

DFDS zamawia kolejny prom.

Firma DFDS zdecydowała się na zamówienie jeszcze jednego nowego promu z chińskiej stoczni Jinling. Będzie to już piąta z rzędu nowa jednostka budowana przez te zakłady dla duńskiego operatora. Jej dostawa przewidziana jest na rok 2020.

Nowy statek ro-ro ma dokładnie tę samą specyfikę, co cztery zamówione wcześniej promy. Charakteryzują się one przede wszystkim bardzo długą linią ładunkową – aż 6700 metrów - pozwalającą na równoczesny transport nawet 450 naczepek.

„Razem z tym nowym promem nasze zamówienie zwiększyło się aż do pięciu promów towarowych, które jeszcze bardziej poprawią efektywność i pozwolą nam obsłużyć oczekiwany wzrost w naszej siatce połączeń w Europie Północnej oraz na Morzu Śródziemnym, a także wspierać handel oraz pomagać naszym klientom rozwijać ich działalność” - powiedział Niels Smedegaard, szef DFDS.

Nowe jednostki pozwolą przewoźnikowi nie tylko zwiększyć możliwości przewozowe, ale również ograniczyć wpływ działalności na środowisko. Wszystko dzięki dużej powierzchni ładunkowej przy zachowaniu podobnych parametrów w zakresie zużycia paliwa, jak w przypadku mniejszych jednostek. Zmniejszy się też koszt transportu w przeliczeniu na jednostkę cargo.

Pięć wspomnianych promów ro-ro do obsługi regularnych połączeń realizowanych przez DFDS to nie jedyna inwestycja we flotę, realizowana obecnie przez przewoźnika. Przed kilkoma miesiącami zamówił one dwa nowe promy typu ro-pax, które będą obsługiwały połączenia na Morzu Bałtyckim (między Kłajpedą a Szwecją i Niemcami) – powstaną one w chińskiej stoczni Guangzhou Shipyard International (GSI) i zostaną dostarczone w 2021 r. W tym samym roku DFDS otrzyma nowy, wycarterowany od Stena RoRo prom ro-pax, który będzie obsługiwał połączenia na kanale LaManche.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Zwodowano najnowocześniejszy i największy kadłub aluminiowy.

Wodowanie najnowocześniejszego oraz największego na świecie kadłuba aluminiowego odbyło się 16 czerwca 2018 r. w Aluship Technology przy użyciu pływającego doku.

Aluminiowy kadłub promu ZeroCat120 został zbudowany przez zespół Aluship Technology dla Stoczni Fjellstrand AS Norway zgodnie z obowiązującymi normami IACS oraz podstawowymi zasadami osób niepełnosprawnych zgodnie z Universal Design (<http://universaldesign.ie>). Na prawej burcie znajduje się winda umożliwiająca osobom niepełnosprawnym parkowanie i dostęp do wszystkich pomieszczeń dla pasażerów bez blokowania przejazdu większym samochodom ciężarowym.

Kadłub wyróżnia się takimi cechami jak waga łącznie 372 ton aluminium, długość 87,5 m, szerokość 20,8 m. Jednostka jest przeznaczona do transportu pojazdów samochodowych oraz 296 pasażerów. Prom zasilany na baterie jest energooszczędny i przyjazny dla środowiska. Główny pokład samochodowy to otwarty pokład RO-RO z 7 pasami dla ruchu samochodowego, umożliwiającymi bezpieczne parkowanie z ograniczoną pomocą członków załogi. Kadłub zostanie przetransportowany do Fjellstrand AS w Norwegii w celu kompletnego wyposażenia.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Nawet 80 tys. nowych miejsc pracy dzięki rozwojowi morskiej energetyki wiatrowej.

Przewidujemy w takich bardzo ostrożnych szacunkach, że będzie to około 70 do nawet 80 tys. miejsc pracy – powiedział o rozwoju morskich farm wiatrowych w Polsce Zbigniew Gryglas, poseł na Sejm RP i przewodniczący

parlamentarnego zespołu ds. morskiej energetyki wiatrowej, podczas seminarium „Założenia Narodowego Programu Rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej”, które we wtorek odbyło się w Gdyni. Jego uczestnicy rozmawiali m.in. o korzyściach, jakie dla polskiego przemysłu przyniesie rozwój tego sektora energetyki.

– To wielka korzyść także dla budżetu państwa, bo w postaci podatków budżet będzie mógł liczyć na kilkadziesiąt dodatkowych miliardów złotych, słowem, to gigantyczny impuls dla polskiej gospodarki – mówi Zbigniew Gryglas, poseł na Sejm RP i przewodniczący parlamentarnego zespołu ds. morskiej energetyki wiatrowej.

Poinformował, że prace parlamentarnego zespołu ds. morskiej energetyki wiatrowej są „na bardzo zaawansowanym etapie”, zwłaszcza w części udziału polskiego przemysłu w procesie budowy morskich farm wiatrowych. Dodał, że Narodowy Program Morskiej Energetyki Wiatrowej ma zostać przyjęty jeszcze w tym roku. Zakłada on m.in. gospodarczy rozwój regionów zlokalizowanych wokół portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin-Swinoujście oraz Ustka i Kołobrzeg, jak również zwiększenie potencjału produkcyjnego oraz utworzenie nowych miejsc pracy.

