

ZUS dla marynarzy.

Głos w trakcie posiedzenia Zespołu Trójstronnego, które odbyło się Centrum Partnerstwa Społecznego Dialog w dniu 08.10.2024 roku.

Szanowne Koleżanki i Koledzy,

Marynarze,

W dniu 08.10.2024 roku ukazała się w internecie nieprawdziwa informacja w sprawie wypowiedzi przedstawiciela NSZZ "Solidarność" uczestnika posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego dot. rządowego projektu ustawy ws ubezpieczeń społecznych polskich marynarzy. Cytat w/w nieprawdziwej informacji: "... Strona armatorska była za obowiązkiem podobnie jak Solidarność...".

Oświadczam, że uczestniczyłem z Przewodniczącym KZ NSZZ „Solidarność” w PRCiP w posiedzeniu Zespołu Trójstronnego z upoważnienia Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność" i nie powiedziałem, że jestem „za obowiązkiem”.

Należy podkreślić, że wg informacji przedstawiciela Strony Rządowej polscy marynarze, którzy wystąpią o status marynarza i tym samym będą chcieli skorzystać z projektowanego systemu ubezpieczeń społecznych będą podlegali temu systemowi dedykowanemu tylko dla marynarzy. Określenie status marynarza jest w projekcie rządowym użyte wyłącznie w celu określenia kto MOŻE skorzystać, jak określiła to Strona Rządowa z "preferencyjnego" systemu ubezpieczeniowego przeznaczonego wyłącznie dla marynarzy. Oczywiście wiemy, że zgodnie z Konwencją MLC 2006 każda osoba zatrudniona na statku jest marynarzem.

W sprawie rządowego projektu mam zaszczyt reprezentować stanowisko Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność" oraz uzgodnione wspólne stanowisko Strony Pracowników Zespołu Trójstronnego ds Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. Negatywne Stanowisko Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność" ws projektu rządowego zostało przyjęte dnia 29.08.2024 roku i zostało opublikowane na stronie internetowej Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność": <https://solidarnosc.nms.org.pl/article/370>.

(.....)

Więcej: <https://omk.org.pl/article/1234>

Źródło: www.omk.org.pl

Forum Gospodarki Morskiej 2024.

Paliwa alternatywne kluczem do ekologicznej przyszłości żeglugi morskiej

Idące za dekarbonizacją zmiany, jakie już zachodzą w żegludze, a w najbliższych latach zapewne przybiorą tylko na sile, były tematem jednego z paneli podczas tegorocznego Forum Gospodarki Morskiej. Dyskusja zatytułowana „Zielony metanol czy zielony amoniak, który z nich zdominuje rynek paliw morskich z punktu

widzenia armatorów i operatorów statków” miała na celu przedstawienie punktu widzenia nie tylko armatorów, ale także m.in. producentów napędów statkowych.

Panel poprowadził Andrzej Buczkowski, prezes zarządu Strand Eco Energy, który dyskusję poprzedził krótkim wstępem na temat redukcji emisji zgodnie z celami IMO: 20% do 2030 roku, 70% do 2040 roku oraz pełnej dekarbonizacji do 2050 roku.

Kluczowym pytaniem postawionym przez panelistami było, jak te cele osiągnąć, biorąc pod uwagę różne opcje technologiczne i paliwowe, takie jak hydrodynamika, maszyny, paliwa oraz technologie związane z wychwytywaniem i składowaniem dwutlenku węgla

Rozmówcami byli reprezentanci międzynarodowego sektora morskiej energetyki odnawialnej, BeritHinnemann z CTO Green2X, Nils Aden, MD HarrenGroup, HrishikeshChatterjee, Promotion Manager 2S w MAN oraz JohnnyKackur, Head of Coastal Merchant w Wärtsilä.

Zrównoważone paliwa w transporcie morskim

Podkreślono, że przemysł morski potrzebuje zrównoważonych i dostępnych paliw, a także że przyszłość produkcji zielonych paliw wiąże się z wielkimi wyzwaniami i szansami biznesowymi, zwłaszcza dla Europy. Przedstawiono również perspektywy technologiczne, w tym rozwój silników na alternatywne paliwa, takie jak LNG, metanol, amoniak czy wodór, które są w fazie testowania i wdrażania.

BeritHinnemann, dyrektor techniczna firmy Green2X podkreśliła znaczenie rozwoju produkcji biogazu i biopaliw na dużą skalę, szczególnie z surowców takich jak słoma i inne pozostałości celulozowe. Właściciele statków i odbiorcy paliwa muszą znać lokalizację dostępnych źródeł paliwa, jego ilości oraz koszty, a także mieć pewność co do bezpieczeństwa dostaw i możliwości bunkrowania. To wyzwania, z którymi boryka się nowa branża i nowy łańcuch wartości.

– Pierwsze projekty są najdroższe, ale muszą się wydarzyć, aby można było je wycenić. Ostatecznie producent paliwa potrzebuje długoterminowej stałej ceny odbioru, aby zacząć, i to na poziomie cen, który jest opłacalny, aby faktycznie sfinansować projekt. I myślę, że moim zdaniem to naprawdę ogromna szansa biznesowa dla Europy, dla Polski, ale tak naprawdę chodzi o złożenie łańcucha wartości w całość, aby to się wydarzyło – mówi Hinnemann.

W kontekście zielonej transformacji podkreśliła również, że kluczowa jest współpraca oraz odpowiednie regulacje prawne. W ten sposób zarówno branża transportowa, jak i producenci paliw mogą wspólnie realizować projekty. Firma Green2X dostrzega ogromne możliwości w produkcji zrównoważonych paliw, także w Polsce, gdzie prowadzi rozmowy z lokalnymi firmami.

(.....)

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Uwaga na fałszywe oferty pracy.

Przestrzegamy przed fałszywą ofertą pracy z VROON / VOS

W ostatnich dniach pojawiła się nowa, fałszywa, oferta pracy na statkach należących do VroonOffshore, w której to osoba podająca się za pracownika VOS, wchodzi w kontakt z marynarzem poprzez komunikator Whatsapp, a następnie przesyła wstępne warunki zatrudnienia. Propozycja charakteryzuje się tym, iż jest stworzona w niechlujny sposób i zawiera w większości kopię wybranych paragrafów z układów zbiorowych ITF i wycinki

konwencji MLC. Oszust, podający się za pracownika VOS, nalega na podpisanie i odesłanie oferty, która jest opatrzona terminem „ważności”.

Firma Vroon zamieściła na swojej stronie internetowej ogólne informacje dotyczące prób wyludzenia i fałszywych ofert o pracę jak i podaje w jaki sposób sprawdzić podejrzaną ofertę <https://www.vroon.nl/our-jobs>

Zalecamy sprawdzenie wszelkich podejrzanych ofert bezpośrednio z pracodawcą lub armatorem.

Źródło: www.omk.org.pl

Żaglowe kontenerowce z Francji szansą dla polskich stoczniovców.

Francuscy spedycytorzy oraz Zéphyr&Borée nadal są zdeterminowani aby rozbudować flotę kontenerowców z napędem żaglowym. Canopée, statek ro-ro o długości 121 m opracowany dla ArianeGroup pływa po Atlantyku i transportuje raketę nośną Ariane 6 z Europy kontynentalnej do Gujany Francuskiej, gdzie zlokalizowane jest centrum kosmiczne. Jego kadłub zbudowała Partner Stocznia z Polic, a statek wyposażono w żagle przez stocznnię Neptune.

