

Weekend w Gdyni pod znakiem wycieczkowców.

Po najdłuższym w historii polskich portów wycieczkowcu Norewegian Getaway, w sobotę 24/06 do Gdyni wpłynął kolejny. Była to Nautica. W tym sezonie na pokładach statków pasażerskich do gdyńskiego portu przyplynie ma około 70 000 turystów z całego świata.

Nautica ma 180,45 m długości, 25 m szerokości, 5,95 m zanurzenia oraz 30 277 GT. Statek został zbudowany w 2000 r. w stoczni Chantiers de l'Atlantique we Francji. Pływa pod banderą Wysp Marshalla głównie w egzotyczne rejsy Azji, po Morzu Śródziemnym i Morzu Bałtyckim oraz do portów Republiki Południowej Afryki. Operator Oceania Cruises oferuje także przeprawy przez Kanał Sueski. Obecnie trwa 33 dniowy rejs z początkiem i końcem w Southampton w Wielkiej Brytanii. Oprócz Gdyni, Nautica zawinie także do Trondheim, Archangielska, Bergen i Amsterdamu.

Nautica zabiera na pokład 372 członków załogi oraz 698 pasażerów. Przygotowano dla nich wiele atrakcji. To m.in. liczne restauracje i bary, kasyno, sklepy, baseny, centrum wellness, centrum fitness i biblioteka.

Kolejnym wycieczkowcem, który zawinie do gdyńskiego portu będzie AIDAdiva. Statek spodziewany jest w najbliższy poniedziałek.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Do Gdańska w przyszłym tygodniu wpłynie największy kontenerowiec świata.

OOCL Hong Kong w terminalu DCT. Największy kontenerowiec świata spodziewany jest w Gdańsku w najbliższy wtorek 27/06 wieczorem. Pojemność tego statku to 21 413 TEU (kontenerów 20-stopowych).

Kontenerowiec będzie widoczny na redzie gdańskiego portu oraz przy ul. Kontenerowej 27 czerwca od 19:00. Następnego dnia planowane są uroczystości z udziałem m.in. Marka Gróbarczyka, ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

OOCL Hong Kong ma 399,9 m długości, 58,8 m szerokości oraz 21 413 TEU pojemności. Jego chrzest odbył się w maju tego roku w koreańskiej stoczni Samsung Heavy Industries. Armatorem jednostki jest OOCL, wchodzący w skład największego na świecie aliansu żeglugowego Ocean Alliance. OOCL Hong Kong odbywa teraz dziewiczy rejs z Azji do Europy w ramach serwisu LL1 z Szanghaju, przez Singapur, Kanał Sueski, aż do gdańskiego portu.

OOCL Hong Kong to pierwszy z serii sześciu kontenerowców, które armator OOCL zamówił w 2015 roku. Kolejne jednostki zostaną dostarczone jeszcze w tym roku.

W Gdańsku obsługę największego na świecie aliansu żeglugowego rozpoczęło zawinięcie 9 maja statku OOCL Tianjin. W skład Ocean Alliance wchodzi linie: CMA CGM Group, Cosco Shipping, OOCL oraz Evergreen. Alians został zawiązany pomiędzy armatorami na 10 najbliższych lat. Oferuje w sumie 40 nowych serwisów żeglugowych na całym świecie, a jego flotę stanowią aż 323 statki kontenerowe, z czego 66 jednostek obsługiwać będzie trasę Azja-Północna Europa.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Cosco roobi wielkie zakupy. Megakontenerowce za 1,7 mld dolarów.

Chińskie Cosco Shipping wybrało na się na wielkie zakupy i dodało do swojej floty 14 nowych megakontenerowców. Wpływ na tę inwestycję miało pojawienie się nowych ofert przewozu drobnicy na trasie z Azji do Europy.

Armator zakupił m.in. sześć kontenerowców o ładowności 21 tys. TEU wybudowanych w chińskiej stoczni Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding. Statki zostaną dostarczone w przyszłym roku a cena każdego z nich waha się między 157 a 161 mln dolarów. Umowę ich zakupu podpisano na początku maja.

