 km/h).
Budowa kolejnego futurystycznego statku dla The Fjords trwa już w stoczni Brodene Aa. Są to te same zakłady, w których powstał prom Vision of the Fjords.
Po zakończeniu prac będzie on obsługiwał połączenie pomiędzy Flåm a Gudvangen. Już teraz trwają przygotowania do budowy infrastruktury odpowiedniej do obsługi promu, pozwalającej na szybkie ładowanie jego akumulatorów. Zgodnie z założeniami, Future of the Fjords będzie wykonywał ok. 700 rejsów rocznie.
„Vision of the Fjords przełącza się na zasilanie elektryczne z diesla, gdy wchodzi do Nærøyfjord, obszaru znajdującego się na liście światowego dziedzictwa UNESCO. Statek ten stanowił ważny krok do przodu, gdy chodzi o naszą podróż prowadzącą do transofrmacji turystyki w tej delikatnej, naturalnej krainie" - wyjaśnia Rolf Sandvik z The Fjords. „Ale ten nowy statek to spełnienie naszych marzeń. To po prostu spełnienie naszej wizji".
Budowa promu Future of the Fjords pochłonie 144 miliony koron norweskich (17 milionów dolarów). To znacznie więcej niż Vision of the Fjords, który kosztował 90 milionów koron norweskich. Większe koszty mają związek właśnie z decyzją o instalacji napędu w pełni elektrycznego.

Źródło:promyskat.pl

Hiszpańskie porty szykują się na strajk.

Hiszpańskie związki zawodowe dokerów zapowiadają trzy dni strajków w przyszłym tygodniu, z powodu reformy portowej, która hiszpański rząd niedawno zaakceptował. Strajki mają odbyć się 5, 7 i 9 czerwca.

W Hiszpanii weszły w życie nowe przepisy pozwalająca zatrudniać w tamtejszych portach dokerów z innych krajów. Przyjęty dekret jest wypełnieniem postanowień europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Ten fakt nie podoba się związkom zawodowym, gdyż obawiają sie one o utratę pracy przez swoich pracowników.
Obecnie w hiszpańskich portach pracuje 6 tys. dokerów. Wszędzie obowiązują jednolite zasady zatrudniania – 6-godzinny dzień pracy i pensje w wysokości 65 tys. euro rocznie. W 2014 roku Trybunał Sprawiedliwości UE zażądał, by Hiszpania wprowadziła przepisy pozwalające zatrudniać dokerów z innych państw.
Nowe prawo łamie monopol Spółki Zarządzającej Portowymi Dokerami (Sagep) - firmy, do której należą wszyscy zatrudniani przy wyładunku i załadunku statków. Dokerzy sprzeciwiają się temu rozwiązaniu, bo boją się o stratę swoich przywilejów i miejsc pracy.
Na oświadczenie związków już zaregowali armatorzy kontenerowców, którzy zaczęli zmieniać zawinięcia swoich jednostek do portów. Duńskie Maersk Line wykreśli w przyszłym tygodniu port Algericas z planu zawinięć swojego największego statku – Madrid Maersk. Gigant zawinie w zamian w marokańskim porcie Tangier.

.Źródło:gospodarkamorska.pl

Najstarszy polski holownik już niedługo zagości na Motławie.