Jak szacują eksperci, pierwsza morska farma wiatrowa może stanąć u wybrzeży Polski za 4-5 lat.

– Już dzisiaj przedsiębiorstwa korzystają z tego, że energetyka wiatrowa na morzu będzie rozwijana w Polsce. Już dzisiaj muszą rozpocząć planowanie swojej infrastruktury, chociażby portowej, tak żeby być w stanie obsługiwać te pierwsze farmy wiatrowe w polskiej strefie wyłącznej Morza Bałtyckiego – mówi Janusz Gajowiecki, prezes Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej.

Mariusz Witoński, prezes Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej, podkreślił, że Polska powoli wchodzi w fazę ustanawiania zasad rozwoju tej nowej gałęzi energetyki na morzu.

– Jesteśmy przekonani, że rozwój morskiej energetyki wiatrowej będzie niezwykle istotnym czynnikiem poprawy koniunktury w polskim przemyśle morskim w perspektywie najbliższych kilkunastu lat. Chcielibyśmy, aby proces ten regulowały nie tylko mechanizmy stricte rynkowe, ale aby również w tym zakresie państwo polskie przygotowało odpowiednie regulacje – mówi Mariusz Witoński, prezes Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej.

Do roku 2035 moc morskich farm wiatrowych po polskiej stronie Bałtyku szacowana jest na ok. 8 GW. Polski przemysł jest w stanie zapewnić co najmniej 50% wartości zamówień związanych z budową farm wiatrowych na polskich wodach, a w perspektywie kilku kolejnych lat – nawet 75%.

– Jeżeli te projekty ruszą w takim zakresie, o jakim w tej chwili mówimy, to myślę, że nawet nasze moce produkcyjne mogą być niewystarczające do tego, żeby zrealizować to zadanie. Technicznie, organizacyjnie, technologicznie jesteśmy gotowi, w tej chwili realizujemy projekty tego typu w Europie. Właśnie akurat ukończyliśmy projekt podstawy fundamentów dla morskiej farmy wiatrowej Borkum Riffgrund 2 (BR2) dla Ørsted – mówi Arkadiusz Kropidowski, dyrektor handlowy ST3 Offshore.

Wysokość nakładów inwestycyjnych w budowę morskich farm wiatrowych po polskiej stronie Morza Bałtyckiego, przy zabezpieczonym udziale polskiego przemysłu, oceniana jest na 80-95 mld zł. Obecnie w mocy utrzymanych jest dziewięć pozwoleń lokalizacyjnych dla projektów morskich farm wiatrowych zlokalizowanych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej, wydanych w latach 2012-2013. Na czele stawki deweloperów znajdują się Polska Grupa Energetyczna, Baltic Trade Invest, PKN Orlen oraz Polenergia, w której 50% udziałów w realizowanych przez spółkę projektach przejął koncern Statoil/Equinor.

Jak wynika z raportu Global Wind Energy Council (GWEC), w 2030 r. energia wiatrowa może pokrywać około 20 proc. światowego zapotrzebowania na energię. Łączna moc elektrowni wiatrowych ma wynieść wtedy nawet ok. 2 100 GW. To pięć razy więcej niż obecnie. Taki wzrost oznacza redukcję emisji dwutlenku węgla o ponad 3,3 mld ton rocznie oraz inwestycje na poziomie 200 mld euro rocznie. Znaczna część wzrostu przypadnie na Chiny. Ich udział w światowej energetyce wiatrowej wyniesie 666,5 GW, czyli prawie czterokrotnie więcej niż teraz – czytamy w raporcie.

Seminarium „Założenia Narodowego Programu Rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej” odbyło się w ramach wyjazdowego posiedzenia parlamentarnego zespołu ds. morskiej energetyki wiatrowej. Jego organizatorami byli Polskie Towarzystwo Morskiej Energetyki Wiatrowej oraz Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Sighvatur już gotowy. Stocznia ALKOR zakończyła remont islandzkiego longlinera..

Sighvatur GK 57 przekazany armatorowi. W sobotę po zakończonym remoncie jednostka wypłynęła z Gdańska do Islandii. W stoczni ALKOR zmieniła się nie do poznania.

Islandzki longliner Sighvatur GK 57, dawniej m/v Saevik GK 257, został m.in. przedłużony o ponad 5 m dzięki zamontowaniu specjalnej wstawki śródokręcia o długości 4,635 m oraz przedłużeniu rufy. Na dziobie i rufie dobudowano nadbudówki, a pokłady ochronne statku podwyższono. Gruntownie wyremontowano także jego wnętrze.

Po przedłużeniu longlinera dla islandzkiego armatora VISIR ehf ma 48,2 m długości oraz 8 m szerokości. Na jego pokładzie zmieści się 400 skrzyń na świeżą rybę o pojemności 460 l każda, które w ładowni będą ustawiane w cztery warstwy. Dzięki specjalnym zabezpieczeniom ładunek nie będzie się przesuwiał podczas rejsu. Statek został także wyposażony w linę o długości aż 36 km. Na niej co półtora metra zawieszonych jest łącznie 24 000 haczyków na przynętę.