Statek spełnia szczególnie skomplikowane specyfikacje, biorąc pod uwagę wymagania techniczne w zakresie pakowania (wymiary ponadgabarytowe, ograniczenia załadunku i rozładunku), a także ograniczenia morskie dotyczące dostępu do portu Pariacabo w Gujanie (płytkie wody, wąska rzeka Kourou).

Canopée odbywa każdego roku do 12 rejsów w obie strony do Gujany aby spełniać zadania ArianeGroup. Oprócz wykorzystania energii wiatru, która redukuje emisję zanieczyszczeń (drobne cząstki, dwutlenek siarki itp.), statek jest wyposażony w silnik Diesla. Canopée został statkiem roku w czasie Gali Nagród Morskich, która odbyła się w ubr. w Rotterdamie. Szerzej pisaliśmy o statku tutaj [<https://www.gospodarkamorska.pl/canope-triumfuje-holendrzy-wybrali-statek-roku-74564>]

Williwaw - kontenerowiec ze skrzydłami

To nie pierwsza nagroda dla francuskiego zespołu, który nie tylko promuje ale konstruuje statki towarowe z napędem żaglowym. 8 listopada 2022 r. na konferencji Assises de l'économie de la mer (konferencja poświęcona gospodarce morskiej) HervéBerville, Sekretarz Stanu ds. Morza, ogłosił, że projekt Williwaw (wcześniej Mervent) został laureatem nagrody AMI CORIMER 2022.

Projekt ma na celu zbudowanie kontenerowca wyposażonego w sztywne skrzydła i napęd na dwa rodzaje paliwa. Silnik statku będzie mógł spalać paliwo okrętowe lub metanol, co – zdaniem projektantów - umożliwi redukcję emisji CO₂ o co najmniej 50%. Projekt przewiduje, że będzie go można eksploatować na trasie transatlantyckiej między portami Francji i Stanów Zjednoczonych.

Projekt pod nazwą Mervent 2025 jest realizowany przez Zéphyr&Borée i jego partnerów CWS, GTT i Centrale Nantes. Został on wybrany w ramach zaproszenia do składania wniosków CORIMER 2022 Program rządu francuskiego Research and InnovationGuidanceCouncil for the Sea Industry wspiera projekty badawczo-rozwojowe firm z sektora morskiego, koncentrując się na czterech tematach: przejście na statki bezemisyjne, inteligentne statki i autonomiczne systemy, nowe materiały i inteligentne stocznie/zakłady oraz przemysł offshore nowej generacji (odnawialne źródła energii morskiej, odnawialny wodór).

Dziś projekt realizowany pod kryptonimem Williwaw jest prowadzony przez czterech głównych interesariuszy: armatora i operatora statku Zéphyr&Borée, ComputedWingSail (twórcę systemu skrzydeł – żagli kompozytowych statku), OSE Engineering i Centrale Nantes. Ten ostatni podmiot odpowiada za prace nad efektywnością energetyczną statków.

Spedytorzy AUTF wspierają

Prace nie byłyby możliwe, gdyby nie zainteresowanie francuskich spedytorów wprowadzaniem na morze i wspieraniem prac badawczo rozwojowych w przemyśle morskich.

- Francuska grupa spedytorów Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF) i France Supply Chain, która lobbuje na rzecz bardziej zrównoważonego transportu, połączyły siły, aby promować rozwój nowoczesnych żaglowców do przewozu ładunków – pisze Stuart Todd na łamach TheLoadStar.com. W 2022 r. około tuzina spedytorów przyłączyło się do inicjatywy Low Carbon Maritime Transport (LCMT), w tym tak znane marki, takie jak Michelin, Moët Hennessy, NestléWaters i Remy Cointreau.

- Potwierdzili oni gotowość do transportu części swoich kontenerów tym innowacyjnym środkiem transportu, aby zmniejszyć wpływ swojej działalności na środowisko - informował France Supply Chain. LCMT podkreśla, że „choć innowacyjne rozwiązania, takie jak biopaliwa, są już obecnie wdrażane, nie mogą być one jedyną odpowiedzią na oszczędzanie energii, której absolutnie potrzebujemy na poziomie globalnym. Jednak transport morski jest istotną częścią funkcjonowania naszej gospodarki, która bardziej niż kiedykolwiek opiera się na handlu międzynarodowym”.

LCMT ogłosiło przetarg na obsługę dwóch cotygodniowych tras transatlantyckich między Europą a Ameryką Północną, które – zakładano – że od 2024 r. będą obsługiwane przez kontenerowce napędzane głównie energią wiatrową. Ambicją było zmniejszenie emisji dwutlenku węgla o co najmniej połowę.

Z wiatrem przez Atlantyk

Postawiono wówczas następujące warunki operacyjne projektu: dostarczenie 5 statków na połączenie liniowe, cotygodniowe odejścia z terminala kontenerowego. Statek powinien zapewniać 80% redukcji zużycia energii, 46 do 51% redukcja emisji CO2. Warunki brzegowe dla projektantów zakładały, że każdy kontenerowiec będzie miał pojemność od 600 do 1080 kontenerów TEU, napęd umożliwił prędkość od 11 do 13 węzłów. Później zwiększono możliwość zatrudnienia 12 statków w dwóch serwisach liniowych.

France Supply Chain informował: „W czasach, gdy świat musi się odrodzić w obliczu poważnych wyzwań środowiskowych, łańcuch dostaw – prawdziwy układ nerwowy gospodarki – ponownie daje świadectwo, że jest jednym z kluczowych obszarów zrównoważonego rozwoju i odnowy”.

Prezes AUTF, Denis Choumert powiedział w 2022 r. L'Antenne, że wśród misji LCMT było ogłoszenie przetargu na 12 statków napędzanych energią wiatrową, z których każdy ma kosztować około 40 mln euro. Nadawcy zaangażowani w statki towarowe napędzane wiatrem oferowaliby kontrakty transportowe na okres pięciu lat w celu pokrycia kosztów budowy – cytował Todd.

Zakładano ambitnie, że projekt zapewni uruchomienie dwóch cotygodniowych połączeń transatlantyckich. Choumert zakładał, że „pierwsze połączy Europę Północną z północnoamerykańskim wybrzeżem wschodnim, a drugie Europę Południową z wybrzeżem zachodnim. Każda trasa obsługiwana byłaby przez sześć statków, oferując takie same czasy tranzytu, jak w przypadku obecnych połączeń transatlantyckich”.

France 2030 wesprze projekt 5 kontenerowców 1200 TEU

Niedawno powrócono do pomysłu budowy pięciu kontenerowców 1200 TEU, napędzanych głównie żaglami. Projekt Zéphyr&Borée dla spedytorów AUTF jest nadal aktualny i wspierany przez zobowiązania dotyczące wolumenów gwarantujących rentowność tej nowej usługi transatlantyckiej.

Zéphyr&Borée zdobył w 2023 r. nagrodę France 2030 za Williaw, hybrydowy towarowy kontenerowiec napędzany żaglami. Armator jest jednym z pierwszych 11 laureatów nagrody, która wiąże się również ze wsparciem finansowym w ramach planu France 2030.

France 2030 to program inwestycyjny mający na celu umożliwienie Francji rozwijania jej konkurencyjności opartej na technologiach przyszłości. W tym mieści się również wspieranie inicjatyw dekarbonizacyjnych.