Jeden z najstarszych pływających statków w Polsce, holownik Okoń już wkrótce będzie pływał po gdańskiej Motławie. Przywrócony został jego przedwojenny wygląd.
- Było dużo pracy, ale remont idzie błyskawicznie, Okoń zaczyna już porządnie wyglądać. Do połowy czerwca powinniśmy mieć zakończone wszelkie prace związane z nadbudówką. Silniki są już umieszczone w środku i wkrótce będziemy też robić próby napędu i rejsy koło stoczni. Formalne zgody na pływanie chcielibyśmy uzyskać z Urzędu Żeglugi Śródlądowej do końca czerwca. Mamy nadzieję, że z początkiem lipca zaczniemy regularne rejsy po Motławie – powiedział na łamach trójmiasto.pl rekonstruktor zabytków Roland Józefowicz. - *Właściwie zostało tylko podłączenie wszystkich przewodów i instalacja zbiorników na czystą i brudną wodę.*
Jednostce przywrócono już napęd parowy, ale posiada również alternatywny silnik elektryczny. Obecnie trwają prace wykończeniowe.
Okoń posiada kadłub, w którym blachy połączono nitami. Został zbudowany w 1902 r. Jest to drugi pod względem wieku statek eksploatowany w Polsce, do 2013 r. pracował w gdańskim porcie. Powstał na zamówienie armatora Schiffahrgesellschaft Osterode (obecnie Ostróda), gdzie pływał pod nazwą Osterode. W 1918 roku parowiec trafił do Gdańska, gdzie został zarejestrowany pod nazwą Neptun. Nośność holownika wg świadectwa pomiarowego wykonanego w 1919 roku wynosiła 44,83 ton. Parowiec będzie pływał na trasie od Szafarni do Polskiego Haka.
Statek będzie pływał na trasie od Szafarni do Polskiego Haka , później będzie pełnił rolę kawiarni zarządzanej przez armatora, czyli restaurację Szafarnia 10.

Źródło:gospodarka morka.pl

Węgry ogłaszają wznowienie rozmów ws. południowego gazociągu.

Wznowienie przez Rosję, Węgry i Serbię rozmów w sprawie budowy gazociągu wzdłuż trasy South Stream, ale o mniejszej przepustowości, zapowiedział w piątek szef dyplomacji węgierskiej Peter Szijjarto.
Szijjarto, który przebywa w Petersburgu, gdzie bierze udział w Międzynarodowym Forum Ekonomicznym, powiedział agencji MTI, że gazociąg miałby zostać zbudowany w krótkim terminie i powstać wzdłuż trasy South Stream, jednak biegłby z Rosji nie bezpośrednio do Bułgarii, lecz najpierw do Turcji.
„W fundamentalnym interesie Węgier leży to, by w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego gaz docierał na Węgry co najmniej jeszcze jedną nową trasą, czyli aby w krótkim czasie zbudowano jeszcze jeden

szlak transportowy" – oznajmił Szijjarto, który w Petersburgu spotkał się z ministrem energetyki Rosji Aleksandrem Nowakiem, prezesem Gazpromu Aleksiejem Millerem oraz szefami dyplomacji Rosji i Serbii Siergiejem Ławrowem i Ivicą Dacziciem.
Szijjarto dodał, że rząd węgierski jak najszybciej skonsultuje się w tej sprawie z wiceszefem Komisji Europejskiej odpowiedzialnym za politykę energetyczną Maroszem Szefczoviczem oraz z Bułgarią.
Według węgierskiego ministra wybudowanie gazociągu jest realne. Szijjarto podkreślił, że Rosja jest do tego gotowa, a na Węgrzech i w Serbii istnieją wszystkie niezbędne warunki, by rozpocząć budowę, ponieważ oba kraje mają zakłady chemiczne zbudowane z myślą o South Stream, a także niezbędne zezwolenia wraz z trasą rurociągu.
„Unia Europejska nie może mieć żadnego realnego kontrargumentu wobec takiego gazociągu, gdyż zastrzeżenia zgłoszone wcześniej wobec South Stream można też wysunąć wobec Nord Stream 2. Mimo to Komisja Europejska ich nie wypowiedziała" – oznajmił Szijjarto.
Według niego bezpieczeństwo energetyczne jest obecnie jednym z najpoważniejszych wyzwań w UE, a z tego punktu widzenia Europa Środkowa znajduje się w złej sytuacji, gdyż UE nie była w stanie wymusić budowy interkonektorów i w związku z tym w wielu miejscach brak połączeń między sieciami gazociągowymi państw unijnych.
South Stream, który ma liczyć 3,6 tys. km, miał zapewnić dostawy do 63 mld metrów sześciennych gazu rocznie z Rosji do Europy Środkowej i Południowej z pominięciem Ukrainy. Rurociąg miał prowadzić z południa Rosji przez Morze Czarne do Bułgarii, a następnie do Serbii, na Węgry, do Austrii i Słowenii.
W grudniu 2013 r. KE zaleciła renegocjacje porozumień w sprawie South Streamu. W opinii KE umowy te dawały nadmierne prawa Gazpromowi, jak zarządzanie gazociągiem, wyłączny dostęp do niego czy ustalanie taryf przesyłowych. W grudniu 2014 r. prezydent Rosji Władimir Putin ogłosił, że projekt jest zamknięty z winy Komisji Europejskiej, która nie dała zielonego światła dla jego budowy, a jedynie mnożyła przeszkody.
W lutym Władimir Putin nie wykluczył powrotu do projektu South Stream w celu zaopatrzenia Węgier w gaz, jak pisała prasa rosyjska, komentując wizytę prezydenta w Budapeszcie.
"Rosja, zmuszona do poszukiwania tras dostaw gazu omijających Ukrainę, obiecała zaopatrzyć +wszelkimi drogami+ w surowiec jednego ze swoich sojuszników w Europie, Węgry" - napisał "Kommiersant". W jego ocenie "optymalnym wariantem" byłby South Stream.