Sighvatur GK 57 to 13. statek dla Islandczyków, który został przebudowany w stoczni ALKOR.

Współpraca z Islandczykami dla Stoczni ALKOR rozpoczęła się w 2007 r. Wyremontowano tam i przebudowano następujące statki: Ljosafell SU 70 (Lodnovinnslan hf, 2007/2008), Drangavik VE 80 (Vinnslustöðin, 2008), Norma Mary H 110 (Samherji hf, 2011/2012), Gudmundur VE 29 (Isfelag hf, 2013), Helga Maria AK 16 (HB GRANDI hf, 2013), Malmey SK 1 (Fisk Seafood ehf, 2014), Fjölur GK157 (VISIR ehf, 2015), Beitir NK 123 (Sildarvinnslan hf, 2015), Blaengur NK 125 (Sildarvinnslan hf, 2016), Thot (Icelandic Coast Guard, 2016), Hamar SH 224 (Kristinn J. Friðþjófsen ehf, 2017), Stormur HF 294 (Stormur Seafood hf, 2016/2017).

ALKOR wykonuje wszelkiego rodzaju prace remontowe, zarówno bieżące, jak i klasowe, a także przebudowuje i przedłuża statki. To jedna z nielicznych w kraju stocznia remontowych wyposażona we własny pływający dok. Ma on 155 m długości, 24,7 m szerokości pomiędzy basztami, a jego udźwig wynosi 8 000 t. Od momentu założenia firmy w 1989 r., wyremontowała ona i przebudowała prawie 800 statków różnych typów i bander, w tym m.in. polskie, norweskie, brytyjskie, holenderskie, niemieckie czy greckie.

Źródło: gospodarka.morska.pl

Takiego wycieczkowca w Szczecinie jeszcze nie było.

Seabourn Ovation w Szczecinie. Prawie 200-metrowa jednostka zacumowała w czwartek 14/06 przy Nabrzeżu Polskim. To największa i najbardziej ekskluzywna jednostka, jaka kiedykolwiek cumowała w tym porcie.

Wycieczkowiec Seabourn Ovation ma 211 m długości, 36 m szerokości, 6,7 m średniego zanurzenia oraz 40 350 GT. Statek pasażerski został zbudowany w tym roku we włoskiej stoczni Fincantieri. Jego operatorem jest Seabourn.

Statek pływa pod włoską banderą po portach całego świata. Obecnie trwa 29-dniowy rejs z Lizbony do Kopenhagi. Ze Szczecina wycieczkowiec popłynie jeszcze m.in. do Sztokholmu, Turku i Kłajpedy.

Na pokład Seabourn Ovation zabiera 432-osobową załogę i ponad 500 pasażerów. Znajduje się tam łącznie 12 pokładów i 266 kabin. Dla pasażerów przygotowano liczne atrakcje, wśród nich m.in. restauracje i bary, sklepy, SPA, centrum fitness, baseny, centrum wycieczkowe, sala gier karcianych oraz marina.

W tym sezonie wycieczkowym do Szczecina przypłynie jeszcze jeden statek pasażerski. Będzie to Gann. Jednostka spodziewana jest 29 czerwca.

Źródło: pap.pl

Trzech armatorów otworzyło nowy serwis na szlaku Chiny – Australia.

Armatorzy Hyundai Merchant Marine (HMM), Evergreen i APL połączyły siły w uruchomieniu nowej usługi na szlaku Chiny - Australia.

Cotygodniowe usługi obejmują porty w Ningbo, Szanghaju, Yantian, Sydney, Melbourne i Brisbane. Serwis wystartuje 17 sierpnia, po pierwszym rejsie w ramach usługi Hyundai Supreme z portu Ningbo.

Łącznie w serwisie zostanie rozmieszczonych pięć statków TEAM Panamax o ładowności 4600 TEU. HMM zapewni dwa jednostki, natomiast Evergreen i APL trzy jednostki.

Wcześniej HMM było obecne na tym serwisie, poprzez zakup miejsca od Maersk, MSC, ONE i Hamburg Süd. HMM poinformował, że obecnie podniósł australijskiego agenta do statusu spółki zależnej, aby wzmocnić swoją pozycję w Australii i zapewnić bardziej stabilną obsługę. Proces zostanie zakończony przed uruchomieniem nowej usługi.

Evergreen powiedział, że nowa usługa wzmocni dwie istniejące usługi, które zawijają do portów w Chinach, Japonii, Korei, Tajwanie i Australii.

Źródło:RadioGdańsk.pl

Policja bada port w Pireusie. Mogło tam dochodzić do oszustw podatkowych.

Władze Unii Europejskiej i Włoch badają podejrzane o oszustwa podatkowe na szeroką skalę przez chińskie gangi przestępcze importujące towary za pośrednictwem największego greckiego portu w Pireusie, stanowiącego bramę handlową między Chinami a Europą.

- Podatek VAT jest całkowicie omijany, z ogromnymi stratami dla krajowych organów podatkowych i dla społeczności - powiedział Fabio Botto ze specjalnej jednostki dochodzeniowej włoskiego Centralnego Biura ds. Zwalczenia Nadużyć Finansowych.

