

Za tydzień Dar Młodzieży wyrusza w rejs dookoła świata.

Dar Młodzieży prawie gotowy do drogi. Obecnie polska fregata w Stoczni Remontowej Nauta w Gdyni przechodzi ostatnie prace przygotowawcze przed podróżą dookoła świata. Start Rejsu Niepodległości już 20 maja w samo południe.

– Kończymy bardzo istotną rzecz, a mianowicie uruchamianie oczyszczalni wód balastowych. Ona jest zamontowana, w tej chwili mamy pana z serwisu Alfa Laval – producenta oczyszczalni. Sprawdza, czy jest ona prawidłowo zamontowana, sam ją uruchomi, a następnie przeszkoli załogę. Mamy także piękne nowe mahoniowe schody, które wykonał cieśla, członek załogi. W poniedziałek planujemy wyjść ze stoczni i wypłynąć na dwie godziny w morze, w celu regulacji śruby nastawnej – mówi kpt. ż.w. Henryk Śniegocki, prorektor ds. morskich Akademii Morskiej w Gdyni.

Poinformował, że 15 maja na pokład Daru Młodzieży wchodzi pierwszy praktykant.

– Młodzież będzie miała tu ciężkie zadanie, bo ona ma sprawić to, że wszystkie mosiądze będą się świecić, statek ma być wszędzie wymalowany, żeby nie było nigdzie śladów rdzy. Ma wyglądać bardzo ładnie, żeby się dobrze prezentował w tym ważnym, także dla statku, dniu wypłynięcia w Rejs Niepodległości – mówi Śniegocki.

Producentem nowoczesnego systemu oczyszczania wód balastowych dla Daru Młodzieży jest firma Alfa Laval, wiodący światowy dostawca specjalistycznych urządzeń i rozwiązań technicznych, opartych na kluczowych technologiach wymiany ciepła, separacji i transportu płynów. Umożliwi on polskiemu żaglowcowi spełnianie rygorystycznych przepisów obowiązujących na wodach i w portach Ameryki Północnej.

– Najważniejsza sprawa to skuteczność biologiczna oczyszczania tych wód balastowych. System Alfa Laval spełnia wszelkie rygorystyczne wymogi, zarówno IMO, jak i amerykańskiego Coast Guardu. Urządzenie wykorzystuje w działaniu promieniowanie ultrafioletowe. Woda natomiast, zanim dostanie się do reaktora wypełnionego lampami UV, podlega wstępnej filtracji na bardzo dokładnym filtrze samoczyszczącym. System również automatycznie dopasowuje zużycie energii do aktualnych warunków balastowania, a zatem do czystości wody – tłumaczy Andrzej Smoleński, dyrektor ds. sprzedaży międzynarodowej Alfa Laval Polska.

Dar Młodzieży to jeden z najpopularniejszych żaglowców świata. Zapraszany jest na wszystkie zloty i regaty wielkich żaglowców w kraju i zagranicą. Rejs Niepodległości będzie dla polskiej fregaty drugą podróżą dookoła świata. Pierwszy taki rejs odbył w latach 1987/1988.

– Statek gromadzi wielu zwiedzających i dobrze, jak wygląda ładnie, bo to świadczy o: Polsce, Polakach, naszej uczelni, armatorze i o studentach, którzy tutaj odbywają praktykę. Ta kondycja statku jest dzięki pracy studentów, którzy odbywając na nim praktykę, uczą się wszystkich elementarnych, ale nie tylko, rzeczy, które będą później przydatne w ich pracy na statkach handlowych – mówi Śniegocki.

W Rejsie Niepodległości, organizowanym w 100-lecie odzyskania niepodległości, udział weźmie prawie 1 000 młodych osób z całego kraju. Planowanych jest osiem wymian załogi. Dar Młodzieży podczas podróży dookoła świata odwiedzi łącznie 22 porty w 18 państwach.

– Statek z Gdyni popłynie najpierw do Tallina, następnie do Kopenhagi i Norwegii, by wrócić do Szczecina na Światowe Dni Morza. Jak się oderwiemy już od Szczecina, to rozpoczniemy rejs dookoła świata. Pierwszym portem będzie Bremerhaven, a następnie: Bordeaux, Wyspy Kanaryjskie, Dakar, Cape Town, Mauritius, Dżakarta, Singapur, Szanghaj, Osaka, dwa porty w Stanach Zjednoczonych, dwa porty w Meksyku, Panama, Miami, Azory, Londyn, no i powrót do kraju – wymienia kpt. ż.w. Ireneusz Lewandowski, komendant Daru Młodzieży.

Zakończenie Rejsu Niepodległości planowane jest na marzec 2019 r. Jego organizatorami są Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Akademia Morska w Gdyni oraz Pallotyńska Fundacja Misyjna Salvatti.pl.

Długie przygotowania

W grudniu ubiegłego roku Dar Młodzieży rozpoczął remont klasowy. Jego podwodną część dokładnie oczyszczono z muszli i porostów. Przy okazji sprawdzono i wymieniono elementy ochrony anodowej kadłuba. Dodatkowo konserwację przeszły wał śrubowy, śruba napędowa oraz trzon steru, tak by podróż dookoła świata przebiegała bez zakłóceń. Wymieniono elementy poszycia nadbudówki i międzypokładów, olinowania stałego

oraz tzw. bejfuty, czyli przegubowe mocowania rei do masztów. Szczegółowe przeglądy objęły także wyposażenie i urządzenia pokładowe. Wśród nich m.in. kluzy, kabestany, windy oraz łańcuchy.

Z powodu kończącego się resursu sprawdzony został silnik główny SG 2 żaglowca. Dokładnie oczyszczono i zakonserwowano zbiorniki balastowe, paliwa i wody słodkiej. Ważnym elementem przeprowadzanego remontu klasowego była także wymiana stosowanych na fregacie olei na oleje biodegradowalne nowej generacji wraz z dostosowanymi do nich uszczelkami.