Źródło: pap.pl

Robot parkingowy jeździ i przestawia samochody.

Podróżnicy, którzy spieszą się na swój lot na lotnisku w Düsseldorfie w Niemczech czy Paryżu we Francji, już nie muszą się przejmować, że źle zaparkują swoje samochody, gdyż nad ich poprawnym ustawieniem czuwa robot o nazwie Ray oraz Stanley.
Władze obu lotnisk zdecydowały się na zakup takich niezwykłych maszyn, ponieważ źle zaparkowane samochody i związany z tym problem znalezienia wolnego miejsca parkingowego, stały się istną plagą tych niezwykle ważnych obiektów w globalnym podróżowaniu.
Ray został zbudowany przez firmę Serva, a Stan jest produktem Stanley Robotics. Maszyny radzą sobie z przestawianiem pojazdów o wadze do 3,3 tony i to bez konieczności ich uruchamiania. Oprócz prac porządkowych, roboty są w stanie zabrać pojazd do jednego z 400 punktów postojowych, a następnie dostarczyć go do wskazanego miejsca, z którego klient może szybko i swobodnie odjechać.
Cała operacja odbywa się niezwykle sprawnie, a zarządzać nią możemy bezpośrednio poprzez naszego smartfona. Usługa nie jest tania, kosztuje bowiem 40 dolarów za dzień postoju, jednak na pewno oferuje duże bezpieczeństwo dla naszego samochodu, szczególnie, gdy wyruszamy w długą podróż.

Źródło: geekweek.pl

Jedenastka weekendu 36.kolejki ekstraklasy wg PN.

Za nami wszystkie mecze 37. kolejki Lotto Ekstraklasy. Redakcja "Piłki Nożnej" przyjrzała się grze poszczególnych zawodników i dokonała wyboru tych najlepszych, którzy trafili do "jedenastki weekendu". Oto oni: Podczas ostatniej serii spotkań zabrakło wyraźnego dominatora. Dwóm klubom udało się jednak wprowadzić do naszej "11" więcej niż jednego zawodnika. Są to Pogoń Szczecin, gdzie na wyróżnienie zapracowali sobie **Rafał Murawski** i **Ricardo Nunes** a także Śląsk Wrocław, z którego nominowaliśmy **Kamila Bilińskiego** oraz **Mario Engelsa**.
Jeśli chodzi o zespoły, które do samego końca walczyły o tytuł mistrzowski i europejskie puchary, to na miejsce w "jedenastce" kolejki zasłużyli sobie **Arkadiusz Malarz** z Legii Warszawa, **Tomasz Kędziora** z Lecha Poznań, **Arvydas Novikovas** z Jagiellonii Białystok, a także **Steven Vitoria** z Lechii Gdańsk.
Zestawienie uzupełniają tacy piłkarze jak **Patryk Dziczek** z Piasta Gliwice, **Martin Miković** z Bruk-Betu Termalica Nieciecza i **Javi Hernandez** z Górnika Łęczna.