Pozostałe 8 nowych jednostek zostanie również dostarczone w 2018 roku, a wśród znajdują się kontenerowce o ładowności 13,5 tys. TEU kupione od armatora China Shipping Development.

Cosco planuje rozszerzyć swoje przewozy kontenerowe poza linie Azja-Afryka i Chiny-Ameryka Południowa. Obecnie gigant chce się skupić na wzmocnieniu pozycji na dwóch najważniejszych szlakach morskich: Azja-Europa i Azja-Ameryka Północna.

Ich głównym rywalem będzie duńskie Maersk Line, szwajcarskie MSC i francuskie CMA CGM – trzech największych armatorów kontenerowych na świecie. Cosco obecnie znajduje się za nimi, na czwartym miejscu.

Wan Min, dyrektor zarządzający Cosco, przyznał na łamach China Daily, że udział chińskiego armatora jest obecnie za mały na głównych szlakach. Stąd pomysł na powiększenie ładowności.

Cosco obecnie posiada flotę o łącznej ładowności 1,58 mln TEU.

Źródło :gospodarka morska.pl

RPA odrzuca propozycję połączenia japońskich gigantów kontenerowych.

Południowoafrykański urząd antymonopolowy nie zgadza się na fuzję japońskich armatorów K Line, MOL i NYK, by stworzyć nowego przewoźnika: Ocean Network Express.

Urząd uzasadnił swoją decyzję faktem, że w przeszłości takie działanie nie sprzyjały utrzymaniu na rynku zdrowej konkurencji.

Z połączenia potencjałów tych trzech firm narodziłby się szósty największy na świecie armator kontenerowy z 7 proc. udziałem na światowym rynku. Wpływ na tę decyzję miało z pewnością tegoroczne bankructwo koreańskiego Hanjin Shipping. Połączenie z rywalami wydaje się w tym momencie zdecydowanie lepszą opcją.

Firmy wydały wspólne oświadczenie, w którym stwierdziły: "Ten ruch pozwoli nowemu armatorowi ONE zapewnić naszym klientom odpowiednią jakość usług i poszerzyć naszą globalną siatkę usług i powiązań".

Zaraz po ogłoszeniu tej decyzji doszło do gwałtownego wzrostu wartości akcji każdego z japońskich armatorów. Udziały Nippon Yusen wzrosły o 9,9 proc. Kawasaki Kisen o 8,5 proc, a Mitsui OSK aż o 12 proc.

Światowy kryzys w żegludze wymusił zmiany na wszystkich czołowych firmach żeglugowych. Duński Maersk przechodzi głęboką restrukturyzację, z kolei niemiecki Hapag-Lloyd i francuskie CMA CGM wykupuje mniejszych konkurentów w drodze do konsolidacji rynku.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Małopolskie: Prom Wanda rozpoczął kursowanie na trasie Tyniec – Piekary..

Prom Wanda, dzieło sztuki rzemieślniczej, rozpoczął w niedzielę 25/06 kursowanie na trasie Tyniec – Piekary. Drewnianą sztuką będzie można pływać w weekendy, do końca września. Ostatni rejs na tym odcinku Wisły odbył się w 1990 r., a tradycja przepraw w tym miejscu sięga XII w.

Na uruchomienie przeprawy czekali szczególnie rowerzyści i turyści, bo możliwość przedostania się na drugi brzeg jest dopełnieniem wycieczek do tynieckiego opactwa. Kursy promem są bezpłatne. Na pokładzie można przewozić rowery.

„Małopolska zdecydowanie stawia na turystykę rowerową - budujemy rowerowe trasy w ramach sieci EuroVelo, promujemy aktywny wypoczynek na dwóch kółkach. Dlatego tak bardzo cieszy mnie fakt, że przybywa także oddolnych +prorowerowych+ inicjatyw w naszym regionie - takich, jak właśnie prom z Tyńca do Piekar. A fakt, że

w głosowaniu małopolskiego budżetu obywatelskiego ten pomysł zdobył tak wiele głosów mieszkańców, tylko potwierdza, że to jak najbardziej właściwy kierunek działań" - powiedział marszałek Małopolski Jacek Krupa i dodał, że chciałby, by prom jak najdłużej kursował pomiędzy Tyńcem a Piekarami.