Botto dodał, że oszustwa w Pireus, części chińskiego projektu Pasa i Szlaku, kosztowało Włochy dziesiątki milionów euro w niezapłaconych podatkach VAT, chociaż całkowita suma może być znacznie wyższa, ponieważ śledztwo nie zostało zakończone.

Europejski Urząd ds. Zwalczenia Nadużyć Finansowych (OLAF) potwierdził, że współpracuje z Włochami przy dochodzeniu, ale odmówił podania szczegółów, powołując się na poufność.

Botto powiedział, że jego agencja miała dowody na to, że chińskie firmy prowadzone przez grupy przestępcze w sposób nieuczciwy unikają cel importowych i podatku VAT od dużych przesyłek towarów przez Pireus.

Grupy te importują towary, często podrabianą odzież i obuwie, i masowo podwyższają ich wartość dla unijnych zwyczajów, aby uniknąć cel importowych - powiedział. Kłamią również o firmach, które otrzymują towary, co pozwala im uniknąć podatku VAT.

Grecka jednostka ds. przestępstw finansowych prowadzi osobne dochodzenie w sprawie podejrzenia o oszustwo podatkowe dotyczące chińskich towarów przewożonych przez Pireus. Grecka jednostka miała niewielki kontakt z władzami włoskimi i unijnymi i nie została poinformowana o szerszym śledztwie.

Przypomnijmy, że chiński koncern Cosco kupił w zeszłym roku 51 proc. udziałów w Pireusie za kwotę 280,5 mln euro. Rząd grecki pozyskał dzięki temu fundusze na spłatę swoich długów. Teraz Chińczycy planują inwestycje w swój nowy obiekt. Ich celem jest osiągnięcie w 2018 roku obrotów rzędu 5 mln TEU rocznie i uczynienie z Grecji wielkiego hubu transportowego dla handlu między Azją i Wschodnią Europą.

- Jeśli osiągniemy ten poziom, to Pireus spokojnie znajdzie się w 30 największych portów na świecie - powiedział nowy dyrektor zarządzający portu - Fu Cheng Qiu.

Planowana rozbudowa wysunęły by także Pireus na 5 miejsce na liście europejskich portów kontenerowych (obecnie 8. miejsce), wyprzedzając hiszpańskie Algeciras i Walencję. To nie pierwsze inwestycje Cosco w greckim porcie. Koncern od 2009 roku był właścicielem dwóch nabrzeży, w które zainwestował 3,3 mln TEU.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Popyt na LNG ograniczony w małych i średnich portach.

Chociaż skroplony gaz LNG jest interesującym paliwem o globalnym potencjale wzrostu, popyt na niego jest niski w małych i średnich portach.

Raport przygotowany dla duńskiego portu w Esbjerg w związku z unijnym projektem dotyczącym zielonej turystyki wycieczkowej pokazuje, że niewłaściwe byłoby inwestowanie w LNG w porcie o podobnej wielkości co Esbjerg.

- Wniosek jest jasny. LNG ma z pewnością dużą przyszłość przed sobą, ale jest jeszcze za wcześnie na wykorzystanie jego potencjału w Porcie Esbjerg - powiedział Peter Harbo, kierownik ds. rozwoju biznesu w Porcie Esbjerg.

Raport został przygotowany po konsultacjach się z firmą Kosan Crisplant i innymi instytucjami. Projekt miał sprawdzić, jak rynek LNG będzie ewoluował w nadchodzących latach w całym regionie Morza Bałtyckiego. W tym kontekście stworzono różne scenariusze biznesowe dla portu w Esbjerg.

- LNG jest dobrym ekologicznym paliwem i używanie go w niektórych sektorach ma sens. Ale wymaga to ogromnych inwestycji i nikt nie będzie ich robił w Esbjergu, dopóki nie pojawi się popyt - wyjaśnił Peter Harbo.

W tej chwili LNG jest używany tylko przez niektóre duże statki wycieczkowe, które wpływają do Kopenhagi, Amsterdamu, Barcelony i innych portów. Inaczej sprawa wygląda na małych statkach, które zawijają do Esbjerg.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Polska apeluje w sprawie Nord Stream 2. Dziesięć krajów „za”.

Polska zaapelowała o przyspieszenie prac nad przepisami, które utrudnią powstanie Nord Stream 2. Apel poparło 10 krajów, natomiast cztery - Austria, Niemcy, Belgia i Holandia - były przeciwko. Sprawa nowelizacji dyrektywy gazowej została omówiona na wniosek Warszawy podczas spotkania unijnych ministrów energii w Luksemburgu, choć oficjalnie tej kwestii nie było w programie narady.

- Jesteśmy głęboko przekonani, że jeśli chodzi o nowelizację dyrektywy gazowej, musimy jak najszybciej iść do przodu i nie możemy dopuścić do tego, by strony działały metodą faktów dokonanych - powiedział wiceminister energii Michał Kurtyka.

Zmiany w dyrektywie mają doprecyzować niektóre zapisy. Chodzi o to, by wszystkie gazociągi, także te przebiegające po dnie morza, były objęte unijnym prawem - trzecim pakietem energetycznym. Brak precyzyjnych zapisów w tej sprawie powodował w przeszłości różnice w interpretacji przepisów i pozwolił zwolennikom Nord Stream 2 na forsowanie tej inwestycji.