W ramach wdrażania tego planu Pascal Bolot, prefekt Morbihan, odwiedził siedzibę Zéphyr&Borée w maju 2023 r. w obecności Baptiste Rollanda, podprefekta Lorient, i Marie Wencker, zastępcy sekretarza generalnego i podprefekta odpowiedzialnego za wdrożenie France 2030 w Morbihan. W czasie wizy zaprezentowano im projekt Williaw i model statku. Od 2021 r. program France 2030 wspiera innowacyjnych graczy w całej Francji, których ambicją jest rozwój poprzez wdrażanie innowacji. Na projekty przeznaczono 54 miliardy euro do 2030 roku – informuje portal info.gouv.fr.

Projekt kontenerowców żaglowych 1200 TEU może ruszyć, bo według Jean-Michel Garcia, delegat ds. transportu międzynarodowego AUTF „zobowiązania dotyczące wolumenu zostały spełnione. Wiemy, że mamy wystarczającą ilość ładunku do przetransportowania, aby zagwarantować opłacalność cotygodniowej rotacji między Europą a wschodnim wybrzeżem Stanów Zjednoczonych za pomocą żaglowych kontenerowców Zéphyr&Borée”.

Ponad rok temu rozstrzygnięto przetarg na budowę pięciu żaglowców. Zéphyr&Borée na budowę kadłubów wybrał doki w koreańskich stocznich Hyundai Mipo. Kilka dni temu zamówienie wygasło ze względu na nieprzewidziane problemy z uruchomieniem procesu finansowania produkcji kadłubów. Zaznacza się, że opóźnienie nie oznacza rezygnacji z projektu, który ma zagwarantowane finansowanie ze wspomnianego France 2030. Pojawiła się więc szansa, by zaktywizować potencjał polskich stocznich do kooperacji ze stoczniami z Francji. Jest to wszak zbieżne ze strategią SEA Europe, którą W Gdyni na Forum Gospodarki Morskiej przedstawił Christophe Tytgat, Secretary General, CEO SEA Europe & CESA. Wyraźnie podkreślił on, że chodzi o współpracę europejskiego przemysłu budowy statków. Tak więc dla dobra wspólnego warto taką współpracę podjąć, wykorzystując doświadczenie CRIST i Partner Stocznia.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Port Gdańsk: po trzech kwartałach przeładowane 58 mln ton.

Port Gdańsk podsumował trzy kwartały 2024 roku. W tym okresie przeładowano łącznie ponad 58 milionów ton towarów. Nadal dominującą grupą ładunkową są paliwa płynne, głównie ropa naftowa i produkty ropopochodne, stanowiące ponad połowę ogółu przeładunków.

Główny operator, terminal Naftoport, z roku na rok bije rekordy przeładunków. Wszystko wskazuje na to, że w tym roku będzie podobnie. Jego obroty w pierwszych trzech kwartałach wyniosły ok. 30 mln t. To o blisko 8 proc. więcej niż w analogicznym okresie ub.r.

Obecne możliwości przeładunkowe to 36 mln ton ropy oraz 4 mln ton produktów naftowych rocznie. Ponadto spółka szykuje się do rozbudowy, planuje budowę szóstego stanowiska przeładunkowego, które umożliwi zwiększenie odbioru ropy o kolejne 9 mln ton rocznie.

Na drugim miejscu w Porcie Gdańsk pod względem wolumenu jest drobnica, głównie skonteneryzowana. Terminale drobnicowe, w tym kontenerowy Baltic Hub, przeładowały 17,7 mln ton towarów (o 4,5 proc. więcej niż w tym samym okresie roku ubiegłego).

Na trzecim miejscu jest węgiel, choć tu mamy spadek aż o 49 proc. W ciągu 9 miesięcy terminale węglowe przeładowały 5,7 mln t. (głównie w relacji importowej), podczas gdy w 2023 było to ponad 11 mln t.

Obroty ładunków masowych w Porcie Gdańsk wyniosły ok. 2,6 mln t, a zboża – ponad 2 mln t. (spadek odpowiednio o blisko 1 proc. i 2,5 proc.). Największe spadki notują nisko wolumenowe towary: ruda (o 62 proc.) i drewno (56 proc.).

– W tym roku mamy mniejszy wolumen przeładowanego węgla w stosunku do lat 2022 i 2023, kiedy to w związku z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego Port Gdańsk stał się centrum przeładunku węgla w Polsce – wyjaśnia Dorota Pyć, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. – Przeładunki ogółem za trzy kwartały spadły o 4,6 proc. w porównaniu do analogicznego okresu ubiegłego roku. Natomiast do końca tego roku zostały jeszcze 3 miesiące. Wiele wskazuje na to, że zakończymy go dobrym wynikiem, choć prawdopodobnie niższym ze względu na mniejsze przeładunki węgla.

Wyniki finansowe i przeładunkowe polskich portów skomentował na platformie X Arkadiusz Marchewka, wiceminister infrastruktury:

– Jest bardzo dobrze. Porównując rok do roku, zysk netto wzrósł w: Porcie Gdańsk o 30,25 mln (+17%) Porcie Gdynia o 20,43 mln (+23%) Porcie Szczecin-Świnoujście o 22,37 mln (+25%). Są to naprawdę dobre dane, które pokazują, że oddanie portów w ręce fachowców, co zapowiadałem, przynosi konkretne efekty. Jeżeli chodzi o przeładunki, wyłączając węgiel, który poprzednia władza sprowadzała w nadmiernych ilościach, również jest dobrze. Polskie porty w sumie w przeładunkach odnotowały delikatny wzrost – napisał.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Orlen wycofuje się z projektu Polaris.

Z powodu niewystarczającej stropy zwrot z inwestycji Orlen wycofał się projektu sekwestracji CO₂ w Norwegii - poinformowała w poniedziałek PAP spółka. Według Orleu, analizy wykazały, że projekt Polaris może przyjąć mniej CO₂ niż zakładano.

Przystępując do projektu, Orlen UpstreamNorway (norweska spółka koncernu, dawne PGNiG UpstreamNorway - PAP) zakładał, że na koncesji będzie można załatać od 2 do 6 mln ton CO₂ rocznie. Po objęciu udziałów w projekcie, spółka przeprowadziła analizy geologiczne i geofizyczne struktury Polaris, które wykazały, że potencjał załataczania jest na niższym poziomie tego przedziału. Miało to wpływ na ekonomikę całego projektu, w szczególności spowodowało wzrost jednostkowych kosztów składowania - uzasadnił Orlen. Jako pierwszy o wycofaniu się koncernu z projektu Polaris napisał Business Insider.

Zgodnie z przekazanymi PAP informacjami, Orlen prowadził z partnerem w tym projekcie rozmowy w celu znalezienia rozwiązania zapewniającego satysfakcjonującą stopę zwrotu z inwestycji mimo mniejszego

potencjału zatłaczania CO₂, ale nie przyniosły one rezultatu. Dlatego Orlen UpstreamNorway, w uzgodnieniu z Orlenem, zdecydował o zakończeniu udziału w projekcie - zaznaczył koncern.

Orlen podkreślił, że zainteresowany jest rozwojem kompetencji i potencjału technicznego CCS (wychwyt i sekwestracja CO₂) i do końca 2030 r. koncern planuje uzyskać zdolność zatłaczania lub zagospodarowania 3 mln ton CO₂ rocznie.