Remont Daru Młodzieży nadzoruje Polski Rejestr Statków. Koszt prac to prawie 2 mln zł.

Dar Młodzieży w liczbach

Właściciel/armator: Akademia Morska w Gdyni

Typ: trzymasztowa fregata

Zbudowany w Stoczni Gdańskiej im. Lenina: symbol stoczniowy B 95/1

Port macierzysty: Gdynia

Wodowanie: 12.11.1981 r.

Podniesienie bandery: 4.07.1982 r.

Znak wywoławczy: SQLZ

Długość całkowita z bukszprytem: 108,815 m

Długość kadłuba: 94,8 m

Długość między pionami: 79,4 m

Szerokość na wręgach: 14,0 m

Zanurzenie maks.: 6,87 m

Powierzchnia ożaglowania podstawowego: 3015 m kw.

Wysokość masztów: fok 49,5m; grot 49,5m; krocj 46,5m

Pojemność brutto: 2255 GT

Pojemność netto: 663 NT

Wyporność: 2946 t

Prędkość pod żaglami: największy dzienny przebieg: 264.7 Mm (śr. prędkość 11.29 w)/maks. prędkość chwilowa: 19.5 w

Silnik główny: Cegielski-Sulzer typ 8 AL 20/24; 2x750 KM (552 kW)

Ster strumieniowy: VB-1100 type, Verhaar Omega BV - 250 kW

Prędkość pod silnikiem: prędk.ekonom.: 9 w; prędk. maks.: 12 w

Załoga stała: 32

Praktykanci: 130+6

Źródło: gspodarkamorska.pl

CMA CGM przejął brazylijskiego armatora.

Francuski armator CMA CGM zakończył zakup brazylijskiej linii kontenerowej Mercosul Line od duńskiego Maersk Line.

Obaj armatorzy uzgodnili warunki zakupu już w czerwcu zeszłego roku. Była to część procesu zakupu armatora Hamburg Sud przez Maersk Line. Brazylijski urząd antymonopolowy zażądał od Duńczyków, by sprzedali Mercosul przed przejęciem niemieckiego armatora.

Mercosul Line powstała w 1996 roku. Jej cztery kontenerowce o ładowności 2,5 tys. TEU zawijają do 12 różnych portów w Ameryce Południowej.

Przypomnijmy, że w lipcu tego roku Cosco Shipping złożyło ofertę zakupu armatora Orient Overseas International za cenę 6,3 mld dolarów. Uczyniłoby to z Cosco trzeciego największego przewoźnika kontenerów na świecie.

To będzie kolejna z serii połączeń i wchłoneń na rynku kontenerowym, w której efekcie sześciu armatorów kontroluje 63 proc. rynku. OOIL ma w tym rocie 2,7 proc. udziałów.

Akcjonariusze Orient Overseas zgodzili się sprzedać 68,7 proc. udziałów do Cosco. Ich cena wynosi 6,3 mld dolarów. To zbyt wysoka liczba, biorąc pod uwagę, że rynek przewozów kontenerowych dopiero wychodzi z kryzysu. Możliwe, że Cosco zgodziło się na taką cenę z powodów ambicjonalnych, nie biznesowych.

Dzięki zakupowi bowiem chiński armator będzie miał we flocie ponad 400 statków o łącznej ładowności ponad 2,9 mln TEU. Dałoby to spółce trzecie miejsce na świecie, za duńskim Marskiem i szwajcarskim Mediterranean Shipping Company. Oznacza to, że Chińczykom udałoby się w końcu przeskoczyć francuskie CMA CGM, które obecnie zajmuje trzecie miejsce.

Alianse i fuzje to sposób linii żeglugowych na przywrócenie równowagi między popytem i podażą oraz zwiększenie rentowności działalności. Miało to być następstwem efektów uzyskanych z ekonomii skali. Ostatnim przykładem konsolidacji jest fuzja armatorów Hapag-Lloyd i UASC.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Brytyjskie porty obawiają się konsekwencji Brexitu.

The British Ports Association, organizacja zrzeszająca brytyjskie porty, domaga się, aby rząd Wielkiej Brytanii spełnił swoje wcześniejsze obietnice i zagwarantował wolny handel w negocjacjach brexitowych.

Brytyjskie Stowarzyszenie Portów opublikowało raport strategiczny wzywający do pragmatycznej współpracy z UE w zakresie zarówno uznawania organów celnych, jak i umożliwienia firmom brytyjskim i europejskim na sprawne przekraczanie towarów między granicami.

Raport przedstawia potencjalne możliwości dla portów w ramach transakcji Brexit. Stowarzyszenie ostrzega jednak, że kierunek obecnych negocjacji w coraz większym stopniu zmierza w kierunku sytuacji, w której ustalenia dotyczące granic w portach będą odzwierciedlać scenariusz Brexitu "bez umowy".

- Potencjalna umowa o wolnym handlu zostanie przyjęta z zadowoleniem przez członków naszego sektora, ale jest mało prawdopodobne, aby obejmowała ona procesy graniczne. Wpływ opuszczenia Unii Celnej i jednolitego rynku będzie duży dla portów. W rzeczywistości oznacza to, że nowe kontrole graniczne w handlu między UE a Unią Europejską są prawdopodobnie nieuniknione, a opóźnienia w niektórych portach i ważnych przejściach handlowych są bardzo możliwe - powiedział Richard Ballantyne, dyrektor generalny British Ports Association.

Brexit może mieć poważne konsekwencje także dla rynku przewozu towarów masowych i kontenerów. W szczególności armatorzy będą mieli kolejne problemy z finansowaniem swoich jednostek.

Brexit uderzy bowiem mocno w europejskie banki komercyjne, który są zwyczajowym pożyczkodawcą dla armatorów. Powstanie nowych regulacji oraz nieapewna sytuacja w Wielkiej Brytanii spowodują, że będą oni jeszcze rzadziej udzielać kredytów.

