

Opóźnienia przy modernizacji promów Stena Line i P&O Ferries.

Należący do Stena Line prom Stena Europe, który przechodzi modernizację i poddawany jest pracom konserwacyjnym, mającym wydłużyć żywotność jednostki, zostanie przywrócony do eksploatacji z opóźnieniem. Sytuacja ta będzie miała wpływ też na... połączenie promowe pomiędzy Gdynią a Karlskroną. W tym samym czasie wystąpiły również opóźnienia przy pracach prowadzonych na statku European Highlander, należącym do P&O Ferries.

Pierwotnie zakładano, że Stena Europe pojawi się ponownie na trasie w nadchodzącą środę. Wiadomo już, że ten harmonogram nie zostanie dotrzymany. Zgodnie ze zaktualizowanym kalendarzem, nastąpi to dopiero w poniedziałek, 22 lipca.

Co ciekawe, zmiana ta będzie miała też wpływ na połączenie Gdynia-Karlskrona. Stena Europe, która na co dzień obsługuje połączenie Rosslare-Fishguard, jest bowiem obecnie zastępowana przez statek Stena Nordica, który zwykle kursuje pomiędzy Polską a Szwecją. Przesunięcia w przywróceniu do eksploatacji statku Stena Europe spowodują, że Stena Nordica na linię Gdynia-Karlskrona też powróci z opóźnieniem. W tej chwili przewiduje się, że nastąpi to dopiero 29 lipca.

Stena Europe remontowana jest od marca w zakładach Gemak w tureckiej Tuzli. Statek ma już blisko 40 lat – zbudowany został w 1981 r. w stoczni w Goteborgu. Na początku obsługiwał połączenie Goteborg-Frederikshavn oraz Goteborg-Kilonia. Przez długi czas kursował też na trasie Gdynia-Karlskrona. Wcześniej 149-metrowy statek przechodził znaczące modernizacje w 1995 i 2002 r. Stena Europe może przyjąć na pokład 1386 pasażerów.

Problemy dotknęły nie tylko statek należący do Stena Line. W podobnej sytuacji znalazła się firma P&O Ferries, której statek European Highlander też zaliczył wydłużony pobyt w suchym doku. Statek remontowany jest w zakładach Cammell Laird w Birkenhead od 17 maja, a 7 czerwca miał powrócić do serwisu. Wiele wskazuje na to, że stanie się to dopiero 28 czerwca. Zamieszanie to wpłynęło na ustalony przez P&O Ferries harmonogram modernizacji i przeglądów. I to w dodatku w najbardziej gorącym okresie, bo na początku szczytu sezonu letniego.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Maersk razem z innymi firmami będzie testował nowe biopaliwo.

Maersk razem z kilkoma swoimi klientami testuje pierwsze w swoim rodzaju paliwo neutralne węglowo. Pierwszą firmą, która przetestuje to rozwiązanie będzie H&M Group.

Ten projekt pilotażowy poprzedził wcześniej w tym roku test przeprowadzony na jednostce Metter Maersk. Kontenerowiec wyruszył w marcu w rejs z Rotterdamu do Szanghaju. Statek załadował do bunkra mieszankę zawierającą 20 procent tzw. biopaliwa drugiej generacji produkowanego z odpadów roślinnych. Ten zabieg zapobiegł emisji 1,5 miliona kilogramów CO₂, co odpowiada emisjom 200 gospodarstw domowych w ciągu roku.

- Próba biopaliw na pokładzie Mette Maersk dowiodła, że już dziś dostępne są rozwiązania w zakresie dekarbonizacji w transporcie, zarówno pod względem technicznym, jak i operacyjnym. Chociaż nie jest to jeszcze ostateczne rozwiązanie, to z pewnością obecnie może służyć jako przejściowy środek w celu zmniejszenia emisji CO₂ - powiedział Søren Toft, prezes Maersk.

Testowane biopaliwo jest neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla i zapewni H&M Group możliwość zmniejszenia emisji związanych z transportem. To kolejny krok w kierunku osiągnięcia neutralności pod względem emisji dwutlenku węgla.

Celem takich projektów pilotażowych jest zbadanie potencjału zrównoważonych paliw i ostatecznie wprowadzenie ich do komercyjnego użycia. Żegluga pozostaje dziś najbardziej efektywnym pod względem emisji

dwutlenku węgla środkiem globalnego transportu, ale odpowiada za 2-3% globalnych emisji. Liczba ta będzie nadal rosła, jeśli nie podjęte zostaną kroki w celu dekarbonizacji.

By osiągnąć ten cel, Maersk zainwestuje wiele funduszy przez następne 5 do 10 lat w rozwój innowacji i zielonych technologii. Jedną z nich jest budowa bezemisyjnej jednostki do 2030 roku.

- Jedynym możliwym sposobem na osiągnięcie tak bardzo potrzebnej dekarbonizacji w naszej branży jest całkowite przekształcenie w nowe, neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla łańcuchy dostaw – twierdzi Toft.

Ponieważ wolumen transportu wciąż rośnie wraz ze światowym handlem, Maersk twierdzi, że poprawa wydajności w stosunku do obecnej technologii opartej na paliwach kopalnych może jedynie utrzymać ogólne emisje pochodzące z transportu, nie zmniejszając znacząco emisji CO₂ do atmosfery.