Darmowy weekendowy prom został uruchomiony dzięki budżetowi obywatelskiemu województwa małopolskiego. Na uruchomienie przeprawy województwo przekazało 100 tys. zł.

Pomysł na przeprawę promową do I edycji budżetu obywatelskiego zgłosili mieszkańcy Tyńca i gminy Liszki. W sumie zdobyły ponad 2,4 tys. głosów, a głównym realizatorem projektu została gmina Liszki.

„Kiedy w 1990 r. przestał funkcjonować prom, bardzo szybko okazało się, że mieszkańcom gminy i turystom bardzo brakuje tej historycznej przeprawy. Przez te trzy dekady podejmowano wiele prób, żeby ją przywrócić - niestety z powodów ekonomicznych nie udało się tego zrealizować. Aż do teraz. Dlatego cieszę się, że determinacja mieszkańców gminy Liszki - a szczególnie Piekar - wsparta mechanizmem Budżetu Obywatelskiego Województwa Małopolskiego pozwala nam dzisiaj korzystać z nowej atrakcji turystycznej" - powiedział wójt gminy Liszki Paweł Miś.

Prom Wanda ma 12 m długości i 3 m szerokości, cztery pary wiosel, a jej dziób zdobi rzeźba nimfy. W łodzi będzie mogło zmieścić się naraz do 12 osób z rowerami.

Szkuta została wykonana w całości z drewna dębowego. Jak podkreślają jej twórcy - każdy z dębów z nadleśnictw Wieluń i Złoczew (woj. łódzkie), który posłużył do jej zbudowania, przeszedł dokładną selekcję, dlatego, że łódź została wykonana w dużej mierze tradycyjnymi metodami. Zachowano naturalne ukształtowanie pnia drzewa, konarów i korzeni.

Wszystkie elementy poszycia dna i burt są połączone w większości drewnianymi kołkami, tylko w niektórych miejscach zastosowano kilka metalowych śrub zamkowych. Szkuta jest tradycyjnie uszczelniona konopnym włóknem nasączonym smołą. W zabezpieczeniu przed wodą pomaga też fakt, że zewnętrzna deska dna i pierwsze deski burtowe zostały zrobione z jednego krawędziaka dębowego (o przekroju 17,5 cm x 17,5 cm) i ułożone w kształt litery „L”. Co ciekawe - zwracają uwagę twórcy - rozwiązanie to, choć bardzo skuteczne, nie było stosowane nigdzie indziej poza rejonem Wisły.

Źródło: gospodarka morka.pl

Olbrzymie suwnice popłyną z Gdyni do Nowego Jorku . Będą pracowały w porcie „śmieciowym”.

320 t. Tyle waży każda z czterech suwnic ładowanych obecnie przy Nabrzeżu Szwedzkim w gdyńskim porcie na statek Happy Delta. Specjalistyczne urządzenia zamówił zakład oczyszczania miasta z Nowego Jorku.

Operacja ładowania suwnic szynowych RMG (rail mounted gantry) rozpoczęła się we wtorek. Ich producentem jest austriacka firma Künz przy udziale gdyńskiego Portowego Zakładu Technicznego S.A, który składał, wyposażył i przygotował suwnice do załadunku. Na Nabrzeże Szwedzkie zostały one przetransportowane na specjalistycznych zestawach transportowych SPMT (Self Propped Modular Transporter), które stanowią mocny atrybut PZT i są używane podczas transportu wielkogabarytowych ładunków.