To bardzo zła wiadomość dla pogrążonej w kryzysie branży transportu kontenerów i przewozów masowych. Armatorzy już teraz odczuwają brak zapasów pieniędzy z powodu utrzymujących się na niskim poziomie stawek frachtu. Przewoźnicy potrzebują nowych funduszy nie na inwestycje, ale po to, by przetrwać ten okres. A Brexit może zabrać im ostatnią deskę ratunku.

Źródło: gospodarka morska.pl

Produkcja z wiatraków w Niemczech wzrosła o 50 procent.

Tennet, jeden z niemieckich operatorów systemu przesyłowego, sporządził raport, według którego przez ostatnie pół roku niemieckie farmy wiatrowe na Morzu Północnym zwiększyły produkcję energii o 50 proc. r/r.

W ostatnich sześciu miesiącach niemiecki wiatraki na tym morzu wyprodukowały 7,77 TWh energii elektrycznej. Dla porównania w tym samym okresie w zeszłym roku ten wynik wyniósł 5,18 TWh. Ogółem w zeszłym roku niemieckie farmy wyprodukowały 10,83 TWh.

Instalacje offshore na Morzu Północnym obecnie odpowiadają za produkcję 16,5 proc. energii w całej niemieckiej energetyce wiatrowej. Resztę stanowią lądowe elektrownie, które wyprodukowały w tym roku już 38,74 TWh.

Niemcy to liderzy w morskiej energetyce wiatrowej. Niedawno MHI Vestas otrzymał kontrakt na budowę elektrowni wiatrowych o mocy 8 MW każda, które zostaną zainstalowane na morskiej farmie u wybrzeży Niemiec. Będą to największe wiatraki, jakie dotąd zamówiono komercyjnie.

Wiatraki trafią na farmę wiatrową Deutsche Buscht o łącznej mocy 252 MW. Niemcy ogółem inwestują w większe elektrownie wiatrowe, z tego względu, że farmy w tym kraju powstają na dużej odległości od lądu. Budowanie dużych wiatraków redukuje koszty inwestycji.

Deutsche Bucht otrzymał już finalną decyzję inwestycyjną oraz ma zapewnione finansowanie. Ogółem projekt będzie kosztował 1,3 mld euro. Wiatraki powstaną na Morzu Północnym, około 90 km od lądu, na głębokościach 39-41 metrów.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Koszmar na wycieczkowcu. Woda wdarła się do 50 kabin.

Chwile grozy przeżyli pasażerowie wycieczkowca Carnival Dream podczas rejsu po Karaibach. Korytarz i 50 kabin zaląła woda. Nikomu nic się nie stało, a nagranie pokazujące tę niecodzienną sytuację trafiło do sieci.

Powódź spowodowała awaria systemu przeciwpożarowego na statku. Chociaż sytuacja wyglądała groźnie, to jak czytamy w oficjalnym oświadczeniu Carnival Cruise Line, ani przez chwilę nie wpłynęła na bezpieczną eksploatację wycieczkowca, dlatego też zdecydowano, że rejs będzie kontynuowany zgodnie z planem.

Usuwanie awarii trwało dokładnie sześć godzin. W tym czasie załoga najpierw zebrała wodę wiadrami, a następnie osuszyła i powymieniała zniszczone wykładziny. Posprzątano również zalane kabiny, tak aby pasażerowie mogli bezpiecznie spędzić noc w swoich łóżkach.

Łącznie poszkodowanych zostało około 100 osób. Otrzymali pełny zwrot kosztów oraz 50% zniżki na kolejny rejs. Dodatkowo Carnival Cruise Line zaoferował im możliwość zejścia ze statku w najbliższym porcie i darmowy przelot do domu. Z tej możliwości skorzystały tylko dwie osoby. – Bardzo pozytywna postawa naszych gości i załogi w tej sytuacji jest dowodem na to, że jesteśmy ulubioną linią wycieczkową w Ameryce – napisano w oświadczeniu.

Carnival Dream operatora Carnival Cruise Line ma 305,47 m długości, 38 m szerokości, 8,3 m zanurzenia oraz 128 251 GT. Wycieczkowiec został zbudowany w 2009 r. w stoczni Fincantieri we Włoszech. Na pokład statek zabiera 3 646 pasażerów oraz 1369-osobową załogę. Znajduje się na nim 14 pokładów i 1 813 kabin. Na gości statku czekają m.in. liczne restauracje i bary, minigolf, teatr, SPA, baseny, kasyno i sklepy.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Polska Żegluga Morska z zyskiem za 2017 r.

Grupa Kapitałowa Polska Żegluga Morska zanotowała za 2017 r. 117 mln zł zysku – poinformował zarządca komisaryczny w PŻM Paweł Brzezicki. To pierwszy dodatni wynik przedsiębiorstwa od pięciu lat.

Powodem wprowadzenia w PŻM w lutym 2017 r. zarządu komisarycznego była trudna sytuacja największego narodowego armatora, ciągły brak symptomów poprawy koniunktury na światowym rynku shippingowym, a także brak odpowiednich działań dotychczasowego kierownictwa Grupy PŻM - podał wcześniej resort gospodarki morskiej.

"Wynik bilansowy Grupy Kapitałowej Polska Żegluga Morska za rok 2017 wynosi 117 mln zł" - powiedział dziennikarzom w Szczecinie Brzezicki. "To pierwszy dodatni wynik po pięciu latach ujemnych wyników. W

związku z tym zdolność inwestycyjna (...) Grupy Kapitałowej rośnie. Rośnie także zaufanie instytucji finansujących, nie ma najmniejszego zagrożenia w tej chwili (...), wszystkie płatności są regulowane planowo, a zyski są reinwestowane głównie w tonaż" - dodał Brzezicki.