- Następne 5-10 lat będzie kluczowe - dodał Toft. - Przeznaczmy znaczące środki na innowacje i rozwój technologii, aby poprawić techniczną i finansową rentowność ekologicznych rozwiązań. W ciągu ostatnich czterech lat zainwestowaliśmy około 1 mld dolarów i zaangażowaliśmy ponad 50 inżynierów rocznie w opracowywanie i wdrażanie energooszczędnych rozwiązań. Idąc dalej, nie możemy tego zrobić sami – dodaje.

Źródło: gospodarkamorska.pl

ABS gotowy do nadania klasy pierwszemu statkowi.

Towarzystwo klasyfikacyjne American Bureau of Shipping (ABS) planuje nadać klasę pierwszej jednostce "trójpaliwowej".

Chodzi o dwa statki do zaopatrzenia platform offshore, należące do armatora Harvey Gulf International Marine. Napęd jednostki będzie hybrydowy, zasilany akumulatorami i systemem konwersji paliwa.

Instalacja baterii o mocy 1,450 kW ma zmniejszyć emisję spalin, zużycie paliwa i poziom hałasu statków. Oczekuje się, że ogólne oszczędności kosztów paliwa będą w przedziale od 10 do 20 procent.

ABS podał, że pojemność baterii wystarczy jednostkom do wejścia i wyjścia z portu przy zasilaniu energią elektryczną, co zmniejszyłoby poziom hałasu i zanieczyszczenia na obszarze portu.

- Projekt skutecznie stworzy trójpaliwowe statki o znacznym potencjale zmniejszenia zużycia paliwa i emisji - powiedział Matt Tremblay, starszy wiceprezes ABS ds. globalnego offshore.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Niedługo ruszy przetarg na budowę niemieckiego terminali LNG.

Spółka German LNG Terminal rozpocznie w tym miesiącu proces przetargowy w wyborze wykonawcy dla terminalu LNG w niemieckim Brunsbuettel. Do ostatecznego przetargu mają zostać zaklasyfikowane cztery firmy. Wygrany przetargu będzie miał około 3 lata na ukończenie terminalu bazowego, włącznie z przygotowaniem terenu, nabrzeża z nowym pomostem, magazynem LNG i wszystkimi urządzeniami oraz infrastrukturą wspierającą.

Wykonawca będzie musiał dostarczyć w pełni funkcjonalny terminal i pomyślnie przeprowadzić testy rozruchowe przed przekazaniem go spółce. Zwycięski oferent zostanie ogłoszony w pierwszym kwartale 2020 roku.

Planowany terminal LNG o łącznej wartości około 500 mln euro jest wspólnym przedsięwzięciem trzech firm: Gasunie LNG Holding, Oiltanking GmbH i Vopak LNG Holding. Obiekt ma zapewnić usługę dystrybucji LNG, w tym rozładowanie i załadowanie statków LNG, składowanie LNG, regazyfikację oraz dystrybucję LNG za pośrednictwem samochodów ciężarowych i barek.

W ramach joint venture trio ma zbudować, a następnie być właścicielem i operatorem terminalu importowego, który zdywersyfikuje niemieckie źródła dostaw gazu i ułatwi dostęp do LNG jako alternatywnego paliwa o niskiej

emisji.

Niemiecki rząd federalny wspiera terminal LNG, gdyż jego powstanie przyczyni się do dywersyfikacji dostaw gazu i zapewni wydajne łańcuchy dostaw LNG jako paliwa alternatywnego. Zdaniem partnerów JV reakcja rynku na projekt terminalu Brunsbuettel jest pozytywna.

Vopak i Gasunie wcześniej z powodzeniem połączyły siły, aby zbudować i obsługiwać terminal GATE w Rotterdamie.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Ogromny wzrost stawek frachtu tankowców po atakach w Cieśninie Ormuz.

Stawki frachtowe tankowców na szlaku z Zatoki Perskiej do Chin zwiększyły się dwukrotnie po ostatniej serii ataków na te jednostki - donosi organizacja BIMCO.

Stawki największych tankowców VLCC na tej trasie wzrosły o 101 procent pomiędzy 13 a 20 czerwca. To wynik ataków na dwa statki w Cieśninie Ormuz. Dziennie te jednostki zarabiały prawie 26 tys. dolarów dziennie, dużo więcej niż w maju (średnio 9,97 tys. dolarów dziennie). Mimo tego wzrostu stawki wciąż ledwo pokrywają dzienne koszty operacyjne VLCC, które wynoszą 25 tys. dolarów dziennie.

Według BIMCO ostatnie ataki z udziałem dwóch tankowców jeszcze bardziej zwiększyły niepewność, która już była wysoka po wybuchach na czterech zbiornikowcach u wybrzeży Zjednoczonych Emiratów Arabskich 12 maja tego roku.

Chociaż stawki frachtowe dla tankowców ropy naftowej z Zatoki Arabskiej gwałtownie wzrosły, to dla tankowców LR2 przewożących czyste produkty naftowe, takie jak benzyna, pozostały bardziej stabilne. Stawki frachtowe typu spot dla LR2 przewożącego pół miliona baryłek kondensatu benzyny ciężkiej z Zatoki Perskiej do Japonii wzrosły tylko o 4% między 13 a 20 czerwca 2019 roku.

- Stabilne stawki dla tankowców produktów naftowych w porównaniu ze skokiem stawek dla tankowców ropy naftowej, ilustrują różnice między tymi dwoma rynkami - powiedział Peter Sand, główny analityk żeglugowy BIMCO.

Ataki zmusiły wielu armatorów do zadania sobie pytania, czy kontynuować handel w Zatoce Perskiej. Według BIMCO dotychczas nie nastąpił jeszcze poważny exodus z tego rynku.