Kraje, które są przeciwne budowie drugiej magistrali Gazociągu Północnego, w tym Polska, podkreślają, że czas odgrywa istotną rolę. Zabiegają, by zmiany w dyrektywie gazowej zostały prowadzone jak najszybciej, jeszcze przed sfinalizowaniem budowy Nord Stream 2, co jest planowane na koniec przyszłego roku. Bułgaria, która przewodniczy do końca czerwca Unii Europejskiej, do tej pory hamowała prace i cały czas toczyły się one na poziomie ekspertów. Teraz, po apelu Polski popartego przez 10 krajów, przedstawiciele Bułgarii poinformowali, że przeniosą dyskusję na szczebel wyższy, polityczny i jeszcze w tym miesiącu zorganizują naradę na poziomie ambasadorów. - Mamy do czynienia nie z projektem czysto biznesowym, ale projektem politycznym - komentował wiceminister energii Michał Kurtyka.

O tym, co będzie dalej z projektem nowelizacji dyrektywy zdecyduje Austria, która od 1 lipca przejmuje stery we Wspólnocie. Ewentualne uzgodnienie wspólnego stanowiska przez unijne kraje nie zakończy jeszcze prac nad przepisami. Ich ostateczny kształt będzie zależał od wyniku negocjacji przedstawicieli państw członkowskich i Parlamentu Europejskiego, który swoje stanowisko do rokowań uzgodnił już kilka miesięcy temu i jest ono po myśli przeciwników Nord Stream 2.

Źródło: RadioSzczecin.pl

Ludzie mogą przenieść swój umysł do komputera. Jest jednak kilka „ale”.

Oderwanie się od cielesnych ograniczeń i zamieszkanie na stałe w cyberprzestrzeni. Dla jednych marzenie, dla innych koszmar – dla wszystkich fikcja. Ale wygląda na to, że nie na długo.

Wszystko rozpoczyna się od... wyjęcia mózgu i poddania go konserwacji. Zabalsamowany organ będzie przechowywany w odpowiednich warunkach przez firmę, która obiecuje, że pewnego dnia uda jej się przełożyć połączenia nerwowe na kod i umożliwić “życie” wieczne w formie cyfrowej.

Obietnica bez pokrycia? Póki co, zdecydowanie – ale już pojawiają się zainteresowani. 25 osób już zdecydowało się powierzyć swoje mózgi firmie Nectome. Koszt wpisania do takiej kolejki to 10 tysięcy dolarów.

Jak na razie start-up pracuje nad swoją koncepcją, ale już otrzymali nagrodę 80 tysięcy dolarów za metodę konserwacji i zabezpieczenia mózgu świni. Zrobili w sposób tak dokładny, że po powrocie do miękkiego stanu organ zachował bez zmian całą strukturę synaps w najdrobniejszych detalach.

Pobranie mózgu to jednak niełatwa sprawa. Można to zrobić jedynie za życia pacjenta, ponieważ nie można przerwać ciągłości dopływu krwi. Bez tego mogłoby nastąpić obumarcie części neuronów i trwałe uszkodzenie. Zatem mózg pobieramy gdy serce jeszcze bije.

Kolejny problem to kwestia prawna. Pobranie takiego mózgu oznacza de facto wyrok śmierci. Jeśli jednak Nectome dotrzyma obietnicy i z czasem znajdzie sposób na transfer świadomości do maszyny? Wtedy prawo trzeba będzie napisać od nowa.

Przez wiele dekad ludzkość snuła domysły jak to będzie, gdy uda nam się zamienić doczesne powłoki na inne, syntetyczne. Czy uda nam się uciec śmierci? Czy przestaniemy się martwić co będzie po nas? Czy odkryjemy duszę i co za tym idzie potwierdzimy lub zaprzeczmy nadnaturalności? Niedawno tego tematu dotykał serial “Altered Carbon”, wcześniej pisał o tym choćby William Gibson – ojciec gatunku cyberpunk. O mózgach w puszkach, które można było uruchomić i porozmawiać z żyjącymi pisał już Howard Phillips Lovecraft. Jego przerażający “Szepczący w ciemności” powstał w 1930 roku.

Zamrażanie i rozmrażanie organów ludzkość już zdążyła dopracować w bardzo wysokim stopniu. Ale naprawa lub doprowadzenie do “użyteczności” całego mózgu wymaga skoku technologicznego na ogromną skalę. Nie wiadomo czy powielenie sieci neuronowej w formie cyfrowej odtworzyłoby świadomość, skopiowało ją, czy stworzyło inną.

Niektórzy naukowcy krytykują ten pomysł mówiąc, że nie powinniśmy pozostawiać przyszłym pokoleniom takiego obciążenia jak magazyny pełne czekających na ożywienie mózgow. Nasi następcy z pewnością będą mieli mnóstwo własnych problemów – wystarczająco dużo, by nie martwić się o to jak jeszcze upchnąć w swojej rzeczywistości ożywionych przodków.

Źródło:Focus.pl

Info OMK.