Wynik całej Grupy Kapitałowej jest dodatni, ale są firmy w jej ramach, które do dziś jeszcze nie przynoszą zysku - kontynuował Brzezicki. "Z przykrością stwierdzam, że takim przedsiębiorstwem jest sama PŻM. Myślę, że to się zmieni pod koniec tego roku i będziemy już bardzo blisko profitu z tego względu, że ciągną nas jeszcze odprawy z tytułu programu dobrowolnych odejść pracowniczych, gdzie wypłaciliśmy wielomiesięczne zarobki osobom, które zgodziły się odejść. Jeszcze kilka mniejszych spółek również ma kłopoty z uzyskaniem rentowności, ale to się powoli zmienia" - dodał.

Pytany co pozwoliło osiągnąć taki wynik Brzezicki wyliczał, "Bardzo poważne i bolesne ścięcia kosztów w wielu przypadkach oraz bardziej racjonalne gospodarowanie posiadanym, czy zarządzanym tonażem, czyli więcej wykonanej pracy przewozowej, mniej balastów, trochę lepsze stawki, bo rynek w 2017 r. był nieznacznie, ale lepszy od 2016 r."

W PŻM przeprowadzono także program dobrowolnych odejść, z którego skorzystało około 50 osób pracujących na lądzie, zostały także obniżone wynagrodzenia. Brzezicki zastrzegł jednak, że w PŻM nie było żadnej redukcji personelu.

Brzezicki poinformował także, że PŻM planuje w 8-10 latach zbudować cztery promy. Jak dodał, chce aby statki zbudowane zostały w polskich stocznich.

PŻM dzięki negocjacom ze stoczniami chińskimi chce odebrać w br. cztery statki. Dwa odebrano już w 2017 r. Brzezicki poinformował wcześniej, że poprzedni zarząd porzucił na pochylniach w stocznich chińskich kilkanaście zamówionych statków.

"Największym wyzwaniem jest zmiana opinii o PŻM wśród instytucji finansowych z tego względu, że pięć lat ponoszenia strat zrobiło swoje, jeżeli chodzi o ducha współpracy" - odpowiedział pytany o największe wyzwanie stojące przed nim. Jak dodał, "W tej chwili odzyskujemy to zaufanie".

Polska Żegluga Morska to największy polski armator oraz jeden z większych w Europie. Przedsiębiorstwo ma obecnie 55 statków, w tym cztery promy. Podstawowym sektorem działalności PŻM jest przewóz ładunków masowych.

Źródło:wnp.pl

Maszt Maciejewicza stanie w nowym miejscu.

Po 5 latach Maszt Maciejewicza ponownie pojawi się w przestrzeni miasta. Tym razem dźwig bomowy ze statku „Kapitan Konstanty Maciejewicz” stanie na nadodrzańskim bulwarze przed biurowcem Lastadia Office. W nowym miejscu będzie można go podziwiać jeszcze przed tegorocznymi Dniami Morza.

Prace przygotowawcze obejmą m.in.: wykonanie mikropali, wykopów pod fundamenty, podkładów betonowych, a w końcu wykonanie żelbetowych fundamentów, które będą stanowiły podstawę dla dźwigu.

Będzie to pierwszy etap przedsięwzięcia, dzięki któremu jeden z symboli Szczecina powróci do przestrzeni publicznej. Jeszcze przed Dniami Morza, tj. 8 czerwca 2018 roku, maszt ma stanąć na Nabrzeżu Celnym na Łasztowni, przed Lastadia Office, obok budynku bosmanatu.

– Lokalizacja ta została wytypowana po wielu konsultacjach i przyjęta pozytywnie między innymi przez środowisko żeglarskie – zaznacza Paulina Łątka z Centrum Informacji Miasta. – Jego przedstawiciele na bieżąco uczestniczą w przygotowaniach do ustawienia masztu w nowym miejscu. Zgodnie z ich sugestiami zostanie na nim zamontowane dodatkowe olinowanie, umożliwiające wciągnięcie na maszt flag oraz postawienie tam gali banderowej. Uzgodnieniom podlegało również zagospodarowanie terenu wokół - powstanie tam niewielki skwer z dwoma pamiątkowymi tablicami z brązu, poświęconymi historii masztu i jego patronowi – dodaje.

Aktualnie niemal 30-tonowa konstrukcja jest czyszczona i malowana. Na przełomie maja i czerwca zostanie przetransportowana na bulwar i ustawiona we wcześniej przygotowanym miejscu.

Dźwig bomowy, zwany popularnie „masztem Maciejewicza”, od 1990 roku stał przy wjeździe do centrum miasta, u wylotu Trasy Zamkowej. Dla wielu mieszkańców szybko stał się charakterystycznym symbolem Szczecina. W 2013 roku ze względu na zły stan techniczny został zdemontowany i poddany konserwacji.

Źródło:wSzczecinie.pl

Kolejne stocznie w Azji czeka upadek.

Mimo zwiększenia się liczby zamówień południowokoreańskie stocznie wciąż są w kiepskiej kondycji. W szczególności dotyczy to mniejszych zakładów, którym bez wsparcia rządowego grozi upadek.

Koreański rząd będzie pomagał większym stocznicom, na przykład poprzez udzielanie zamówień na najbliższe lata, w ramach polityki wsparcia dla przemysłu transportowego i stoczniowego. Mniejsze zakłady jednak nie dostaną takiej pomocy, gdyż rząd i wielu ekspertów uważa je za niepotrzebne.

Spadek cen ropy naftowej sprawił, że stocznie w Korei Południowej - z trzema największymi zakładami na świecie znalazły się w głębokim kryzysie. Ich klienci bowiem zaczęli odwoływać i przekładać zamówienia. Kryzys dotknął także armatorów z tego kraju. Postanowili więc oni utworzyć sojusz, by być bardziej konkurencyjnym na światowym rynku transportu kontenerów.

Wpływ na taką decyzję z pewnością miał zeszłoroczny upadek jednego z większych koreańskich armatorów – Hanjin Shipping. Nowy alians ma mieć nazwę Korea Shipping Partnership (KSP).

W aliansie znajdują się wszyscy 14 armatorów kontenerowych z Korei Południowej, w tym Hyundai Merchant Marine, 15 największy armator kontenerowy na świecie.