- Zdecydowana większość właścicieli tankowców w mniejszym lub większym stopniu stara się prowadzić interesy jak zwykle. Armatorzy zwiększyli tylko środki bezpieczeństwa i ochronę podczas handlu w Zatoce Perskiej - dodał Sand.

Dodatkowe środki ostrożności obejmują przyspieszenie podczas żeglowania przez Cieśninę Ormuz, a także unikanie przekraczania jej nocą. Dodatkowe koszty środków bezpieczeństwa oraz wyższe składki ubezpieczeniowe, które gwałtownie wzrosły w następstwie wiadomości o atakach, oznaczają, że właściciele statków będą nie tylko narażeni na wyższe ryzyko, ale także wyższe koszty handlu w regionie.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Kontenerowiec taranuje historyczny żaglowiec.

XIX-wieczny szkuner Elbe no. 5 zatonął 8 czerwca w okolicach Hamburga po zderzeniu z kontenerowcem Astrosprinter. Według najnowszych informacji, w wypadku rannych zostało 9 osób. Do sieci trafił film pokazujący chwilę tuż przed kolizją.

Na nagraniu widać poruszenie na pokładzie szkunera, ktoś uruchamia sygnał dźwiękowy. Film kończy się tuż przed zderzeniem żaglowca z prawie 142-metrowym kontenerowcem Astrosprinter. Statek nie został uszkodzony i mógł dalej kontynuować rejs, Elbe no. 5 natomiast poszedł na dno.

Policja prowadzi dochodzenie w sprawie tego zdarzenia.

Elbe no. 5 to ostatni drewniany żaglowiec zbudowany w Hamburgu. XIX-wieczna jednostka ma 37 m długości. Transportowała pilotów na statki, które oczekiwały na Morzu Północnym na wejście do Portu w Hamburgu.

W roku 1920 żaglowiec został wycofany z eksploatacji. Kupił go amerykański poszukiwacz przygód Thomas Warwick.

W 2002 r. Fundacja Hamburg Maritime odkupiła jednostkę od handlarza antykami, dzięki czemu zabytkowy żaglowiec trafił z powrotem do Niemiec.

Elbe no. 5 przeszedł w Danii remont o wartości 1,5 mln euro. Zaledwie dwa tygodnie temu ponownie wszedł do eksploatacji jako wycieczkowy żaglowiec.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Polska w krótkim terminie nie powinna negatywnie odczuć wznowienia wojny handlowej pomiędzy USA a Chinami.

Po półrocznym zawieszeniu w maju wybuchła kolejna odsłona bitwy na cła między Stanami Zjednoczonymi a Chinami – prezydent Donald Trump podniósł stawki dla chińskich towarów o wartości 200 mld dol. i zagroził wprowadzeniem kolejnych opłat. Na cenzurowanym znalazł się chiński koncern Huawei, z którym na skutek dekretu Trumpa amerykańscy potentaci zrywają współpracę. Choć Polska znajduje się na peryferiach tego konfliktu, może on skutkować m.in. osłabieniem złotego, co jest korzystne dla eksporterów.

– W trakcie konfliktów światowych kapitał płynie do tak zwanych safe haven, czyli na przykład do franka szwajcarskiego, jena japońskiego, dolara amerykańskiego, złota, a waluty rynków wschodzących się osłabiają. Jeżeli ten konflikt wejdzie w fazę ostrą, spowoduje osłabienie złotego, co przełoży się na efekt łagodzenia dla polskiej gospodarki – mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Wojciech Świder z Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu. – Co prawda, produkty importowane z innych krajów będą dla nas droższe, natomiast poprawi to konkurencyjność naszego eksportu i zadziała łagodząco, dlatego ważne jest, żeby polski złoty w razie czego te szoki amortyzował.

Na razie kursy dolara i złotego są stabilne – po wyraźnym umocnieniu się dolara w pierwszej połowie ub.r. wartość amerykańskiej waluty waha się między 3,70 a 3,85 zł. Także w przypadku euro, w którym Polska prowadzi większość rozliczeń, relacja jest stabilna, choć lekko spadkowa w przeciwieństwie do dolara. Choć Donald Trump grozi wprowadzeniem kolejnych ceł na chińskie towary (nawet do wartości 325 mld dol.), to o ile chiński przywódca Xi Jinping nie spotka się z nim na szczycie G20 w Osace, zaplanowanym na 28–29 czerwca, Polska w krótkim terminie nie powinna odczuć skutków tego konfliktu.

– Ograniczenia handlu na świecie działają negatywnie na dobrobyt i wzrost gospodarczy, ponieważ wiele firm kupuje podzespoły i różne składniki produkcji w różnych miejscach na świecie. Ograniczanie tego przepływu sprawia, że produkcja zachodzi mniej wydajnie, przez co produkty mogą być nieco droższe – tłumaczy Wojciech Świder. – Natomiast jeśli chodzi o wpływ na gospodarkę Polski, to moim zdaniem będzie on ograniczony, ponieważ ani ze Stanów, ani z Chin nie importujemy tak dużo jak np. z Niemiec. Dlatego myślę, że ten konflikt nie będzie dla Polski szczególnie dotkliwy.