Suwnice ładowane są dźwigami statkowymi bezpośrednio na pokład statku Happy Delta. Jednostka typu heavy lift ma 156,93 m długości, 26,6 m szerokości oraz 7,9 m zanurzenia. Wyposażona jest w 2 dźwigi, każdy o max. udźwigu 400 t, oraz w dźwig pomocniczy o max. udźwigu 120 ton. Statek został zbudowany w 2001 r., pływa pod holenderską banderą. Agentem obsługującym jednostkę jest Transfennica Polska należąca do grupy Spliethoff, a jej armatorem – inna spółka z tej samej grupy – firma Biglift Shipping.

Operacja załadunku zakończy się w najbliższą niedzielę. Wtedy też statek wypłynie z Gdyni do nowojorskiego portu Newark. Suwnice zainstalowane będą w tzw. „porcie śmieciowym” należącym do zakładu oczyszczania miasta NYC Department of Sanitation. W 2012 r., również z Gdyni, dostarczone zostały tam 4 suwnice typu STS (ship to shore), montowane przy udziale PZT.

Z „portu śmieciowego” odpady ładowane są w kontenery i za pomocą dostarczonych z Polski suwnic przeładowywane na barki, a następnie wywożone w głąb kraju. W ten sposób ograniczona została liczba ciężarówek ze śmieciami poruszających się ulicami Nowego Jorku.

Źródło: gospodarka.morska.pl

Światowa żegluga jednoczy się, aby zmniejszyć emisję CO2.

Cztery największe związki żeglugowe przedstawiły Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) swój plan obniżki emisji dwutlenku węgla. Wśród nich znalazły się BIMCO, INTERCARGO, Światowa Izba Żeglugi i INTERTANKO.

Ich plan zakłada najpierw utrzymanie emisji CO2 na poziomie z 2008 roku, a potem zmniejszenie tej liczby o 50 proc. do 2050 roku.

Żegluga została wyłączona z porozumienia paryskiego, co nie oznacza, że w tym sektorze nie walczy się z emisjami. IMO zdaje sobie sprawę, że żegluga odpowiada za 2,2 proc. światowej emisji dwutlenku węgla i potrzebne są działania, by poprawić tę sytuację.

Już teraz IMO wprowadził przepisy, według których każdy statek wybudowany po 2025 roku musi być o 30 proc. energowydajny od obecnych jednostek. Według Lima na świecie znajduje się już 1,9 tys. statków spełniających te warunki.

Dodatkowo w październiku IMO ustanowiło przepis zmuszający armatorów do zgłaszania konsumpcji paliw przez swoje statki. Ma on wejść w życie od 2019 roku. Instytucja stworzyła także globalny limit emisji siarki, który będzie obowiązywał od 2020 roku.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Przebudowa Arktyki.

Był 1607 r. Wzdłuż wschodnich wybrzeży Grenlandii żaglowiec „Hopewell” z coraz większym trudem przeciskał się przez lód. Płynął na zlecenie angielskiej Kompanii Moskiewskiej i miał wytyczyć zupełnie nową trasę z Europy do Chin – przez morza północne. Holenderski geograf Petrus Plancius rozpowszechnił w tamtych czasach pogląd, że w rejonie bieguna jest dosyć ciepło, ponieważ w letniej połowie roku słońce tam nie zachodzi. Ale wsłuchując się w trzaski i pojękiwania ściskanego przez lód kadłuba, dowódca wyprawy Henry Hudson doszedł do przekonania, że nie tędy wiedzie poszukiwana droga. Skierował żaglowiec na wschód i po 6 dniach podróży dotarł do Spitsbergenu. „Hopewell” płynął dalej na północ wzdłuż wybrzeży wyspy, a lód zagroził mu drogę dopiero u jej północnych krańców. W końcu zrezygnowany Henry Hudson zawrócił.