Korea idzie w ślady japońskich przewoźników. Od kwietnia przyszłego roku dotychczasowi japońscy armatorzy K Line, MOL i NYK utworzą nową spółkę żegludową: Ocean Network Express (ONE).

Źródło:gospodarkamorska.pl

Działania UOKiK mogą opóźnić projekt Nord Stream 2.

Postępowanie podjęte przez polski Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK) może opóźnić budowę gazociągu Nord Stream 2; ewentualna zwłoka będzie korzystna dla Ukrainy - ocenia w piątek rosyjski dziennik gospodarczy "Wiedomosti".

"Na razie nie jest oczywiste, na ile dalsze finansowanie (projektu) może okazać się trudne w świetle nowego postępowania antymonopolowego Polski" - piszą "Wiedomosti". Przypominają zarazem, że w 2017 roku po ogłoszeniu nowego pakietu sankcji amerykańskich wobec Rosji firmy z krajów europejskich potraktowały "bardzo poważnie" ryzyko ewentualnych kar finansowych. "Wiedomosti" przekazują przy tym wypowiedź przedstawiciela spółki Nord Stream 2 AG, która jest operatorem Nord Stream 2, iż projekt na razie realizowany jest zgodnie z planem.

Ekspert Fitch Dmitrij Marinczenko w rozmowie z dziennikiem ocenił, że postępowanie polskiego UOKiK raczej nie stanie się powodem wstrzymania projektu, natomiast może go opóźnić. Jego zdaniem partnerzy w projekcie mogą wstrzymać się z przekazaniem kolejnej transzy. Ekspert wskazuje, że fundusze zapewne będą potrzebne przed rozpoczęciem budowy morskiego odcinka gazociągu, która powinna ruszyć latem tego roku.

"Ewentualna zwłoka w budowie Nord Stream 2 to dobra wiadomość dla (ukraińskiego) Naftohazu" - zauważają "Wiedomosti". Gazeta przypomina, iż Moskwa i Kijów powinny porozumieć się w sprawie warunków tranzytu rosyjskiego gazu przez terytorium Ukrainy do krajów europejskich. Obecna umowa tranzytowa między nimi wygasa pod koniec 2019 roku i "obniżenie prawdopodobieństwa uruchomienia projektu (Nord Stream 2) i w 2020

roku - doprowadzenia go do pełnej przepustowości oznacza wzmocnienie pozycji negocjacyjnych Ukrainy" - powiedział dziennikowi Marinczenko.

W środę prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Marek Niechciał poinformował, że polski urząd antymonopolowy podjął decyzję o postawieniu zarzutów Gazpromowi i pięciu międzynarodowym podmiotom. To - jak podał UOKiK - przedsiębiorcy należący do międzynarodowych grup: Engie, Uniper, OMV, Shell oraz Wintershall.

Jak mówił Niechciał, postępowanie wyjaśniające pokazało, że mimo sprzeciwu polskiego urzędu antymonopolowego, Gazprom i spółki finansujące budowę Nord Stream 2 zdecydowały się na ten projekt. Zdaniem UOKiK może to oznaczać złamanie prawa antymonopolowego.

Gazprom w czwartek potwierdził, że otrzymał i analizuje obecnie pismo polskiego regulatora.

Gazociąg Nord Stream 2 ma powstać na dnie Bałtyku, równoległe do uruchomionego w roku 2011 gazociągu Nord Stream. Ma to być dwunitkowa magistrala gazowa o mocy przesyłowej 55 mld metrów sześciennych surowca rocznie z Rosji do Niemiec. Projektowi temu sprzeciwiają się Polska, kraje bałtyckie i Ukraina.

Źródło:pap.pl

Największa jednostka offshore może pozostać bez pracy.

Prelude FLNG, największa w historii jednostka offshore należąca do Shella, może niedługo pozostać bez pracy. Złoże, na którym miała pracować, planuje bowiem wykupić konkurent firmy.

Shell i Japan's Inpex Corp. walczą ze sobą o zakup złoża gazu 200 km na północny-zachód od brzegu Australii. A eksperci uważają, że japońska spółka, wraz ze swoją platformą Ichthys, ma przewagę nad Shellem.

Obie platformy, kosztujące łącznie ponad 50 miliardów dolarów, są obserwowane przez główne firmy energetyczne zaintrygowane różnymi metodami eksploatacji złóż. Prelude, zdolne produkować 3,6 miliona ton rocznie surowca, to największa platforma FLNG Shell, która skrapla paliwo na morzu przed załadowaniem na tankowce i wysyłką do kupujących, eliminując potrzebę podwodnych rurociągów do brzegu.

Dla Inpex budowa platforma Ichthys była ich najambitniejszym i najdroższym projektem. Obiekt może pochwalić się roczną przepustowością ponad dwukrotnie większą niż Prelude (8,9 miliona ton).

Prelude od początku obecnego roku już znajduje się na złożu wydobywczym, o które toczy się walka. Następnie gigant przez okres około 25 lat miał być używany do chłodzenia wydobytego gazu ziemnego do -162 ° C. Kiedy gaz zmniejszy swoją objętość o 600 razy, będzie eksportowany do klientów w Azji.

Obiekt będzie zacumowany i podłączony do ogromnej sieci podwodnych systemów przeznaczonych do przepływu gazu. Jednostka ma 488 metrów długości, 74 szerokości, waży około 600 tys. ton. i jest jednym z najdroższych projektów morskich w historii.

Źródło:gospodarkamorska.pl

PKN Orlen bliżej budowy farmy wiatrowej.

Ponad 20 podmiotów zgłosiło się do przetargu PKN Orlen na wykonanie koncepcji technicznej projektu budowy morskich farm wiatrowych na Bałtyku. Łączna moc inwestycji może wynieść 1200 MW. Obecnie prowadzony jest dialog techniczny z oferentami - podała spółka.

PKN Orlen podkreślił, że w celu przygotowania i realizacji projektu farm wiatrowych na Bałtyku, w plockim koncernie powołany został "dedykowany zespół specjalistów".