W ocenie wielu komentatorów z punktu widzenia strategicznego Donald Trump słusznie rozpoczął kolejną odsłonę walki o ochronę rynku, dopóki jeszcze Stany Zjednoczone mają nad Chinami przewagę gospodarczą i technologiczną, a do wyborów prezydenckich zostało półtora roku. Stany Zjednoczone zarzucają Chinom nielegalne praktyki handlowe, takie jak kradzież technologii czy wymuszanie transferów technologii na firmach, które wchodzi na rynek chiński z bezpośrednimi inwestycjami zagranicznymi. Same natomiast, mimo przynależności od 2001 roku do WTO, starają się ograniczać możliwości inwestowania na swoim rynku. Manipulują także kursem swojej waluty, osłabiając ją, dzięki czemu zwiększa się nadwyżka handlowa Chin.

– Jeśli chodzi o bilans zysków i strat, to w krótkim terminie Chiny już zyskały. W 2018 roku nadwyżka handlowa Chin była rekordowa i wynosiła ponad 350 mld dol. Było to też efektem tego, że amerykańscy importerzy nagle zaczęli realizować ogromne zamówienia z Chin, żeby zdążyć przed cłami – zastrzega ekonomista UEP. – Natomiast w długim okresie walka toczy się o pozycję hegemonu światowego. Jeżeli konflikt będzie się zaostrzał,

to możemy wejść w fazę zimnej wojny 2.0, już nie USA – Związek Radziecki, tylko USA – Chiny i będzie to wojna na płaszczyźnie handlowej.

Jak tłumaczy, dzięki międzynarodowemu charakterowi dolara Stany Zjednoczone mogą się bezkarnie zadłużać na światowych rynkach, emitując kolejne obligacje w celu spłacenia tych, których termin wygasa. W lutym 2019 roku amerykański dług przekroczył już 22 bln dol., a to oznacza, że w ciągu dekady niemal się podwoił. Z tego obligacje o wartości 1,15 bln dol. znajdują się w rękach Chin.

– Tu trzeba pamiętać o jednej rzeczy: Trump musi myśleć w kategoriach 4-letnich, bo są wybory, a prezydent Xi Jinping nie. On ma władzę i może planować ten konflikt na 20 lat – zwraca uwagę Wojciech Świder. – I to jest właśnie przewaga Chin. Ogólnie USA militarnie i gospodarczo jeszcze są dużo silniejsze niż Chiny, ale z punktu widzenia politycznego demokracja paradoksalnie jest słabością USA. Jeżeli Trump doprowadziłby do przejściowych problemów w roku wyborczym, miałby bardzo małe szanse na ponowne wybranie.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Wygraj rejs i jako pierwszy powitaj Norwegian Getaway- największy w tym sezonie wycieczkowiec w Porcie Gdynia.

Ma 325,7 m długości, zabiera na pokład 4 028 pasażerów i w tym sezonie będzie największym wycieczkowcem w Porcie Gdynia. Możesz zobaczyć go jako pierwszy – mamy zaproszenia na wyjątkowy rejs! Już 27 czerwca wyruszamy spod Muzeum Emigracji stylizowanym na XVII- wieczny galeon statkiem Dragon, by powitać na wodzie olbrzymi statek pasażerski i towarzyszyć mu aż do Gdyni. Uwaga! Liczba miejsc ograniczona.

Do wygrania w konkursie są trzy podwójne zaproszenia na niezwykły rejs. Co trzeba zrobić, aby zostać zwycięzcą? Wystarczy prawidłowo odpowiedzieć na trzy pytania. Decyduje kolejność zgłoszeń.

PYTANIA KONKURSOWE

- 1. Jak nazywał się pierwszy wycieczkowiec, który w tym sezonie zawinął do Portu Gdynia?**
- 2. Przy jakim nabrzeżu cumują wycieczkowce w Porcie Gdynia?**
- 3. Który z wycieczkowców, które w tym sezonie zawinęły do Portu Gdynia, miał na pokładzie planetarium?**

Prawidłowe odpowiedzi prosimy przysyłać na adres: konkursy@gospodarkamorska.pl. W temacie mejla koniecznie trzeba napisać: **KONKURS**, a w treści podać **imię i nazwisko oraz telefon kontaktowy**.

Na zgłoszenia czekamy do wtorku, 25 czerwca, do godziny 17:00.

SZCZEGÓŁY REJSU

Norwegian Getaway w Porcie Gdynia – 27 czerwca 2019 r., rejs statkiem pasażerskim Dragon

11:20 – zbiórka przy Muzeum Emigracji

11:50 – rozpoczęcie rejsu

13:00 – powitanie Norwegian Gateway z lądu przy Nabrzeżu Francuskim (możliwość fotografowania z Nabrzeża Pilotowego)

Powodzenia!

Norwegian Getaway po raz drugi w Porcie Gdynia

Wycieczkowiec Norwegian Getaway gościł już w Porcie Gdynia 23 czerwca 2017 r. Statek ma 325,7 m długości, 51 m szerokości, 8,6 m zanurzenia oraz 145 655 GT. Należąca do Norwegian Cruise Line jednostka została zbudowana w 2014 r. w niemieckiej stoczni Meyer Werft. Na pokładzie czekają liczne atrakcje. To m.in.: się 22 bary i salony oraz 26 różnych lokali gastronomicznych, z których 6 jest dostępnych bez dodatkowych opłat, sklepy, teatr, galeria, kasyno, ogromny park linowy, ściana wspinaczkowa, klatka linowa ze zjeżdżalną oraz

wąskie platformy wychodzące kilka metrów poza obręb statku. Znajdują się tam również boisko do koszykówki, pole do gry w minigolfa i bieżnia. Na statku przez całą dobę działa także centrum medyczne.