Przypominamy, że zbliża się ostateczny termin nadsyłania zgłoszeń do dodatkowego ubezpieczenia, jakie z trudem wynegocjowaliśmy dla marynarzy z naszej Organizacji . Przyjmujemy kwestionariusze do dnia **20 czerwca 2018 r.**

Przypominamy:

Z uwagi na specyfikę pracy marynarzy oraz nieregularny system zatrudnienia, wynegocjowaliśmy następujące warunki ubezpieczenia (szczegóły w załączniku):

Ubezpieczenie NNW w strefie działań pirackich / wojennych (jedyne takie ubezpieczenie w Polsce)

Ubezpieczenie 24 h podczas pobytu w domu i na statku, które obejmuje zdarzenia na całym świecie.

Ubezpieczenie ma obejmować zwrot kosztów pobytu w szpitalu również za granicą

Ubezpieczenie obejmuje również uszczerbek na zdrowiu z tytułu zawału serca (dość powszechne wśród marynarzy – niestety)

Ubezpieczenie obejmuje wypłatę odszkodowania z tytułu wystąpienia wymienionych w warunkach ubezpieczenia chorób nie wynikających z NNW

Wsparcie finansowe przy narodzeniu dziecka, zgonu bliskiej osoby ubezpieczonego.

Kwota składki wynosi 30,00 pln za miesiąc, ale do ubezpieczenia musi przystąpić ok. 200 marynarzy i ich pełnoletnich członków rodziny. (marynarz może oczywiście ubezpieczyć się bez rodziny również)

Wynegocjowane warunki przesyłamy w załączniku.

Oczywiście podstawowe ubezpieczenie NNW, którym są objęci wszyscy marynarze należący do OMK na koszt organizacji nadal obowiązuje. To byłoby dodatkowe.

Kilka słów organizacyjnych i proceduralnych:

Marynarz i pełnoletni najbliżsi członkowie jego rodziny deklarują chęć przystąpienia do ubezpieczenia wypełniając kwestionariusz z załącznika (każda osoba osobno), skanując i przesyłając na adres :

biuro@nms.org.pl

Po zebraniu przez OMK wystarczającej ilości chętnych (ok. 200 osób) – obecnie jest 100 zgłoszeń - rozpoczynamy proces wysyłania właściwych deklaracji do wypełnienia i poinformujemy o konieczności wpłaty składki ubezpieczeniowej w wysokości 360,00 za 12 m-cy ,

Składki przekazujemy do PZU. (Zasada podobna jak u pracodawcy przy ubezpieczeniu grupowym – pracodawca przekazuje składki za swoich pracowników potrącając im z wynagrodzenia-u nas marynarz opłaca je sam)

Warunkiem przystąpienia do ubezpieczenia są opłacone składki członkowskie.

Jeżeli nie zbierzemy chętnych, nie przystąpimy do ubezpieczenia. **Przypominamy , że OMK jest negocjatorem i pośrednikiem w zawarciu dodatkowego ubezpieczenia NNW , nie płatnikiem.** W razie pytań lub wątpliwości prosimy o kontakt

W jakich sytuacjach Organizacja ,marynarzy Kontraktowych naprawę 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 naprawę 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.

MŚ 2018. Dzień # 5. Anglia i Belgia wkraczają do gry.

Przed nami kolejny dzień z mistrzostwami świata. Dzisiaj do gry wchodzi m.in. reprezentacje Anglii i Belgii, które są wymieniane w gronie faworytów do medali.

Zanim jednak na boisko wybiegną Anglicy i Belgowie, swoje premierowe spotkanie na MŚ 2018 rozegrają Szwecja i Korea Południowa. Obie drużyny w tym roku nie zachwycają formą. Drużyna ze Skandynawii rozegrała w tym roku kalendarzowym sześć meczów towarzyskich, ale wygrała zaledwie raz. Koreańczycy natomiast grali dziewięć sparingów i wygrali trzy razy.

Po wczorajszym zwycięstwie Meksyku nad Niemcami zwycięzca starcia Szwecja - Korea Południowa postawi olbrzymi krok w kierunku awansu z grupy F. Jak Szwedzi poradzą sobie pierwszy raz od wielu lat na wielkiej imprezie bez Zlatana Ibrahimovicia? Początek meczu o godzinie 14:00.

Trzy godziny później na murawie pojawią się reprezentacje Belgii oraz Panamy. Obie drużyny są stawiane w dwóch zupełnie innych rolach w trakcie mundialu. Belgowie chcą namieszać i walczyć o najwyższe trofea, a Panamczycy są traktowani w roli dostarczyciela punktów. Jeśli do tego dodamy, że Panama jest debiutantem na mistrzostwach świata, to wszystko wskazuje na to, że Czerwone Diabły powinny odnieść łatwe i przekonujące zwycięstwo.

Na koniec dzisiejszych mundialowych zmagania zobaczymy starcie Anglików z Tunezyjczykami. Synowie Albionu ostatni raz przegrali mecz dokładnie rok temu - w meczu towarzyskim z Francją. Od tamtej pory nikt nie potrafił ich pokonać, a przecież mierzyli się m.in. z Brazylią, Holandią czy Niemcami. Drużyna Garetha Southgate'a jest stawiana w roli faworyta grupy G. A Tunezja? Prawdopodobnie będzie musiała się skupić na walce o trzecie miejsce. Z drugiej strony już kilka drużyn, które były stawiane w roli autsajdera, potrafiły napsuć krwi faworytom, jak np. Meksyk, Szwajcaria czy Islandia.