"Koncepcja techniczna będzie obejmowała budowę infrastruktury technicznej, pomiarowo-badawczej i serwisowej związanej z etapem przygotowawczym, realizacyjnym i eksploatacyjnym" - wyjaśniła spółka. Według niej "łączna moc inwestycji może wynieść nawet 1200 MW".

PKN Orlen informował w marcu, że ogłosił postępowanie przetargowe na zakup wstępnej koncepcji technicznej, która określi możliwości przygotowania i realizacji projektu budowy morskich farm wiatrowych na Bałtyku. Jak zapowiadał wówczas prezes koncernu po otrzymaniu ofert, przeprowadzeniu dialogu technicznego i wyborze oferenta, podpisana zostanie umowa na opracowanie wstępnej koncepcji Zespołu Morskich Farm Wiatrowych.

"Zainicjowanie projektu w zakresie farm wiatrowych jest zgodne zarówno z naszymi założeniami strategicznymi, jak też planami rozwoju polskiej gospodarki w kierunku rozwiązań niskoemisyjnych. Liczymy na duże zainteresowanie w ramach postępowania przetargowego ze strony rodzimych kontrahentów" - mówił w marcu dyrektor wykonawczy ds. energetyki w PKN Orlen Marcin Wasilewski, cytowany w komunikacie spółki.

Prezes płockiego koncernu Daniel Obajtek, omawiając pod koniec kwietnia strategiczne plany spółki, zwrócił m.in. uwagę, iż paliwem staje się również energia elektryczna, a obszar jej produkcji, aktywa wytwórcze mają potencjał wzmocnienia całej spółki. Wspomniał przy tym o analizach, dotyczących budowy farm wiatrowych na Bałtyku o mocy 1200 MW. "Już jesteśmy wytwórcą energii elektrycznej i wszystkie działania w kierunku jej produkcji są wzmocnieniem grupy" - ocenił wówczas prezes PKN Orlen.tów.

Źródło:gospodarkamorska.pl

To nie depresja, to lęk przed szczęściem. Sprawdź, czy masz objawy cherofobii.

Znasz to uczucie? Sprawy układają się tak pomyślnie, że w głowie na alarm bije myśl „To zbyt piękne, żeby było prawdziwe”? Okazuje się, że można bać się szczęścia. Lekarze klasyfikują to jako rodzaj zaburzenia psychicznego.

Można bać się szczęścia

Gdy sprawy układają się po Twojej myśli, stajesz się podejrzliwy? Łatwiej przychodzi Ci narzekanie niż mówienie o tym, co dobre? Znajomi mówią ci, że negatywnymi myślami bojkotujesz własne szczęście? A może ten opis pasuje do kogoś bliskiego? Niektórzy po prostu nie potrafią cieszyć się szczęściem.

Ta irracjonalna niechęć do odczuwania szczęścia zyskała naukową nazwę - to "cherophobia". Określenie zaczerpnięte z greki ('chairō' - raduję się) oznacza po prostu strach przed doznawaniem przyjemnych uczuć. Lęk budzi nie sama przyjemność, ale przekonanie, że jeśli popuścisz cugle i pozwolisz sobie na radość i bez troskę, stanie się coś strasznego.

Cherofobia nie jest pojęciem powszechnie stosowanym, nie znalazła się też w klasyfikacji zaburzeń psychicznych Amerykańskiego Towarzystwa Psychiatrycznego DSM-5. Jednak zdaniem lekarzy nie brakuje pacjentów podejmujących terapię z tą formą lęku.

Kim jest cherofob?

Osoba, która cierpi na cherofobię prawdopodobnie nie jest permanentnie nieszczęśliwa, natomiast - co charakterystyczne - unika sytuacji, które mogłyby wprawiać ją w bardzo dobry nastrój.

Jakie są najbardziej symptomatyczne zachowania osoby dotkniętej tym zaburzeniem lękowym?

Cherofob:

- unika sytuacji, które mogłyby wywołać w nim pozytywne uczucia ze względu na obawę, że stanie się coś złego,
- martwi się na zapas,
- uważa, że za radość trzeba płacić wysoką cenę,
- odczuwa niepokój przed spotkaniem towarzyskim,
- jest przekonany, że radość czyni człowieka gorszym, niemoralnym, godnym pożałowania,
- jego zdaniem okazywanie zadowolenia jest niewłaściwe.

- To poczucie beznadziei. Boisz się lub unikasz tego, co mogłoby dać ci zadowolenie, bo cały czas czujesz, że to nie potrwa długo - mówi Stephanie Yeboah w rozmowie z *The Metro* o tym jak to jest żyć z cherofobią.

- W moim przypadku objawy cherofobii wywoływały głównie sukcesy takie wygranie przetargu, wykonanie trudnego zadania lub zdobycie klienta. To wszystko sprawiało, że czułam się nieswojo - opowiada.

Mechanizm sabotowania własnego szczęścia

Jak wyjaśnia psychiatra dr Carrie Barron, związana z Psychology Today, przyczyn cherofobii i hedonofobii (lęku przed odczuwaniem przyjemności) należy szukać w okresie, w którym kształtowała się nasza osobowość - w dzieciństwie.

- W dzisiejszych czasach, gdy tak wiele mówi się o dążeniu do szczęścia, strach przed odczuwaniem pozytywnych emocji może wydawać się czymś nieprawdopodobnym - pisze. Jeśli natomiast spojrzymy na ten mechanizm przez pryzmat dzieciństwa, okaże się że to zjawisko jest dużo bardziej zrozumiałe i powszechne. Jego źródła można wiązać z systemem kar i nagród stosowanym przez rodziców. Jeśli stosunkowo często spotykała nas kara, po tym jak odczuwaliśmy przyjemność, mógł się w nas wykształcić mechanizm sabotowania własnego zadowolenia.