Sekwestracja dwutlenku węgla jest ważnym narzędziem dekarbonizacji aktywów rafineryjno-petrochemicznych w Grupie Orlen, dlatego spółka analizuje inne projekty i programy CCS, szukając takich, które pozwolą na realizację aspiracji koncernu w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych, a jednocześnie będą spełniać oczekiwania, co do ryzyka oraz rentowności - poinformował koncern. Jak zaznaczył, do tego celu zostaną wykorzystane wiedza i doświadczenie uzyskane przez Orlen UpstreamNorway przy projekcie Polaris.

PGNiG UpstreamNorway podpisało z norweską firmą Horisont Energi umowę objęcia 50 proc. udziałów w leżącej na Morzu Barentsa koncesji Polaris w grudniu 2023 r. Na początku stycznia 2024 r. norweskie ministerstwo energii zatwierdziło spółkę Orłenu jako operatora koncesji. Koncern przewidywał, że jego udział w inwestycji wyniesie do 1 mld dol.

Według ówczesnych informacji Orłenu, pojemność struktur geologicznych koncesji Polaris, przypadająca na udział PGNiG UpstreamNorway, była szacowana łącznie na ok. 100 milionów ton CO₂, co powinno umożliwić prowadzenie działalności magazynowej przez 12-25 lat.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Vestas pokazuje szczecińską fabrykę.

W nowym filmie korporacyjnym duński potentat offshoreVestas pokazuje, jak przebiegają prace nad budową fabryki gondoli morskich turbin wiatrowych w Szczecinie.

Szczecińska fabryka gondoli na potrzeby morskich turbin wiatrowych powstaje na bazie infrastruktury po ST3 Offshore, którą Vestas zakupił w zeszłym roku za kwotę 170 500 002 zł. W nowej fabryce nazywanej Vestas Assembly Hall powstawać będą gondole dla modelu turbin V236-15 MW. Będą one wykorzystywane nie tylko na potrzeby polskich morskich farm wiatrowych (Vestas ma dostarczyć swoje turbiny o mocy 15 MW m.in. na pierwszą polską farmę wiatrową Baltic Power), ale będą z Polski wpływały także na inne akweny.

W nowym korporacyjnym wideo Vestas pokazuje m.in. ujęcia z placu budowy fabryki. Pojawiający się w materiale Martin Bjerregaard, Head of Operations Szczecin Nacelles, oraz Dorota Szemiot-Trzepakko, Production Manager, opowiadają m.in. o poszukiwaniu i zatrudnianiu kadr, zapewnieniu odpowiednich warunków, a także współpracy z miastem.

Uruchomienie fabryki zlokalizowanej na wyspie Ostrów Brdowski jest przewidziane na 2025 rok, pracę w niej ma znaleźć ok. 700 osób.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Gotowe są już elementy fundamentów farmy wiatrowej Baltic Power.

Z fabryki Steelwind w Nordenham wyruszyły pierwsze transporty monopali fundamentów dla morskiej farmy wiatrowej Baltic Power - podała spółka Grupy Orlen. Zapowiedziała, że w sumie wykonanych zostanie 26 transportów do portu przeładunkowego, skąd na początku 2025 r. elementy trafią na teren budowy.

Mająca powstać na Bałtyku morska farma wiatrowa Baltic Power o mocy ok. 1,2 GW, której zakończenie budowy i uruchomienie planowane jest na 2026 r., to wspólne przedsięwzięcie Orlenu i kanadyjskiej spółki Northland Power.

Jak poinformował w piątek Baltic Power, z fabryki Steelwind w Nordenham wyruszyły pierwsze transporty monopali fundamentów dla morskiej farmy wiatrowej tej spółki. „Zrealizowanych zostanie 26 transportów do portu przeładunkowego, skąd na początku 2025 r. wyruszą na teren budowy na morzu” - przekazano w komunikacie.

Baltic Power podkreślił, że realizuje „najbardziej zaawansowany projekt budowy morskich farm wiatrowych w Polsce”. Spółka przypomniała, że budowa lądowej części farmy trwa od maja 2023 r., przy czym, zgodnie z założeniami, prace nad budową morskiej części farmy rozpoczną się na początku 2025 r.

„Zasadnicze prace nad budową części morskiej pierwszej polskiej farmy offshore wind rozpoczną się od instalacji fundamentów. Te składają się z tzw. monopala i mocowanego na jego szczycie charakterystycznego elementu przejściowego - transition piece, na który trafia docelowo morska turbina wiatrowa” - wyjaśnił Baltic Power.

Spółka Grupy Orlen zapowiedziała, że na jej farmie wiatrowej na Bałtyku zostanie zainstalowanych łącznie 78 monopali, 76 dla turbin wiatrowych i 2 dla morskich stacji elektroenergetycznych.

Jak zaznaczono w komunikacie, produkcja seryjna monopali w fabryce Steelwind na potrzeby projektu Baltic Power rozpoczęła się w styczniu 2024 r. Długość tych elementów może sięgać nawet 120 metrów, ich średnica ponad 9 metrów, a masa 1700 ton, przy czym na obszarze morskiej farmy wiatrowej, gdzie głębokość Bałtyku sięga 30-45 metrów, monopale będą wbijane nawet ponad 40 metrów w dno morskie.

„Monopale zostały wykonane ze specjalnej stali, odpornej na działanie warunków atmosferycznych i zasolenie wód morskich. Obecnie w Polsce nie ma firm, które zdolne są produkować całościowo monopale czy elementy przejściowe” - zwrócił uwagę Baltic Power. Zazaczył, że część elementów, tzw. secondary steel dla monopali, jak również elementów przejściowych, powstaje w Polsce, m. in. w zakładach w Żarach, Niemodlinie i Skarżysku-Kamiennej.

Baltic Power podkreślił, że prace związane z budową farmy wiatrowej na Bałtyku, jako wspólnego przedsięwzięcia Orlenu i Northland Power, „postępują zgodnie z harmonogramem”. Spółka podała także, że „Baltic Power pokryje ok. 3 proc. zapotrzebowania Polski na energię, tym samym ograniczając krajową emisję CO₂ o ok. 2,8 mln ton rocznie”.

W ostatnim czasie Orlen informował, że w rejonie Lubiatowa zakończono pierwszy z czterech odwiertów pod nadbrzeżem, plażą i dnem Bałtyku, który umożliwi połączenie morskiej farmy wiatrowej Baltic Power z lądową stacją odbiorczą. W tunelu o długości 1,4 km, podobnie jak w pozostałych, zostaną umieszczone kable przesyłające energię.

Jednocześnie w oddalonych od miejsca odwiertów o około 8 km Osiekach Lęborskich trwają prace nad budową lądowej stacji elektroenergetycznej. Wraz z przyłączem kablowym umożliwi ona - jak wyjaśnia Orlen - odbieranie energii wytwarzanej przez farmę Baltic Power i włączenie jej do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego. Również linia elektroenergetyczna prowadząca do stacji umieszczona będzie pod ziemią.

Grupa Orlen to multienergetyczny koncern posiadający rafinerie w Polsce, Czechach i na Litwie, a także sieć stacji paliw, w tym również w Niemczech, na Słowacji, Węgrzech i w Austrii. Rozwija również segment wydobywczy ropy naftowej i gazu ziemnego, segment petrochemiczny, a także odnawialnych źródeł energii. Planuje także rozwój energetyki jądrowej opartej na małych reaktorach jądrowych SMR.