W 2018 r. Port Gdynia gościł 50 dużych statków wycieczkowych, których przeciętna długość sięgała prawie 260 m. Przyłynęło na nich ponad 100 tys. pasażerów, a każdy z nich przeciętnie zostawił na Pomorzu 80 euro, co w sumie dało kwotę ok. 8 mln euro.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia prowadzi systematyczne działania na rzecz rozwoju bałtyckiej żeglugi wycieczkowej poprzez promocję portu oraz atrakcji turystycznych miasta i Pomorza. To właśnie oferta turystyczna regionu przyciąga coraz więcej turystów z całego świata. ZMPG uczestniczy także w targach branżowych, np. Sea Trade Cruise Global w Fort Lauderdale w USA, które stanowią okazję do nawiązania nowych kontaktów biznesowych.

Port Gdynia od zarania dziejów Polski morskiej był portem macierzystym dla pływających pod biało-czerwoną banderą tak wspaniałych statków jak: Polonia, Kościuszko, Pułaski, Piłsudski, Sobieski, Chrobry, Jagiełło, Batory i Stefan Batory.

W 2018 r. Port Gdynia pobił historyczny rekord. Przeładowano tam prawie 23,5 mln t ładunków, osiągając ok. 10-procentowy wzrost w porównaniu do 2017 r. Obecnie w Porcie Gdynia realizowane są kluczowe inwestycje: budowa nowego publicznego terminalu promowego i nowej portowej obrotnicy wraz z przebudową nabrzeży, pogłębieniem portowych akwenów i toru podejściowego do 16,5 m głębokości. Do 2026 r. powstanie Port Zewnętrzny z nowym terminalem kontenerowym.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Regaty o Puchar Dzielnicy Wisła – 56 jachtów ścigało się w ten weekend w stolicy.

W pierwszy weekend lata rozegrano drugą edycję regat o Puchar Dzielnicy Wisła wystartowało 56 załóg i prawie 200 zawodników. Puchar w regatach Mistrzów trafił w ręce załogi KidsCore AZS UW Team ze sternikiem Bartłomiejem Szotyńskim. Pierwsze miejsce na podium w Pucharze Wianków wywalczyła załoga Pol377 Team Politechnika Gdańska, ze sternikiem Marcinem Styborskim.

Puchar Dzielnicy Wisła to wielki powrót żeglarstwa na Wisłę. Druga edycja regat rozgrywanych na stołecznym odcinku Wisły ściągnęła do Warszawy miłośników żeglarstwa z całej Polski. Rywalizacja odbyła się w pięciu kategoriach – Omega Standard, Omega Sport, Retro, Open i Omega WAT. Rozegrano też pokazowe Regaty Mistrzów oraz bieg o Puchar Wianków. W regatach mistrzów wystartowało 7 załóg ze sternikami zasłużonymi dla żeglarstwa. Olimpijczycy, mistrzowie świata, żeglarze pływający po wszystkich oceanach i morzach podnieśli żagle na Wiśle. Do startu w pozostałych kategoriach zaproszeni zostali wszyscy, którzy chcieli wziąć udział w tym żeglarskim święcie.

7 wyścigów, 56 załóg, prawie 200 zawodników, tysiące kibiców na warszawskim bulwarze. Tak duże zainteresowanie regat pokazuje jak potrzebna jest oferta i infrastruktura żeglarska w Stolicy! Zawody przebiegły bezpiecznie, zawodnicy, mimo że w większości przypadków po raz pierwszy ścigali się na Wiśle dali popis swoich regatowych umiejętności – podsumowuje Kasper Orkisz, pomysłodawca Regat o Puchar Dzielnicy Wisła. Druga edycja regat okazała się ogromnym sukcesem. Nie spoczywamy jednak na laurach, już teraz planujemy kolejną edycję. Chcemy spowodować, że żagle na stałe wpiszą się w krajobraz Wisły w Warszawie – dodaje. Frekwencja w klasie Omega jest zasługą m.in. udanej współpracy z Stowarzyszeniem Klasy Omega. Miejmy nadzieję, że regaty w mateczniku jachtu – tam, gdzie w 1942 Juliusz Sieradzki skontrolowali i zwodowali pierwszą Omegę, wejdą na stałe do kalendarza regatowego klasy.

Przy współpracy z Wiankami Warszawskimi udało się też stworzyć wyjątkowe miasteczko żeglarskie. Kilkanaście różnorodnych stoisk na bulwarze im. Jana Karłowicza – zachęcało do aktywnego i bezpiecznego spędzania czasu na wodzie. Na koniec dnia żeglarze wraz z tłumem uczestników Wianków nad Wisłą zwodowali świętojański wianek. To fantastyczny widowisko – kilkadziesiąt żagli na wodzie i tysiące ludzi na bulwarach zwieńczyło pierwszy dzień regat! Pierwszy weekend lata przepłynął pod znakiem wielkiej promocji

żeglarstwa.

Regaty żeglarskie w środku stolicy to wspinały powrót do tradycji. Jachty są doskonale widoczne, wszystkie elementy taktyki żeglarskiej są dla obserwujących zmagania kibiców na wyciągnięcie ręki, a komentarz na żywo ułatwia śledzenie i zrozumienie rywalizacji. Organizatorzy już teraz planują kolejne edycje Regat o Puchar Dzielnicy Wisła oraz wiele innych wydarzeń umożliwiających spróbowanie swoich sił pod żaglami na rzece. W przywrócenie Omeg na Wisłę zaangażowało się wiele warszawskich pomiotów: Stołeczna Estrada jako organizator Wianków nad Wisłą, Legia Warszawa, Deweloper ROBYG, innogy Polska, Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji oraz Helly Hansen - Partner Techniczny Regat. Wydarzenie realizowane jest przy współpracy z miastem st. Warszawą pod honorowym patronatem Polskiego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi, Prezydenta m.st Warszawy, Polskiego Związku Żeglarskiego oraz Województwa Mazowieckiego. Wydarzenie współorganizowane przez Premium Yachting, Stowarzyszenie Serduszko dla Dzieci i Yacht Klub Polski Warszawa.