- Awersja do odczuwania przyjemności może wynikać z tego, że na pewnym etapie spotykaliśmy się z gniewem, karą lub upokorzeniem, co zabijało naszą radość - tłumaczy dr Barron. Nauczyliśmy się unikać jej w obawie, że gdzieś za rogiem czai się лихо. Z tyłu głowy ciągle mamy myśl o cenie, jaką przyjdzie zapłacić za chwile szczęścia. Potencjalne koszty wydają się przekraczać zyski.

Cherofobia to zatem nic innego jak mechanizm obronny, który wykształcił się z powodu konfliktów lub traum we wczesnym okresie rozwoju osobowości.

Czy można to wyleczyć?

Terapia cherofobii często przebiega podobnie jak leczenie depresji, co zdaniem Yeboah nie jest szczególnie skuteczne. Wg dr Barron psychoterapia zorientowana na wglądzie i terapia poznawczo-behawioralna mogą być najbardziej użyteczne, ponieważ pomagają zrozumieć przyczyny lęku i pozwalają przepracować negatywne skojarzenia między odczuwaniem przyjemności a bólem.

Psychiatra zachęca do „pogrzebania” w swojej przeszłości i potrenowania beztroski, której mogło zabraknąć w dzieciństwie. Zaleca wyrozumiałość wobec samego siebie, dawanie sobie prawa do marnowania czasu, zabawy i szczęścia - bez nadmiernej obawy o negatywne konsekwencje.

Wiele wskazuje na to, że skuteczność takiej terapii jest duża. Walka z cherofobią to po prostu zmiana wzorców myślenia.

Źródło:Focus.pl

Info OMK.

W jakich sytuacjach Związek 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.

www.omk.org.pl

Jedenastka weekendu 36. kolejki Ekstraklasy.

Za nami wszystkie mecze 36. - przedostatniej w sezonie 2017-18 - kolejki Lotto Ekstraklasy. W redakcji "Piłki Nożnej" dokładnie przyjrzelśmy się grze wszystkich drużyn i wybraliśmy najbardziej wyróżniających się piłkarzy, którzy trafili do naszej jedenastki weekendu. Oto oni.

Tym razem z zespole weekendu zabrakło zdecydowanego dominatora, jednak aż cztery kluby wprowadziły do niego po dwóch zawodników. Z bardzo dobre strony spisała się Cracovia, która pokonała w delegacji Sandecję Nowy Sącz, a do bohaterów tego spotkania zaliczali się **Michał Helik**, który strzelił gola, a także **Adam Wilk**, który obronił karnego.

Ze zwycięstwa mógł się również cieszyć Śląsk Wrocław, który odprawił z kwitkiem Piast Gliwice i zepchnął go do strefy spadkowej ekstraklasy. W tym wypadku na wyróżnienia zapracowali sobie **Mateusz Cholewiak** i **Robert Pich**, który dwukrotnie wpisywał się na listę strzelców.

Po dwie nominacje otrzymali także piłkarze Jagiellonii Białystok (**Guilherme** i **Bartosz Kwiecień**), a także Wisły Płock (**Jose Kante** oraz **Nico Varela**).

W jedenastce weekendu nie mogło również zabraknąć znajdującego się ostatnio w bardzo wysokiej formie **Sebastiana Szymańskiego** z Legii Warszawa, który rozegrał znakomitą partię przeciwko Górnikowi Zabrze. Dla świeżo upieczonego reprezentanta Polski było to już czwarte wyróżnienie w sezonie.

| TABELA | | | | | | |
|-------------------------|----|----|----|-------|----|--|
| 36 kolejka | | | | | | |
| | Z | R | P | Z/S | P | |
| 1 Legia Warszawa | 21 | 4 | 11 | 52:35 | 67 | |
| 2 Jagiellonia Białystok | 19 | 7 | 10 | 53:40 | 64 | |
| 3 Lech Poznań | 16 | 12 | 8 | 53:31 | 60 | |
| 4 Górnik Zabrze | 15 | 12 | 9 | 66:54 | 57 | |
| 5 Wisła Płock | 17 | 6 | 13 | 52:43 | 57 | |
| 6 Wisła Kraków | 15 | 10 | 11 | 51:40 | 55 | |
| 7 Zagłębie Lubin | 12 | 13 | 11 | 43:42 | 49 | |
| 8 Korona Kielce | 12 | 13 | 11 | 49:52 | 49 | |
| 9 Cracovia | 13 | 11 | 12 | 50:48 | 50 | |
| 10 Śląsk Wrocław | 12 | 11 | 13 | 49:54 | 47 | |
| 11 Arka Gdynia | 11 | 10 | 15 | 46:47 | 43 | |
| 12 Pogoń Szczecin | 11 | 9 | 16 | 42:53 | 42 | |
| 13 Lechia Gdańsk | 9 | 12 | 15 | 45:57 | 38 | |
| 14 Bruk-Bet Termalica | 9 | 9 | 18 | 39:62 | 36 | |
| 15 Piast Gliwice | 7 | 13 | 16 | 36:48 | 34 | |
| 16 Sandecja N. Sącz | 6 | 14 | 16 | 33:53 | 32 | |

Źródło: PiłkaNozna.pl

Wydarzyło się 14 maja - kalendarium

14 maja jest 134 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 231 dni. 14 maja jest w Polsce Dniem Farmaceuty.

Imieniny obchodzą:

Ampelia, Ampeliusz, Bonifacy, Dominika, Egidia, Fenenna, Idzi, Izydor, Jeremi, Jeremiasz, Koryna, Maciej, Maria Michał i Wiktor.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1772r. – I rozbiór Polski: wojska austriackie przekroczyły granicę Polski.

1796r. – Edward Jenner pierwszy raz zaszczepił 8-letniego chłopca wirusami ospy krowianki, uzyskując dzięki temu jego odporność na wirusy ospy prawdziwej..