Koncern informował wcześniej, że według strategii do 2030 r., planowane tam w tym czasie nakłady inwestycyjne miałyby wynieść ponad 320 mld zł, z czego ok. 40 proc. na „zielone inwestycje”, jak energetyka wiatrowa na morzu i lądzie oraz fotowoltaika, a także biogaz, biopaliwa, elektromobilność i „zielony wodór”. Według założeń, do końca tej dekady Grupa Orlen miałaby osiągnąć poziom 9 GW mocy zainstalowanej w odnawialnych źródłach energii.

W sierpniu koncern poinformował o redukcji planowanych wcześniej na ten rok nakładów inwestycyjnych w ramach Grupy Orlen o 3,3 mld zł. Zgodnie z tymi wyliczeniami mają one wynieść 35,3 mld zł, w tym 26,4 mld zł na rozwój, z czego 5,4 mld zł w segmencie energetyki.

Orlen pracuje obecnie nad aktualizacją strategii; ma być ona gotowa do końca tego roku.

Źródło:www.gospodarkamorska.pl

Oto Galaktyka Trójkąta okiem Kosmicznego Teleskopu Hubble’a. Ta galaktyka zasługuje na znacznie więcej uwagi.

Układ Słoneczny znajduje się w dysku galaktyki znanej jako Droga Mleczna. Owa galaktyka natomiast stanowi jeden z około 50 elementów Lokalnej Grupy Galaktyk. Do tejże grupy należą tak galaktyki bardzo znane, jak i takie, które z jakiegoś powodu nie przebiły się do świadomości opinii publicznej. Nowe zdjęcie wykonane za pomocą Kosmicznego Teleskopu Hubble’a może to zmienić.

O naszej galaktyce wiemy całkiem sporo. Dysk Drogi Mlecznej ma około 100 000 lat świetlnych. W jego centrum znajduje się supermasywna czarna dziura o masie 4,2 miliona mas Słońca. Słońce i krążące wokół niego planety natomiast znajdują się mniej więcej w połowie drogi między tą czarną dziurą a zewnętrzną krawędzią naszej galaktyki. Wokół Drogi Mlecznej krążą niewielkie galaktyki karłowate, z których najbardziej znanymi są Mały i Wielki Obłok Magellana.

Drugą masywną galaktyką w Lokalnej Grupie Galaktyk jest Galaktyka Andromedy (M31) znajdująca się 2,5 miliona lat świetlnych od nas w kierunku — a jakże — gwiazdozbioru Andromedy. Tutaj mamy już do czynienia z galaktyką większą nawet od naszej własnej Drogi Mlecznej. M31 ma średnicę około 220 000 lat świetlnych i składa się z około biliona gwiazd (w Drodze Mlecznej jest ich ok. 400 miliardów).

Galaktyka Andromedy jest znana powszechnie przede wszystkim dlatego, że wszystkie symulacje wskazują, iż zbliża się ona stopniowo do Drogi Mlecznej i za kilka miliardów lat obie galaktyki zderzą się ze sobą dwukrotnie, aby ostatecznie utworzyć jedną wielką galaktykę eliptyczną, tzw. Milkomedę.

Co jednak niezwykle ważne, w Lokalnej Grupie Galaktyk znajdują się nie dwie, a trzy masywne galaktyki. Poza Drogą Mleczną i Andromedą, mamy tutaj jeszcze Galaktykę Trójkąta (M33), o której słyszało znacznie mniej osób niż o Galaktyce Andromedy. To właśnie Galaktykę Trójkąta ostatnio sfotografował sędziwy już Kosmiczny Teleskop Hubble’a.

Źródło:www.focus.pl

Chiny coraz bardziej niezależne. Co chwilę odkrywają kolejne złoża wartościowych minerałów.

Chińska gospodarka rozwija się w zdumiewający tempie. Rynek wysokich technologii, produkcji półprzewodników, sektor kosmiczny, sektor odnawialnej energii czy przemysł samochodów elektrycznych to wszystko branże, w których pozycja Państwa Środka rośnie z roku na rok. Każda z nich do rozwoju, a nawet do przetrwania wymaga olbrzymich ilości surowców.

Problem jednak w tym, że dostępności surowców nie zależy do końca od człowieka. Albo odpowiednie złoża znajdują się na terytorium kraju, albo ich nie ma i wtedy trzeba poszukiwać dostawców za granicą.

Władze Chin doskonale sobie z tego zdają sprawę i od lat intensywnie inwestują olbrzymie pieniądze w poszukiwanie złóż niezbędnych minerałów na terenie całego kraju.

Jak podaje dziennik South China Morning Post, według najnowszego raportu w 2023 roku na poszukiwanie cennych surowców wydano w Chinach ponad 15,5 miliarda dolarów. Od trzech lat z roku na rok wydatki te stale wzrastają. Efekty jednak są wymierne. W samym 2023 roku odkryto aż 124 nowe złoża, dzięki czemu zarówno rezerwy surowcowe, jak i potencjał do wydobycia w najbliższych latach znacząco wzrosły.

Autorzy raportu przygotowanego dla Ministerstwa Zasobów Naturalnych wskazują, iż w ciągu roku udało się odkryć złoża zarówno ropy naftowej, gazu ziemnego, ale także takich minerałów jak fluoryt, czy grafit krystaliczny.

Warto jednak tutaj podkreślić, że jest to dopiero początek poszukiwań. W 2021 roku władze wdrożyły w życie zaplanowaną na 15 lat strategię rozwoju sektora wydobywczego. Jej podstawowym celem jest wzmocnienie samowystarczalności w wydobyciu minerałów oraz zapewnienie krajowi bezpieczeństwa energetycznego. Już po trzech latach widać wymierne korzyści. Nie wiadomo, czy tempo odkryć utrzyma się w najbliższych latach, ale jeżeli tak, to Chiny nie będą miały problemu z zapasami.

Jak by nie patrzeć, bezpośrednio od dostępności minerałów zależy pozycja Chin w sektorze wysokich technologii. Dobrym przykładem jest tutaj branża producentów półprzewodników oraz akumulatorów do samochodów elektrycznych, która potrzebuje do rozwoju ogromnych ilości fluorytu. W samym 2023 roku rezerwy tego minerału w Chinach wzrosły o ponad 24 proc. do poziomu 107 milionów ton.

Podobnie jest w przypadku wspomnianego wyżej grafitu krystalicznego, który powszechnie wykorzystywany jest w sektorze energetycznym, zarówno przy produkcji energii jądrowej, jak i w fotowoltaice. Także i w jego przypadku zapasy wzrosły w Chinach w ubiegłym roku o niemal 1/4 i osiągnęły poziom ponad 100 milionów ton.

Kiedy dorzucimy do tego jeszcze odkrycie czterech złóż ropy naftowej i czterech gazu ziemnego, to widać wyraźnie, że inwestycje w poszukiwania zasobów mineralnych faktycznie się opłaciły. Tutaj należy dodać jeszcze, że w ramach programu odkryto także nowe złoża molibdenu, wolframu i antymonu, które są niezwykle cennymi pierwiastkami dla najintensywniej rozwijających się obecni gałęzi przemysłu.

W ciągu ostatnich 12 miesięcy rozpoczęły się także prace nad poszukiwaniem kolejnych złóż w wodach otaczających Chiny. Władze państwowe jednocześnie ograniczyły eksport kluczowych surowców i minerałów za granicę, pobudzając w ten sposób wzrost rezerw dla chińskiego przemysłu. To już spory problem dla innych gospodarek, które dotychczas zaopatrywały się w minerały w Państwie Środka.