Przewidywane składy

Szwecja - Korea Południowa (godz. 14:00 w Niżnym Nowogrodzie)

Szwecja: Olsen - Lustig, Granqvist, Lindelof, Augustinsson - Claesson, Larsson, Ekdal, Forsberg - Berg, Toivonen.

Korea Południowa: Kim Seunggyu - Lee Yong, Kim Younggwon, Jang Hyunsoo, Park Joocho - Ki Sungyueng, Jung Wooyoung; Hwang Heechan, Lee Jaesung, Son Heungmin - Kim Shinwook.

Belgia - Panama (godz. 17:00 w Soczi)

Belgia: Courtois - Vertonghen, Boyata, Alderweireld - Witsel, De Bruyne, Carrasco, Meunier - Mertens, Hazard - Lukaku.

Panama: Penedo - Torres, Escobar, Davis, Murillo - Gomez, Godoy, Cooper, Barcenar, Rodriguez - Perez.

Tunezja - Anglia (godz. 20:00 w Wołgogradzie)

Tunezja: Hassen - Meriah, Ben Youssef, Bronn, Maaloul - Skhiri, Badri, Sassi - Ben Youssef, Khazri, Sliti.

Anglia: Pickford - Walker, Stones, Cahill - Trippier, Alli, Henderson, Lingard, Young - Sterling, Kane.

GRUPA A		GRUPA B		GRUPA C		GRUPA D		GRUPA E		GRUPA F		GRUPA G		GRUPA H	
Drużyna	Pkt	Drużyna	Pkt	Drużyna	Pkt	Drużyna	Pkt	Drużyna	Pkt	Drużyna	Pkt	Drużyna	Pkt	Drużyna	Pkt
ROS	3	IRA	3	FRA	3	CHO	3	SER	3	MEK	3	BEL	0	POL	0
URU	3	POR	1	DAN	3	ARG	1	BRA	1	KOR	0	PNM	0	SEN	0
Egjpt	0	HIS	1	AUS	0	ISL	1	SZW	1	SZW	0	TUN	0	KOL	0
ARA	0	MAR	0	PER	0	NIG	0	KOS	0	NIE	0	ANG	0	JAP	0

Źródło: PiłkaNozna.pl

Wydarzyło się 18 czerwca - kalendarium

18 czerwca jest 169 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 196 dni.

Imieniny obchodzą:

Amand, Amanda, Drogomysł, Drogoradz, Drohobysz, Dzirżysława, Efrem, Elżbieta, Emil, Eufemiusz, Hipacy, Leoncjusz, Marek, Maryna, Miłobor, Ożanna i Przeborka.

1325r. – Król Władysław I Łokietek zawarł sojusz z książętami zachodniopomorskimi Wacławem IV i Barnimem III..

1574r. – Król Henryk III Walezy uciekł do Francji.

1792r. – Wojna polsko-rosyjska: zwycięstwo wojsk polskich w bitwie pod Zieleńcami, po której król Stanisław August Poniatowski ustanowił Order Virtuti Militari, najwyższe polskie odznaczenie wojskowe.

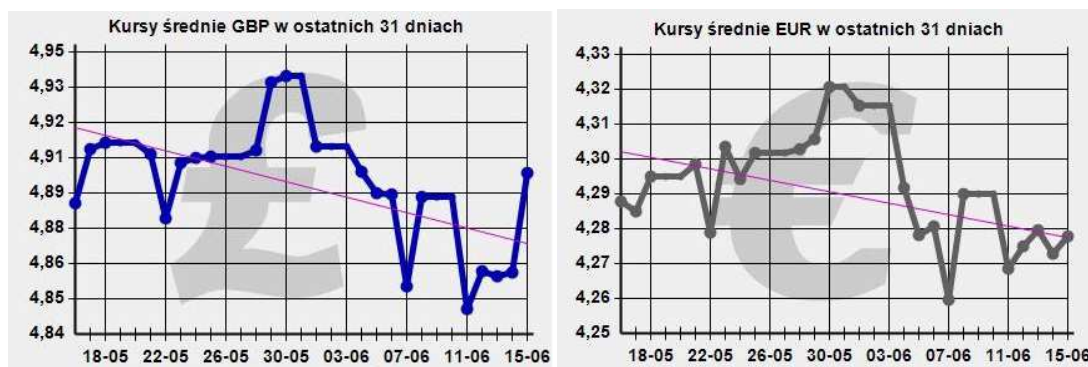
1910r. – W Krzekowie pod Szczecinem doszło do pierwszej w historii Niemiec katastrofy lotniczej, której ofiarą była osoba cywilna – wielokrotny mistrz świata i Europy w kolarstwie torowym Thaddäus Robl.