37 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Legia Warszawa	21	10	6	70:31	44
2	Jagiellonia Białystok	21	8	8	64:39	42
3	Lech Poznań	20	9	8	62:29	42
4	Lechia Gdańsk	20	8	9	57:37	42
5	Korona Kielce	14	5	18	47:65	28
6	Wisła Kraków	14	6	17	54:57	26
7	Pogoń Szczecin	11	13	13	51:54	25
8	Bruk-Bet Termalica	13	7	17	35:55	25
9	Zagłębie Lubin	14	11	12	51:45	34
10	Piast Gliwice	12	10	15	45:54	31
11	Śląsk Wrocław	12	10	15	49:52	29
12	Wisła Płock	12	11	14	49:57	28
13	Arka Gdynia	10	9	18	44:60	24
14	Cracovia	8	15	14	45:52	24
15	Górnik Łęczna	9	10	18	47:63	22
16	Ruch Chorzów	10	8	19	42:62	19

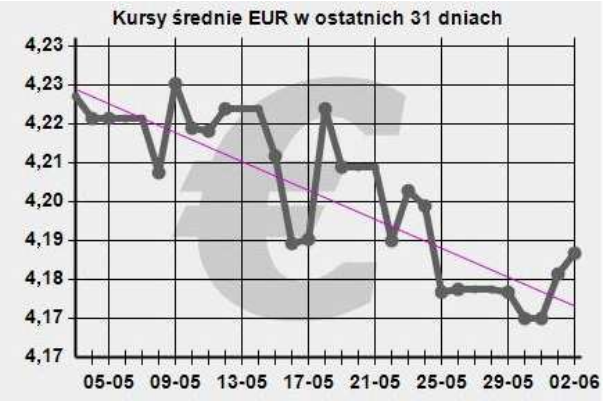
Źródło: PilkaNozna.pl

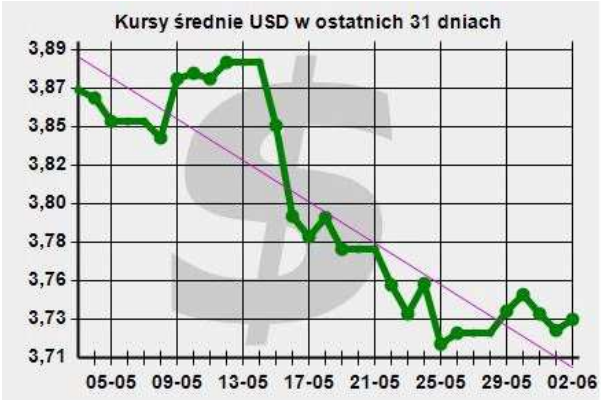
Wydarzyło się 05 czerwca - kalendarium

05 czerwca jest 156.dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 209 dni. 05 czerwca jest Światowym Dniem Środowiska.
05 czerwca wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:
1443r. – Najsilniejsze historyczne trzęsienie ziemi na ziemiach polskich o sile ocenianej na powyżej 6 stopni w skali Richtera z epicentrum na północ od Wrocławia. Największe straty odnotowano w samym Wrocławiu, w Krakowie zawaliło się sklepienie kościoła św. Katarzyny Aleksandryjskiej i św. Małgorzaty.
1894 r. – We Lwowie po raz pierwszy wystawiono *Panoramę Racławicką* autorstwa Jana Styki, Wojciecha Kossaka i innych.
1981r. – Po 30 latach przyjechał do kraju Czesław Miłosz.
1993 r. - Odbyło się uroczyste otwarcie miasta Borne Sulinowo w powiecie szczecineckim, byłego garnizonu Armii Radzieckiej.