Źródło:www.focus.pl

Życie pod marsjańskim lodem. Szalony pomysł nabiera kształtów.

W przeszłości Mars niemal na pewno miał klimat bliższy ziemskiemu niż ma to miejsce obecnie. Wizja występowania tam życia jest jednak jedną wielką niewiadomą. Część naukowców jest zdania, że mogłoby ono istnieć nawet obecnie i to w dość niespodziewanym miejscu.

Do takich wniosków doprowadziły badacze rezultaty modelowania komputerowego. Za jego sprawą próbowali dowiedzieć się, czy jest możliwe, aby pod warstwą lodu występowało nasłonecznienie wystarczająco wysokie do przetrwania mikroorganizmów. Jak możecie się domyślać, odpowiedź uzyskana za sprawą symulacji okazała się twierdząca.

Mówiąc dokładniej, chodzi o odpowiednią ilość promieniowania emitowanego przez naszą gwiazdę, aby potencjalne mikroorganizmy były w stanie prowadzić fotosyntezę. Przekładając te zależności na to, co widzimy na Ziemi, również uzyskamy całkiem optymistyczne wieści. Na naszej planecie w zbiornikach pokrytych lodem może tętnić życie w postaci organizmów czerpiących kluczową dla ich przetrwania energię z fotosyntezy.

Szczegóły proponowanej koncepcji zostały zamieszczone w Communications Earth & Environment. Autorzy publikacji, jak wyjaśniają, skupili się na jednym z dwóch rodzajów lodu spotykanego na Marsie. Pierwszy ma postać zamrożonego dwutlenku węgla, natomiast drugi – zamrożonej wody. I to właśnie opcja numer dwa zwróciła uwagę badaczy. Wymieszany z tamtejszym pyłem, taki lód utworzył warstwę pokrywającą rozległą część powierzchni Czerwonej Planety.

Źródło:www.focus.pl

Samochód zasilany ściekami? Nie tylko pojedzie, ale pobije przy tym rekordy.

Osoby związane z projektem Waste2Race, będące przedstawicielami Uniwersytetu w Warwick oraz firmy WastewaterFuels, mają naprawdę intrygujący pomysł. Zakłada on, że samochód z silnikiem wodorowym mógłby wykorzystywać ścieki w formie paliwa.

I wcale nie jest to żart przygotowany na 1 kwietnia. Co więcej, konstrukcja ma zawierać różnego rodzaju elementy pochodzące z recyklingu, a kiedy już taki pojazd znajdzie się na drodze, to będzie bił rekordy prędkości. Brzmi to szalenie i bardzo ciekawie, ale na ile realne będzie zastosowanie tej koncepcji w praktyce?

Zacznijmy od tego, że członkowie zespołu badawczego postawili na silnik V6 wyposażony w tzw. swobodny kompresor objętościowy. Za jego sprawą do silnika jest wtłaczane dodatkowe powietrze, dzięki któremu można uzyskać jeszcze więcej mocy. Oczywiście wspomniany silnik ma być zmodyfikowany tak, aby mógł być zasilany wodorem doprowadzanym za pośrednictwem odpowiednich wtryskiwaczy.

Co istotne, tak śmiałe założenia występują nie tylko na papierze. Ludzie zaangażowani w całe przedsięwzięcie zaprezentowali już prototyp w wersji LMP3 zbudowany z różnych części zamiennych oraz takich, które były przeznaczone na wysypisko. Tak powstał przyjazny dla środowiska samochód wyścigowy, którego napęd nie prowadzi do powstawania gazów cieplarnianych.

Wizja projektowania samochodów wyścigowych zasilanych wodorem wcale nie jest pozbawiona sensu, o czym najlepiej świadczy fakt, iż kilku czołowych producentów – takich jak BMW czy Toyota – zainteresowało się tematem i zamierza wkrótce wprowadzić własne modele.

Źródło:www.focus.pl

Unia Europejska wprowadza nowe zasady dla aplikacji mobilnych – rewolucja czy kłopoty?

Czy zastanawiałeś się kiedyś, kto tak naprawdę stoi za aplikacjami, które codziennie instalujesz na swoim telefonie? Unia Europejska postanowiła wprowadzić nowe przepisy mające na celu zwiększenie przejrzystości rynku aplikacji mobilnych i zapewnienie większego bezpieczeństwa użytkownikom. Dzięki tym regulacjom dowiesz się więcej o twórcach aplikacji, z których korzystasz, co pozwoli na lepsze zrozumienie, z kim masz do czynienia.

Każdy deweloper, którego aplikacja przynosi zysk – niezależnie od tego, czy zarabia przez sprzedaż, mikropłatności, czy wyświetlanie reklam – musi udostępnić swoje dane kontaktowe. Oznacza to konieczność publikacji adresu siedziby oraz numeru telefonu, a w przypadku większych firm, także adresu e-mail. Ten obowiązek nie dotyczy aplikacji, które są w pełni darmowe i nie przynoszą żadnych dochodów.

Nowe przepisy budzą emocje – co mówią deweloperzy i użytkownicy?

Reakcje na nowe przepisy są mieszane. Z jednej strony użytkownicy mogą liczyć na większą przejrzystość, co zwiększa bezpieczeństwo i zaufanie do aplikacji. Z drugiej strony, niezależni twórcy obawiają się o swoje bezpieczeństwo i prywatność, gdyż muszą publicznie udostępniać swoje dane. Nieprzestrzeganie nowych regulacji będzie skutkowało brakiem możliwości dodawania nowych aplikacji lub aktualizacji tych już istniejących.

Nowe przepisy to kolejny krok Unii Europejskiej w kierunku uporządkowania rynku cyfrowego, po wcześniejszych inicjatywach, takich jak wprowadzenie standardu USB-C, czy regulacje dotyczące ładowarek. Choć przyszłość pokaże, jakie będą efekty tych zmian, jedno jest pewne – rynek mobilny w Europie staje się coraz bardziej ujednolicony i odpowiedzialny, ale czy nie za bardzo ograniczony?

Źródło: www.focus.pl

Chińczycy zastępują pracowników robotami. Walker S1 wkroczył do akcji.

Wizja świata, w którym to maszyny wykonują większość zadań – do niedawna kojarzonych z ludźmi – może się urzeczywistnić nawet wcześniej, niż sądziliśmy. Tak przynajmniej można wywnioskować na podstawie doniesień z Chin, gdzie w fabrykach wykorzystywane są humanoidalne roboty.

Jeden z nich, znany jako Walker S1, ma zastępować ludzi w wielu kwestiach. Sprawa jest tym ciekawsza, że takie podejście do tematu zyskało silne zainteresowanie ze strony liczącego się na rynku producenta pojazdów elektrycznych. Łącznie firma UBTech, która zajmuje się dostarczaniem takich robotycznych pracowników, otrzymała ponad 500 zamówień na model Walker S1.

Podejmowane kroki wzbudzają rzecz jasna bardzo zróżnicowane emocje. Nie powinny dziwić głosy podnoszące obawy co do utraty pracy przez ludzi zastępowanych maszynami. Trudno sobie wyobrazić, by pozbawione dochodów osoby były w stanie łatwo znaleźć zatrudnienie w innych zawodach – nie wspominając o wystarczającej liczbie wakatów dotyczących na przykład konserwacji robotów czy ich programowania.