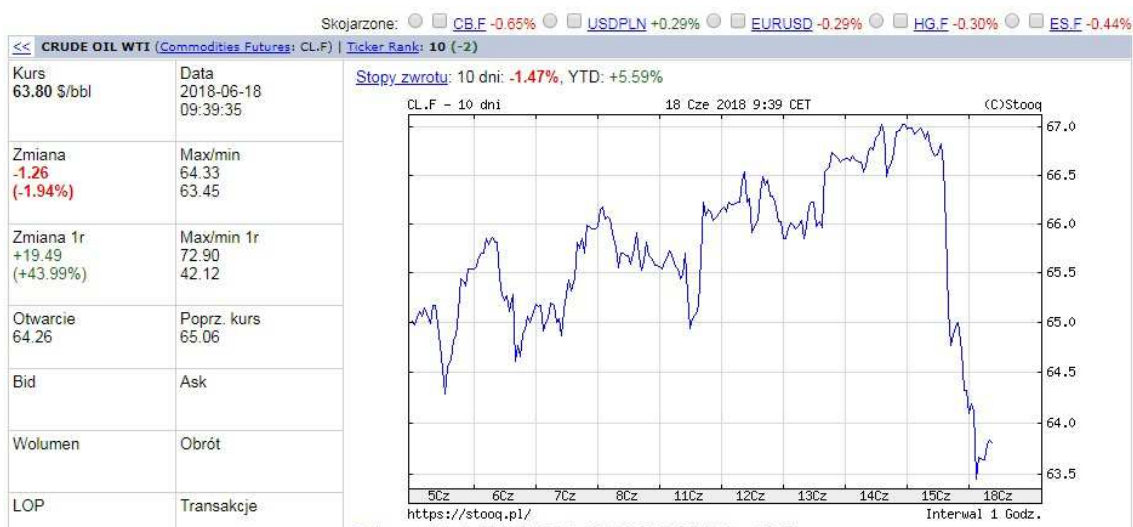
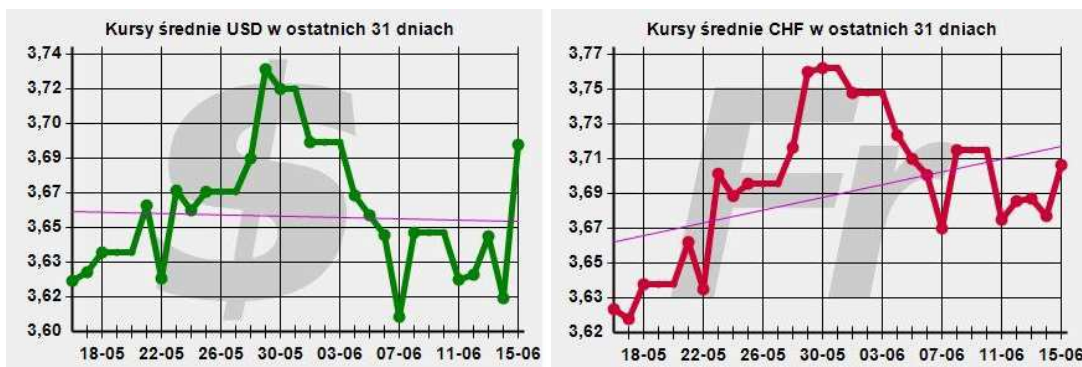
1980r. – W wyniku eksplozji oparów benzyny na statku rybackim budowanym dla ZSRR w gdańskiej Stoczni Północnej zginęło 8 osób, a 20 zostało rannych, z czego 10 zmarło później w szpitalach.

1992r. – Rozpoczęła działalność pierwsza polska sieć telefonii komórkowej PTK Centertel.

).

Kursy walut (kursy średnie NBP)





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

*Data is delayed | USD

Last | 06/15/2018

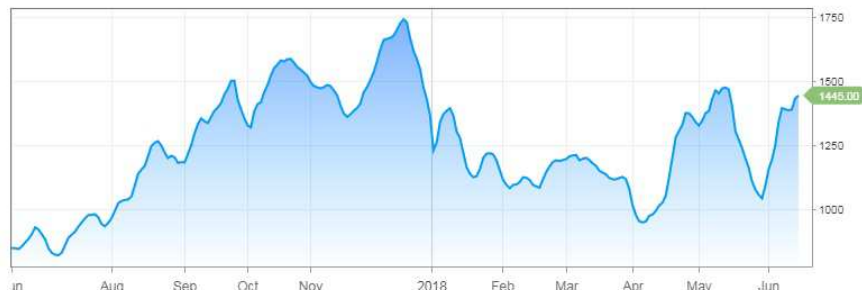
52 week range

1,445.00 +12.00 (+0.84%)

948.00 - 1,476.00

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

+ Comparison 1D Display Studies +



SUMMARY NEWS PROFILE

KEY STATS

Day High 1,445.00 Day Low 1,445.00 1 Year % Chg 67.60

Rozrywka

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

(c) 2018 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2018 OnlineSudoku.pl



Zimowe popołudnie. Piękna dama wychodzi na spacer w futrze i spotyka na ulicy członków ekologicznej organizacji Greenpeace.

- Jak pani nie wstyd nosić futro zdarte z żywych norek?

- To nie norki, to poliestry.

- A czy pani wie, ile poliestrów musiało oddać życie, żeby pani miała futro?!



Wokół samicy pływa wieloryb i narzeka:

- Dziesiątki organizacji ekologicznych, setki aktywistów, tysiące polityków i naukowców, dziesiątki tysięcy ludzi na manifestacjach, rządy w tylu krajach robią wszystko, by zachować nasz gatunek, a Ciebie boli głowa...