Wielki podróżnik nie przypuszczał, że dotarł do miejsca, gdzie Atlantyk zwęża się do szerokiej na 450 km cieśniny (ochrzczonej później cieśniną Fram, od nazwy innego, norweskiego statku), którą od zachodu ogranicza północna Grenlandia, a od wschodu – Spitsbergen. Dalej na północ rozpościera się – nieznany wówczas – Ocean Arktyczny. Zimny prąd morski wynosi z niego lód na południe wzdłuż wybrzeży Grenlandii. Po drugiej stronie cieśniny w przeciwnym kierunku płyną ciepłe wody atlantyckie niesione przez Prąd Zachodnio spitsbergeński. Wyprawa Hudsona napotykała w nich często wieloryby. Po jej powrocie wiadomość ta rozeszła się wśród wielorybników, ale nie od razu wywołała gorączkę połowów. Minęło jeszcze kilkanaście lat, a wieści płynące ze statków docierających w tamte rejony zachęcały. Wąla grenlandzkiego było w bród, lodu zaś – coraz mniej. Na północ wyruszyła armada statków wielorybniczych, a założona na północy Spitsbergenu niewielka osada wielorybnicza Smeerenburg (Osada Wielorybiego Tłuszczu) zaczęła tętnić życiem. Pobliskie wody były wyjątkowe. Zimą morze tu często nie zamarało, tworząc zatokę wciśniętą między brzeg a krawędź polarnych lodów. Zwano ją Whalers Bay. Bywały okresy, kiedy w osadzie mieszkało ponad 400 osób i cumowało naraz

kilkanaście statków. Ale wielorybnicza hossa nie trwała w nieskończoność. Pod koniec XVIII w. nastąpiło gwałtowne załamanie połowów. Przelowione walenie stały się niebывалą rzadkością w wodach cieśniny Fram, a do Whalers Bay wkroczył polarny lód. Wydawało się, że na zawsze.

Puls Atlantyku

Doktor Torgny Vinje z Norweskiego Instytutu Polarnego lubił grzebać w starych archiwach. W latach 80. ub.w. zagłębił się we wszelkie dostępne informacje o zasięgu arktycznego lodu. Najczęściej korzystał z dzienników okrętowych, w których dane również bywały niekompletne, a czasami błędne (np. zasięg sierpniowy podawano za kwietniowy), ale krok po kroku wyłaniał mu się obraz zmian granicy lodów w ciągu ostatnich stuleci. Od drugiej połowy XVII w. przez prawie 100 lat zachodnie wybrzeża Spitsbergenu bywały już wiosną wolne od lodów. Był to jednocześnie okres największych połowów wielorybniczych. Ich zakończenie zbiegło się z przesunięciem granicy lodów polarnych na południe, w stronę Europy. W kwietniu 1866 r. sięgnęła ona prawie wybrzeży Skandynawii i Islandii. Dla Vinjego najbardziej zaskakujące było to, że wielorybnicza hossa i cofnięcie się lodów na północ przypadły na okres tzw. małej epoki lodowej. Wyglądało to tak, jakby klimatyczny system Atlantyku miał dość chłódów i ocean plunął na północ większą ilość ciepłej wody. Vinje nie rozstrzygnął wówczas, jak często zdarzało się to w przeszłości. Udało się to dopiero kilka lat temu.

Źródło: WiedzaiŻycie.pl

Dorna na wylocie, Brosz jego następcą?

Czy **Marcin Brosz** poprowadzi Górnika Zabrze w rozgrywkach Lotto Ekstraklasy sezonu 2017-18? Jeszcze do niedawna było to oczywiste, ale jak wynika z najświeższych informacji, trener może już niedługo otrzymać bardzo lukratywną ofertę pracy w innym miejscu.

Przypomnijmy, że Brosz został trenerem Górnika Zabrze w lecie ubiegłego roku. Pod jego wodzą, 14-krotni mistrzowie Polski zdołali awansować do ekstraklasy, co sprawiło, że umowa szkoleniowca została automatycznie przedłużona. Przy Roosevelta obawiają się jednak o utratę trenera.

Powód? Jak wynika z informacji katowickiego "Sportu", Marcin Brosz jest jednym z kandydatów do zastąpienia **Marcina Dorny** na stanowisku selekcjonera reprezentacji Polski do lat 21.