Źródło: gospodarkamorska.pl

MOPR apeluje do żeglarzy o czujność i rozwagę.

Ratownicy Mazurskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego (MOPR) apelują do żeglarzy o rozwagę i zwracanie uwagi na sygnały wydawane przez maszty ostrzegające o załamaniu pogody. Żeglarze zlekceważyli je w czwartek i kilka łodzi wywróciło się - podał PAP MOPR.

Dyspozytor MOPR w Giżycku Dariusz Luma powiedział PAP, że na mazurskich jeziorach "jest tak tłoczno, jak na początek weekendu na drogach wyjazdowych z dużych miast".

"Teraz ci zmęczeni drogą i upałem ludzie dotarli nad jeziora i chcą wypoczywać. Tylko nie zawsze robią to bezpiecznie" - powiedział PAP Luma i podał, że w czwartek po południu maszty ostrzegawcze emitowały sygnały o możliwym załamaniu pogody. Nie wszyscy na nie zareagowali i przygotowali się do tego. "Jak maszty migają to nie po to, by sprawdzić czy działają, migają ostrzegając o załamaniu pogody lub takiej możliwości. Nie wolno tych sygnałów lekceważyć" - zaapelował do żeglarzy Luma.

Powiedział, że gdy maszty zaczynają migać załoga powinna założyć kamizelki ratunkowe, przygotować się na gwałtowne podmuchy wiatru, czy deszcz. Mniej doświadczeni powinni spłynąć z jezior do portów. Jeśli maszty migają z częstotliwością 90 mignięć na minutę oznacza to, że wszyscy znajdujący się na wodzie - nawet ci bardziej doświadczeni - powinni spłynąć do brzegów.

"Skutkiem zlekceważenia wczorajszych sygnałów ostrzegawczych masztów były wywrotki łodzi" - powiedział Luma i podał, że MOPR wypływał wczoraj z pomocą 9 razy, udzielono pomocy 14 osobom, a 4 z nich trafiły do szpitala. Ratownicy zanotowali nie tylko zdarzenia związane z pogodą, pomocy potrzebowało m.in. oparzone gorącą zupą dziecko.

Ratownicy MOPR apelują, by żeglować w kamizelkach ratunkowych.

W piątek rano na Mazurach jest słonecznie, woda w Niegocinie ma 23 stopnie C. Wieje bardzo słaby wiatr dlatego żeglarze pływają na silnikach i pagajach.

MOPR ostrzega, że miejscami nad Mazurami mogą się w piątek pojawić burze.

Źródło: pap.pl

Jesteś samotnikiem. 7 zaskakujących oznak wysokiej inteligencji.

Po co się przejmować wynikami testów IQ, skoro na podstawie takich wskazówek można już wiele wywnioskować?

Wszystkie z tych wniosków poparte są badaniami naukowymi. Na wstępie chcielibyśmy jednak zaznaczyć, że osoby, które nie znajdują na tej liście swoich cech nie powinny obawiać się o możliwości swojego intelektu. Zebraliśmy siedem zaskakujących oznak, a nie „wszystkie” oznaki.

1. Bierzesz narkotyki

Nie, nie zachęcamy do brania środków psychoaktywnych! Naukowe czasopismo Epidemiology and Community Health opublikowało w 2012 badanie, wedle którego istnieje związek między otwartością na eksperymenty z narkotykami a inteligencją.

Co ciekawe, znacznie częściej ten związek obserwuje się u kobiet niż u mężczyzn.

2. Jesteś liberałem

Osoby z wyższym IQ mają tendencję do częstszego opowiadania się po stronie liberalnych postulatów. Nie da się oczywiście postawić takiej tezy jako uogólnienie, prosimy osoby o poglądach konserwatywnych o to by nie traktowały tego jako atak. Jak wynika z jedno z najbardziej reprezentatywnych badań amerykańskiego społeczeństwa, „National Longitudinal Study of Adolescent Health”, na próbie ponad 20 000 badanych na przestrzeni kilku dekad: IQ skrajnych konserwatystów wynosi średnio 95 i jest o 11 punktów niższe od wyników liberałów.

Ci, którzy opowiadają się za zmianami utartych porządków, według naukowców, potrafią przełamać instynkty, które wpoila nam ewolucja – a do tego potrzeba intelektu.

3. Jesteś samotnikiem

Zamiast zabawy w dużym gronie wolisz małą grupę bliskich, lub wręcz wyłącznie własne towarzystwo? To może przemawiać za twoim intelektem. Istnieje powiedzenie, że „inteligentny człowiek nie nudzi się we własnym towarzystwie”, w którym jest sporo prawdy. Przykłady wybitnych osobistości nauki także często wskazują na to, że huczne zabawy w dużym gronie raczej je peszyły niż ośmiały.

Badanie potwierdzające fakt, że inteligentni są szczęśliwsi we własnym towarzystwie, opublikowało w lutym 2016 roku British Journal of Psychology.

4. Chodzisz późno spać

Sowy wygrywają ze skowronkami, przynajmniej według badań. Owszem, poranne wstawanie przydaje się w szkole, często w pracy, ale badanie umieszczone w Science Direct w 2009 wskazuje na fakt, że nocny tryb życia znacznie częściej wybierają osoby inteligentne.