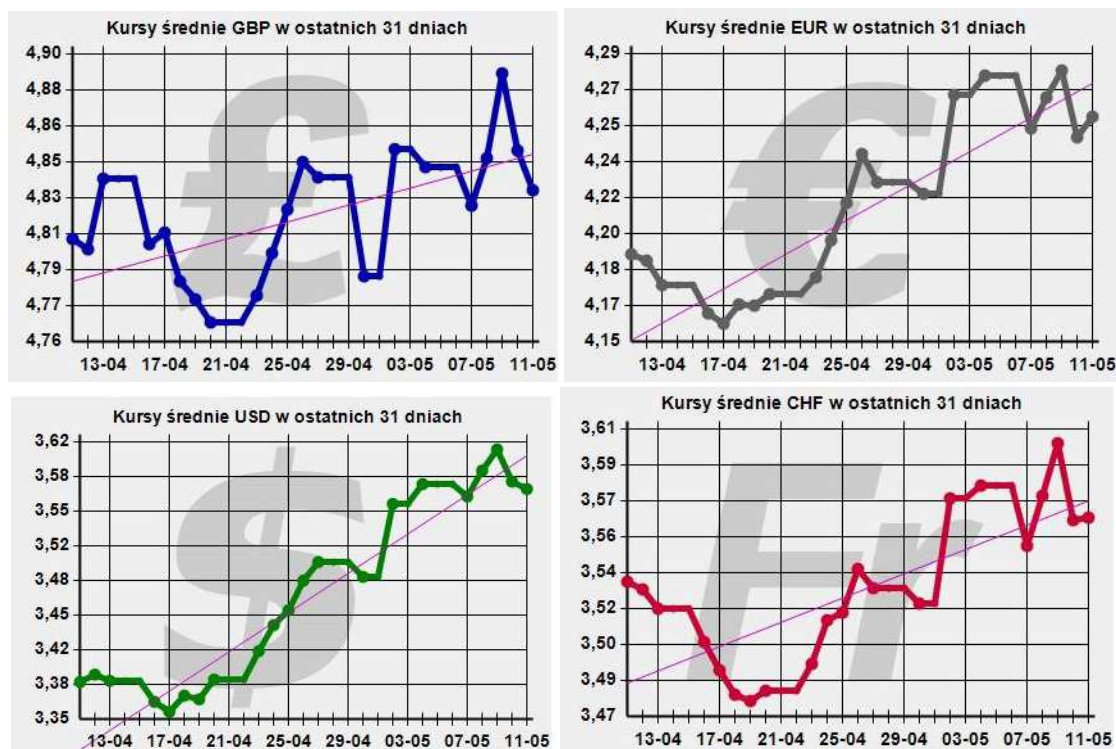
1831r. – Powstanie listopadowe: klęska powstańców w bitwie pod Daszowem.

1922r. – Reprezentacja Polski w piłce nożnej rozegrała pierwszy w historii mecz międzypaństwowy przed własną publicznością, przegrywając na Stadionie Cracovii z Węgrami 0:3.

1926r. – Przewrót majowy: wobec kontrataku wojsk marszałka Józefa Piłsudskiego polskie władze wycofały się do Wilanowa, gdzie wieczorem prezydent Stanisław Wojciechowski złożył urząd, a premier Wincenty Witos podał swój rząd do dymisji..

2009r. – Europejska Agencja Kosmiczna wystrzeliła z kosmodromu w Gujanie Francuskiej *Kosmiczne Obserwatorium Herschela* i satelitę *Planck*.

Kursy walut (kursy średnie NBP)





Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI:Exchange)

[+ WATCHLIST](#)

*Data is delayed | USD

Last | 05/11/2018

52 week range

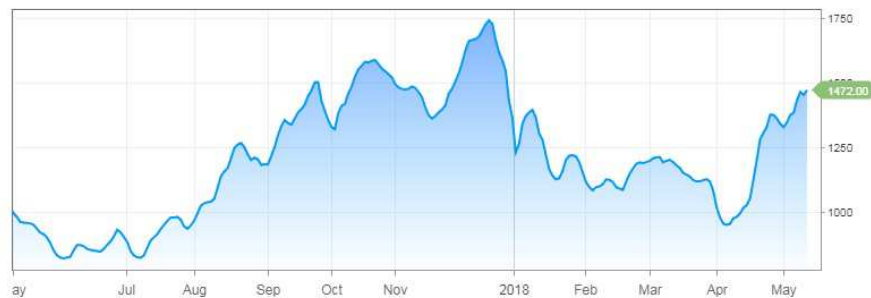
1,472.00 +19.00 (+1.31%)

948.00 - 1,472.00

1D 5D 1M 3M 6M YTD 1Y 5Y ALL

+ Comparison

1D Display Studies + ↻ ↗



SUMMARY NEWS PROFILE

KEY STATS

Day High 1,472.00 Day Low 1,472.00

Rozrywka

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2 | | 9 | 4 | | | | | 6 |
| 1 | 3 | | | 9 | | 5 | | |
| | 5 | | 1 | 8 | 3 | | | 9 |
| 8 | | | 2 | 1 | | 4 | | |
| 5 | | | | | | 2 | 9 | |
| 6 | | | | | | | | 1 |
| | | | | | | | 4 | |
| 3 | | | 8 | | | | 1 | 5 |
| | | | | | | 6 | | |

(c) 2018 OnlineSudoku.pl

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6 | | | | 5 | 2 | 1 | | |
| | | 2 | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | 1 | | 4 | | | 2 | | |
| 8 | | 7 | | | | 2 | | 4 |
| | 3 | | | | | 7 | | 6 |
| 1 | | | | 4 | 8 | | | 7 |
| 5 | | | | | | | 3 | |
| 4 | 8 | 6 | | 3 | | | | |

(c) 2018 OnlineSudoku.pl



W Londynie w czasie II wojny światowej na jednym z domów umieszczono napis:

"Zapisz się do wojska, do sekcji skoczków spadochronowych. Teraz bardziej niebezpiecznie jest przejść przez ulicę, niż skoczyć ze spadochronem."

Pod spodem ktoś dopisał:

"Chętnie bym się zapisał, ale biuro jest po drugiej stronie ulicy".