1994 r. - Założono Krajową Partię Emerytów i Rencistów.
2014 r.. – Otwarto Ogród Sprawiedliwych w Warszawie

Kursy walut (kursy średnie NBP)

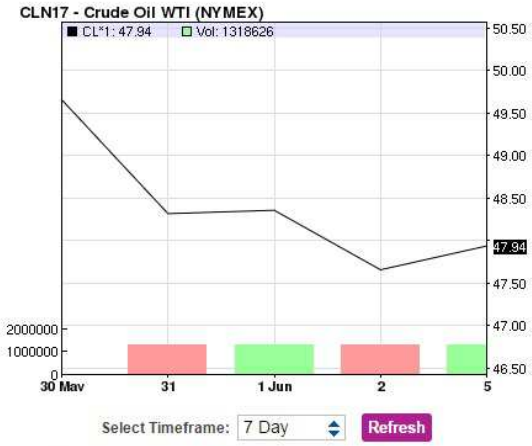




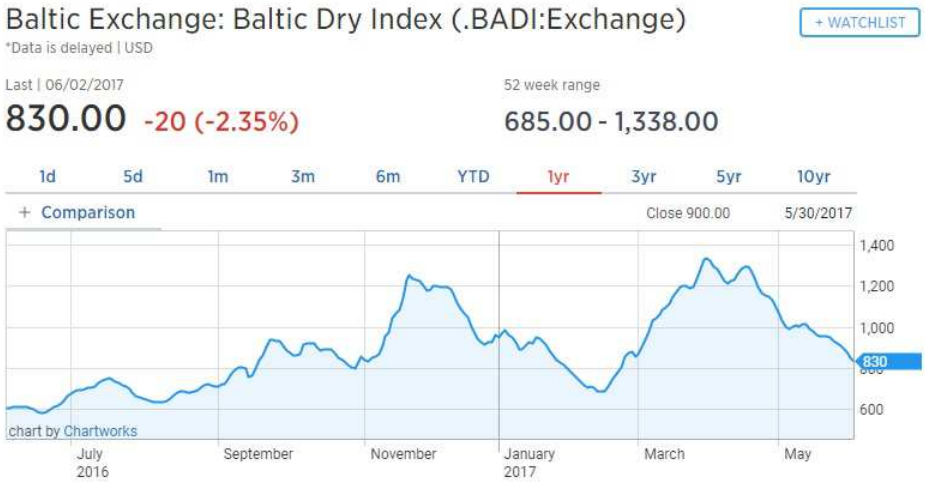
Crude Oil

WTI (NYMEX) Price

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



Crude Oil Related ETFs: USO, DBO, USL, DNO



Rozrywka

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

Chłopiec wchodzi do fryzjera, a ten szepcze do klienta:
- To jest najgłupsze dziecko na świecie. Proszę popatrzeć, pokażę panu.
Fryzjer bierze w jedną rękę dolara, a w drugą dwie dwudziestopięciocentówki. Woła chłopca i pyta:
- Które wybierasz?
Chłopiec bierze dwudziestopięciocentówki i wychodzi.
- I co, nie mówiłem? - triumfuje fryzjer - Ten dzieciak nigdy się nie nauczy!
Jakiś czas później klient wychodzi i widzi chłopca wracającego z lodziarni.
- Hej, mały! Mogę zadać ci pytanie? Czemu wziąłeś dwudziestopięciocentówki zamiast dolara?
Chłopiec polizał loda i odpowiedział:
- Ponieważ w dniu, kiedy wezmę dolara, gra się skończy!