5. Jesteś leniwy

Leniuchy siedzą i nic nie robią? Niekoniecznie, jak przekonuje psycholog Jeremy Dean pisząc dla Psyblog! Jeżeli ktoś obok Ciebie właśnie nie stuka w klawiaturę nad kolejnym zestawieniem, czy nie rzuca się w wir pracy fizycznej – nie należy od razu go skreślać.

Osoby uznawane za leniwe według badań odczuwają znacznie więcej przyjemności z myślenia i analizowania niż inni. Nierzadko może się to przełożyć na użyteczne wnioski! Więc nawet jeśli nie pracują – ich mózg robi to cały czas!

6. Masz lub miałeś problemy ze zdrowiem psychicznym

Psych Central w 2018 roku pisał o badaniach dotyczących choroby dwubiegunowej afektywnej. Wyniki zebrane przez naukowców z brytyjskiego Institute of Psychiatry na King's College w Londynie jasno pokazały, że wysokie IQ u dzieci współwystępowało z częstszymi przypadkami tej choroby.

Osoby inteligentniejsze są także częściej narażone na stany lękowe i stres – to już wynik badań zespołu amerykańskich neurologów, opublikowanych we Frontiers in Evolutionary Neuroscience.

7. Byłeś nastoletnią dziewczicą/prawiczkim

Na koniec dotykamy stereotypu osoby inteligentnej, która przez swoją niepopularność w szkole ma problemy ze znalezieniem partnera lub partnerki. Utrudniają to też lęki, skłonność do nadinterpretacji (patrz poprzedni punkt), mała wiara w siebie.

Opublikowane w Collegian badania sugerują, że rzeczywiście istnieje związek między problemami z podrywem i wysoką inteligencją.

Źródło:Focus.pl

Legia potrzebuje skrzydłowego i lewego obrońcy.

- Trzeba być gotowym żeby zainwestować, ale nie przeinwestować - powiedział w rozmowie z "Legia.net" **Aleksandar Vuković**. Jego Legia Warszawa zakończyła właśnie pierwszy etap letnich przygotowań, który upłynął pod znakiem szlifowania formy na obozie w Warce.

Szkoleniowiec wicemistrza Polski zdradził, że cały czas liczy na wzmocnienia swojego zespołu, tak by na starcie nowego sezonu dysponować na każdej pozycji przynajmniej dwoma dobrymi piłkarzami. Które wymagają wzmocnień, gdzie potrzeby klubu są największe?

- Nie uważam, że sytuacja jest zła, ale na pewno nie jest doskonała. Chcemy mieć na każdej pozycji przynajmniej dwóch zawodników walczących o podstawowy skład, plus kilku młodych. Potrzebujemy lewego obrońcy i przynajmniej jednego zawodnika na skrzydło. To nie jest dużo, ale nie jest też tak, że musimy ich sprowadzać teraz, za wszelką cenę, narażając klub na wysiłek finansowy - przyznał Vuković.

Trener odniósł się również do ostatniego losowania kolejnych rund eliminacji Ligi Europy. Legia nie trafiła na zbyt wymagających przeciwników i jak można było się spodziewać, Vuković zdaje sobie sprawę z tego, że awans jest dla jego drużyny zwyczajnym obowiązkiem.

- Przejście tych rywali jest obowiązkiem, nie ma co udawać, że jest inaczej. Ale nie zrobimy tego bez powagi i należytego podejścia. Poczekajmy kto wygra tamte dwumecze, potem przygotowujemy się na rywala. Trzeba pamiętać, że dla nich to będzie wyjątkowe spotkanie. Coś jak dla nas mecze z Realem. Pamiętamy, jak w nich bardzo chcieliśmy. Dlatego musimy być gotowi, że przeciwnik będzie wyjątkowo zmobilizowany - dodał.

Źródło:PiłkaNozna.pl

Info OMK.

Informujemy, że biuro OMK będzie czynne w godzinach 7.30 - 14.00 do odwołania

Szanujemy ludzi którzy potrafią walczyć o swoje prawa - prosimy marynarzy z OMK o poparcie.

Marynarze i Dokerzy - razem.

Oto historia z Polski. Historia oddanego związkowca, który nieustrudzenie pracował nad zorganizowaniem Związku Zawodowego w porcie. Firma go namierzyła, zatrudniła prywatnych detektywów i niesprawiedliwie go zwolniła z pracy.

Przewodniczący NSZZ "Solidarność" w działającej na terenie portu spółce Gdynia Container Terminal S.A. Marek Szymczak został w 2017 roku, wg opinii związkowców, niesłusznie zwolniony z pracy.

https://www.labourstartcampaigns.net/show_campaign.cgi?c=4137&fbclid=IwAR25ztjBOcWp53pxo-xr7Llx8bm1xtglOai4tJx-l6dc2w-olZtgW_BIZs4

Teraz w obronę związkowca może zaangażować się każdy. Wystarczy poświęcić 3 minuty i podpisać petycję online na platformie internetowej LabourStart w sprawie sytuacji w NSZZ „Solidarność” w Gdynia Container Terminal S.A.

PRZECZYTAJ, ZANIM ZAMUSTRUJESZ-PORADY OMK / ITF.

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

Przedterminowego wypowiedzenia umowy.

- Upewnij się, że otrzymałeś i zachowałeś kopię umowy, którą podpisałeś i zachowujesz.

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

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF

W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.