Nasza młodzieżówka spisała się bardzo słabo podczas mistrzostw Europy U-21, w których zdołała wywalczyć zaledwie jeden punkt i odpadła z rywalizacji już po fazie grupowej. Tak fatalna postawa sprawiła, że wspomniany Dorna musiał zmierzyć się olbrzymią krytyką i możliwe, że zapłaci za porażkę kadry własną głową.

Turniej, którego Polska jest gospodarzem, miał być docelową imprezą dla drużyny Marcina Dorny. Mimo długich przygotowań i doskonałych warunków, jego piłkarze zawiedli na całej linii. Decyzja w sprawie przyszłości trenera ma zapaść po zakończeniu mistrzostw.

W Zabrzu wiedzą, że jednym z potencjalnych kandydatów do objęcia posady selekcjonera jest właśnie Brosz, jednak liczą, że ten pozostanie w klubie i nadal będzie pracował na rzecz Górnika.

Źródło: PilkaNozna.pl

Wydarzyło się 26 czerwca - kalendarium

26 czerwca jest 177.dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 188 dni. 26 czerwca jest Międzynarodowym Dniem Zapobiegania Narkomanii i Międzynarodowym Dniem Pomocy Ofiarom Tortur. Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1295r. – Przemysław II został koronowany w Gnieźnie na króla Polski. Od tego dnia orzeł biały jest symbolem Polski.

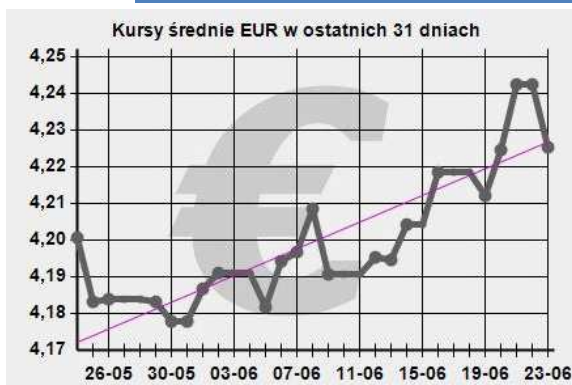
1407 r. – Ulrich von Jungingen został wielkim mistrzem zakonu krzyżackiego.

1579r. – Król Stefan Batory wypowiedział wojnę Rosji.

1974 r. - Sejm PRL uchwalił Kodeks pracy..

2004 r. - Powstała Liga Polskich Miast i Miejsc UNESCO z siedzibą w Toruniu..

Kursy walut (kursy średnie NBP)



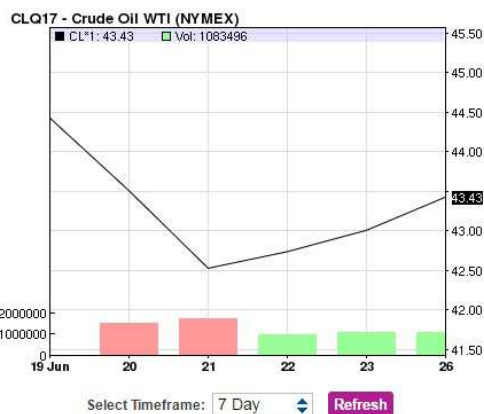
Crude Oil

MARKETS.COM

TRADE NOW >

WTI (NYMEX) Price

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



Crude Oil Related ETFs: [USO](#), [DBO](#), [USL](#), [DNO](#)



Rozrywka

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl



80-letni dziadek przyszedł do kardiologa. Po skończonym badaniu:

- Cóż - powiedział lekarz. - Ma pan poważne szmery w sercu. Pali pan?

- Nie.

- Pije pan alkohol?

- Nie.

- Prowadzi pan życie seksualne?

- Tak!

- Myślę, że przez te szmery w sercu będzie pan musiał zrezygnować z jego połowy.

Zdumiony dziadek pyta:

- Ale z której połowy... Patrzenia czy myślenia?