Z drugiej strony, optymalizacja produkcji jest zupełnie normalna i nie dziwi podejście producentów polegają na maksymalnym zwiększaniu wydajności – nawet kosztem zwalniania ludzkich pracowników i zastępowania ich

robotami. Takie kroki podjęli już najwięksi gracze na rynku, tacy jak BYD – największy na świecie producent elektrycznych samochodów, zajmujący się też dostarczaniem innych pojazdów.

Robot Walker S1 stanowi część chińskiego planu zakładającego zastępowanie ludzkich pracowników maszynami. Na taki krok zdecydował się między innymi największy producent samochodów elektrycznych na świecie

Humanoidalny robot nie jest jedyną maszyną tworzącą zintegrowany system wdrożony przez chińskie firmy. Co to oznacza? Że Walker S1 jest zaprojektowany tak, aby współpracował z bezzałogowymi pojazdami odpowiedzialnymi za logistykę oraz inteligentnymi systemami produkcyjnymi. Pokazuje to, iż produkcja może być prowadzona w dużej mierze automatycznie – potrzeba jedynie nieco pomocy ze strony ludzi, między innymi w zakresie nadzoru.

W praktyce prowadzi to do sytuacji, w której w zautomatyzowanej fabryce aż 70% zadań jest wykonywanych przez roboty. Pozostałe 30% pozostaje natomiast w gestii ludzi. Tego typu działania mają na celu zwalczanie problemu braków siły roboczej. Według lokalnych instytucji do 2025 roku kluczowe branże, między innymi związana z produkcją samochodów, będą musiały zmagać się z niedoborem 30 milionów pracowników.

I choć obecny wskaźnik robotyzacji wynosi 70%, to dostawca, czyli UBTECH, zamierza osiągnąć jeszcze wyższy wynik, sięgający 90%. Oznaczałoby to, że zaledwie 10% zadań w fabrykach byłoby wykonywanych przez ludzi. Ci mieliby działać na wyższym szczeblu, to jest prowadzić nadzór, a nie zajmować się prostymi, fizycznymi pracami. Jeśli chodzi o model Walker S1, to taki robotyczny pracownik ma 172 centymetry wzrostu i waży 76 kilogramów. Może wykonywać większość zadań przeznaczonych do tej pory dla ludzi, nie narażając się przy tym na zmęczenie czy kontuzje.

Źródło: www.focus.pl

Sejm za większą akcyzą na wyroby tytoniowe i ich substytuty. Ma ograniczyć ich użycie zwłaszcza przez nieletnich.

W piątek Sejm uchwalił nowelizację ustawy zwiększającą stawki podatku akcyzowego na wyroby tytoniowe, wyroby nowatorskie, czyli podgrzewane wyroby tytoniowe, oraz płyn do papierosów elektronicznych.

Za przyjęciem ustawy zmieniającej ustawę o podatku akcyzowym głosowało 236 posłów, przeciw było 188, wstrzymało się 2 posłów. Teraz ustawa trafi do Senatu.

W nowelizacji zapisana została nowa tzw. mapa drogowa podwyżek akcyzy na wyroby tytoniowe, czyli informacja o planowanych podwyżkach akcyzy na papierosy, wyroby tytoniowe oraz płyn do e-papierosów i wyrobów nowatorskich w latach 2025-2027.

Znowelizowana ustawa zakłada, że w 2025 r. stawka akcyzy w części kwotowej w przypadku papierosów wzrośnie o 25 proc., w roku 2026 - o 20 proc., a w roku 2027 – o 15 proc. Część kwotowa akcyzy na tytoń do palenia zostanie podniesiona o 38 proc. w roku przyszłym, o 30 proc. w roku 2026 oraz o 22 proc. w roku 2027.

Zgodnie z ustawą stawki akcyzy na cygara i cygaretki w przyszłym roku zostaną podniesione o 25 proc., w roku 2026 o 20 proc., a w roku 2027 – o 15 proc.

W górę pójść także stawki akcyzy – w części kwotowej, nałożone na wyroby nowatorskie (podgrzewane wyroby tytoniowe). Wzrosną one o 50 proc. w roku 2025, o 20 proc. w roku 2026 oraz o 15 proc. w roku 2027. Podniesiona ma zostać też akcyza na płyn do papierosów elektronicznych - w przyszłym roku ma ona wzrosnąć o 75 proc., w roku 2026 o 50 proc., a w 2027 r. o 25 proc.

Dotychczasowe stawki opodatkowania będą obowiązywać do 28 lutego 2025 roku. Od 1 marca 2025 roku do 31 grudnia 2025 roku będzie obowiązywać nowa wysokość akcyzy.

Nowe stawki akcyzy mają przede wszystkim ograniczyć konsumpcję wyrobów tytoniowych i ich substytutów, szczególnie przez osoby nieletnie.

Źródło:www.pap.com.pl

Jest decyzja w sprawie właściciela Biedronki. Sąd ustalił karę w wysokości 506 mln zł.

Sąd potwierdził decyzję UOKiK w sprawie kary wymierzonej spółce Jeronimo Martins Polska, właścicielowi sieci Biedronka, ustalił ją w wysokości 506 mln zł - poinformował urząd. Dodał, że spółka nie miała prawa uzyskiwać od dostawców produktów nieumówionych wcześniej rabatów.

"Wyrok to bardzo ważny sygnał dla rynku, zwłaszcza największych przedsiębiorców. Sieci handlowe powinny płacić dostawcom za produkty taką cenę, na jaką się umówiły" - napisał Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów na platformie "X". Dodał, że karę ustalono na ponad pół miliarda złotych (ponad 506 mln zł).

Cytowany we wpisie Prezes UOKiK Tomasz Chróstny stwierdził, że jest to wyrok ważny dla całego rynku. "Stoimy na straży polskich dostawców i producentów żywności" - zapewnił.

Urząd dodał, że sąd w ustnym uzasadnieniu podkreślił "ogromną przewagę sieci Biedronka nad dostawcami" i podzielił stanowisko UOKiK.

"Sieć ma obowiązek wykonywania zawartych umów i powstrzymania się od jednostronnych zmian ceny" - stwierdził.

Podkreślono jednocześnie, że wyrok nie jest prawomocny i Jeronimo Martins Polska (właściciel sieci Biedronka) przysługuje apelacja.

Biedronka na prośbę PAP o komentarz przekazała, że relacje z polskimi dostawcami opiera na "fundamencie transparentności i uczciwości" od blisko 30 lat. "Negocjacje cen mają na celu przyniesienie korzyści polskim konsumentom, pozwalając zaoferować razem z naszymi partnerami najwyższą jakość produktów w najniższych na rynku cenach" - zapewnił dyktant.

Odnosząc się do wyroku sądu firma stwierdziła, że ten zwrócił uwagę na "daleko idące wady decyzji nakładającej karę na Jeronimo Martins Polska". "Co więcej, sąd wskazał także na brak zasadności traktowania wszystkich dostawców według tych samych kryteriów" - podkreśliła Biedronka. W konsekwencji tego - jak poinformowała sieć - sąd zmienił decyzję UOKiK i oddalił karę w części obejmującej 220 mln zł.

"Wyłącznie w zakresie 7 dostawców z 214 z grupy owoce i warzywa sąd, w naszej ocenie niezasadnie, ocenił posiadanie przewagi kontraktowej przez Spółkę (Biedronkę - PAP) i to tylko dlatego, że zakres udzielonych rabatów był wyższy niż wobec pozostałych dostawców" - oceniła Biedronka.