Ponadto:

- Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.
- Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
- Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
- Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego).
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
- Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej:

<https://www.omk.org.pl/article/567>

Może polubisz nas na FB ?

Wydarzyło się 24 czerwca - kalendarium

24 czerwca jest 175 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 190 dni. 24 czerwca jest obchodzony w Polsce jako Święto Osób Niewidomych

Imieniny obchodzą:

Danuta, Emilia, Jan, Janina,

Jan Chrzyciel, Janisław, Longin, Longina, Romuald, Romualda, Symplicjusz, Symplicy, Teodulf i Wilhelm

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

972r. – Mieszko I pokonał w bitwie pod Cedynią wojska margrabiego Marchii Łużyckiej Hodona.

1298r. – W Kościanie zawarto tajny układ na mocy którego arcybiskup gnieźnieński Jakub Świnka i hierarchia kościelna w zamian za wielki przywilej swobód zobowiązali się popierać Henryka III Głogowskiego. Nieco później biskup poznański Andrzej Zaremba obłożył Władysława Łokietka klątwą.

1551r.– W katedrze wileńskiej została pochowana królowa Polski i wielka księżna litewska Barbara Radziwiłłówna.

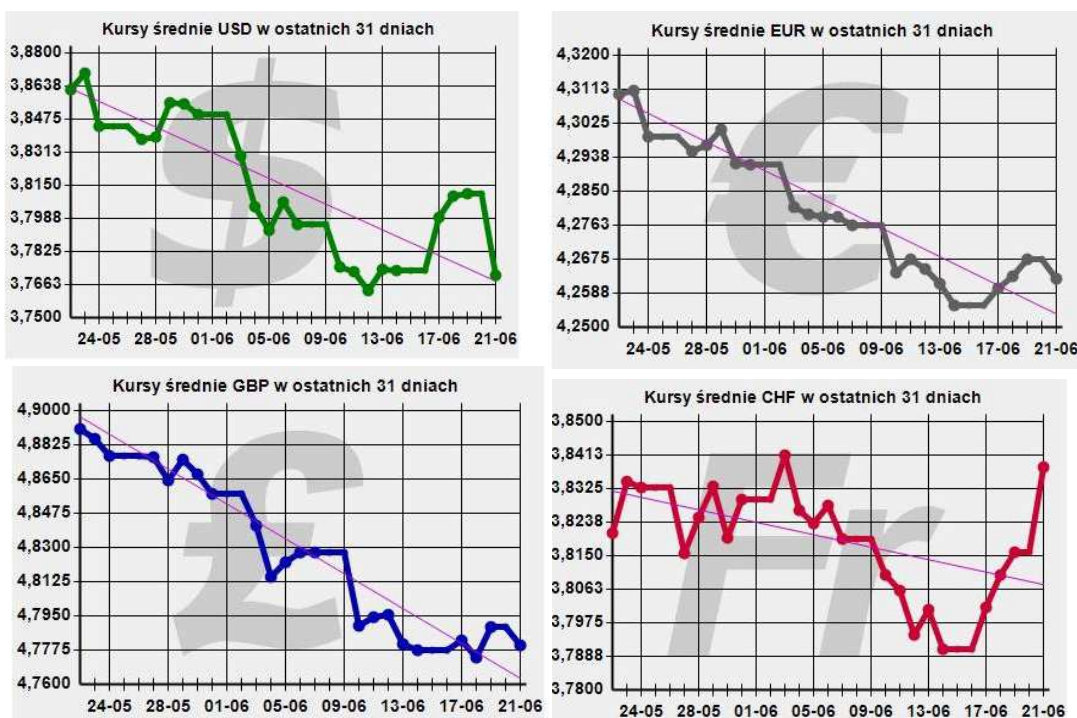
1607r. – Uczestnicy rokoszu Zebrzydowskiego ogłosili w obozie pod Jeziorną akt detronizacji króla Zygmunta III Wazy..

1651r. – Na Podhalu zostało stłumione powstanie chłopskie pod przywództwem Aleksandra Kostki-Napierskiego oraz Stanisława Łętowskiego i Marcina Radockiego..

1941r. – Masakry więzienne NKWD: rozpoczęły się ewakuacje więźniów NKWD w Berezwechu i Wilejce, których konsekwencjami były tzw. „marsze śmierci”: Berezwech-Taklinowa, w trakcie którego zginęło ok. 1-2 tys. więźniów i Wilejka-Borysów, w którego trakcie zginęło od 500 do 800 więźniów.

Niemcy zlikwidowali po walce należąca do Narodowych Sił Zbrojnych drukarnię „Szaniec” przy ul. Przemysłowej w Warszawie.

Kursy walut (kursy średnie NBP)





Rozrywka

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

(c) 2019 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2019 OnlineSudoku.pl



Ksiądz i rabin mieli zderzenie czołowe. Kiedy opadł pył - masakra. Samochodów właściwie nie ma... Z jednego wysiada rabin, lekko potłuczony. Z drugiego ksiądz - parę siniaków... Patrzą na siebie - na samochody - niedowierzenie...

Rabin mówi do księdza: To niemożliwe, że żyjemy...

Ksiądz: No właśnie, to musi być znak od Szefa...

R: Tak, to znak od szefa, żebyśmy się wreszcie pogodzili.

K: Tak, koniec waśni między religiami!

R (wyciąga piersiówkę): Napijmy się, żeby to uczcić.

Ksiądz wziął butelkę, pociągnął parę łyków i oddał rabinowi. Rabin zakręcił i schował.

K: A ty?

R: A ja poczekam, aż przyjedzie policja!