Pod koniec 2020 roku UOKiK ukarał spółkę Jeronimo Martins Polska karą w wysokości 723 mln zł, tłumacząc, iż ta w "nieuczciwy sposób zarabiała kosztem dostawców produktów spożywczych". Wyjaśniono wówczas, że sieci handlowe uzyskują od dostawców rabaty handlowe, tak aby nabyć produkty w najkorzystniejszych cenach, a "dobra praktyka i przepisy prawa" wymagają aby zawrzeć je w umowie, lecz nie zawsze tak jest. "Z informacji zebranych (...) w trakcie postępowania i kontroli w biurach tego przedsiębiorcy wynika, że spółka w arbitralny sposób narzucała niektóre rabaty" - stwierdził UOKiK. Wyjaśniono, że w ciągu trzech lat (tj. 2018, 2019 i 2020) spółka Jeronimo Martins Polska "zarobiła na zakwestionowanych praktykach ponad 600 mln zł".

W tym okresie działania Biedronki miały dotknąć ponad 200 podmiotów, przy czym 80 proc. dotyczyło dostaw owoców i warzyw. "W skrajnych przypadkach wysokość nieuczciwego rabatu przekraczała 20 proc. całego obrotu wypracowanego z Biedronką" - poinformował. Wyjaśnił, że kontrahenci o konieczności udzielenia rabatu mieli być informowani dopiero po zrealizowaniu dostaw.

"Tym samym zawierając umowę nie wiedzieli, ile zarobią, ponieważ w każdej chwili właściciel Biedronki mógł zażądać pomniejszenia wynagrodzenia poprzez przyznanie dodatkowego rabatu w sobie tylko znanej wysokości" - tłumaczył urząd. Dodał, że dostawcy zgadzali się na niekorzystne warunki ze względu na siłę rynkową Biedronki. Wyjaśnił, że obawiali się, iż "zakończenie współpracy mogłoby oznaczać jeszcze większe straty finansowe".

Źródło:www.pap.com.pl

Nowa fizyka u naszych wrót. Zderzenia ciężkich jonów pozwolą wytworzyć najsilniejsze pola elektryczne na Ziemi.

Choć naukowcy bezustannie sięgają coraz dalej w przestrzeń kosmiczną, odkrywając po drodze nowe planety, gwiazdy, czarne dziury i galaktyki, to wciąż jeszcze nie wiemy wiele nawet o naszym bezpośrednim otoczeniu. Intuicyjnie wiemy, jak się zachowuje materia w typowym dla powierzchni Ziemi otoczeniu, w osiągalnych zwyczajowo temperaturach i ciśnieniach. Wszystko jednak, co zbliża się do ekstremalnych warunków we wszechświecie, wciąż jest dla nas niezrozumiałe i niezbadane.

Zespół naukowców z japońskiego instytutu RIKEN stara się zbadać tajemniczą i w dużej mierze niezbadaną fazę materii, która istniała w pierwszych momentach istnienia wszechświata. Mowa tutaj o tym okresie historii, w którym cała materia była ściśnięta do ekstremalnie wysokiej gęstości przy ekstremalnie wysokiej temperaturze. Z tego co wiemy, w takich warunkach tworzy się jednolita plazma składająca się z kwarków i gluonów. Tak przynajmniej mówi teoria, choć wciąż jeszcze tego nie potwierdzono eksperymentalnie.

ak naprawdę nawet od strony teoretycznej niewiele wiemy o tym, co się dzieje przy ekstremalnie wysokich gęstościach materii. Nie jesteśmy bowiem w stanie wytworzyć takich warunków stabilnie na powierzchni Ziemi.

Źródło:www.focus.pl

PKP Intercity: dzięki Pendolino będziemy odzyskiwać pasażerów na trasie Szczecin-Warszawa.

Dzięki wprowadzeniu pociągów Pendolino na trasie łączącej Szczecin z Warszawą będziemy odzyskiwać pasażerów, po remoncie prowadzonym tam w ostatnich latach - zapowiedział w rozmowie z PAP rzecznik PKP Intercity Maciej Dutkiewicz.

"Ze względu na remont, który był prowadzony na trasie do Poznania i do Szczecina przez ostatnie lata, pasażerów jest mniej, a z pomocą pociągu marki Pendolino tych pasażerów będziemy odzyskiwali" - powiedział Dutkiewicz, zapytany dlaczego przewoźnik zdecydował się na wprowadzenie do nowego rozkładu jazdy tego właśnie pociągu na trasie Szczecin-Warszawa. Pociąg ma pokonywać trasę w 4 h 20 minut.

Dodał, że dotychczas pociągi Pendolino jeździły głównie na kierunku północ-południe - czyli Kraków, Katowice, Warszawa, Gdynia. "Nasze doświadczenia, przede wszystkim z wakacji są takie, że pojedynczy pociąg Pendolino okazywał się niewystarczający, jeśli chodzi o możliwości przewiezienia pasażerów. Z tego powodu uruchamialiśmy podwójne składy Pendolino, ale to nie jest do końca racjonalne" - stwierdził.

Dutkiewicz przypomniał też, że jednym z najważniejszych parametrów eksploatacyjnych pociągów Pendolino jest jego prędkość. Największa prędkość, jaką można osiągnąć w Polsce, ze względu na charakterystykę linii, to 200 km/h, chociaż maksymalna prędkość polskiego Pendolino to 250 km/h.

"Jako że mamy coraz więcej lokomotyw, które mogą osiągać prędkość 200 km/h, możemy w sposób bardziej elastyczny zarządzać taborem, który osiąga taką prędkość. (...) Z tego powodu można się spodziewać, że będziemy mieli więcej pociągów jadących 200 km/h, mających dużą pojemność, nawet do 1000 pasażerów, które będą jeździły po ciągu Kraków-Katowice-Warszawa-Gdynia" - powiedział. Wskazał, że pojedyncze Pendolino może zabrać na pokład 400 pasażerów.

Zaznaczył, że wagony przystosowane do prędkości 200 km/h to pojazdy najwyższej klasy, a złożone z nich pociągi pokonują trasy, na których jeździło dotychczas Pendolino, w takim samym czasie. W pociągach tych zawsze znajduje się jeden wagon typu Wars. "Pula pociągów, które mogą jeździć tak szybko jak Pendolino rozszerzyła się. Takie pociągi zapewniają też taki sam komfort podróży jak Pendolino" - powiedział.

Źródło:www.gs24.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów? Zapraszamy do OMK / ITF – wypełnij deklarację :

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 12-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce
- 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/przylacz_sie

Może polubisz nas na FB ?

www.omk.org.pl

Wydarzyło się 21października- kalendarium

21października jest 294. (w latach przestępnych 295.)dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku **pozostaje 71 dni.**

Dzisiaj imieniny obchodzą :

Bernard, Celina, Dacjusz, Dobromił, Elżbieta, Hilarion, Jakub, Karol, Klementyna, Malchus, Pelagia, Pelagiusz, Piotr, Samuel, Urszula, Wendelin, Wszeborą i Zotykc.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1578 – I wojna polsko-rosyjska: zwycięstwo wojsk polskich w bitwie pod Kiesią.

1595 – Dzień po wygranej przez wojska polskie bitwie pod Cecorą zawarto traktat pokojowy, na mocy którego Tatarzy uznali władzę Jeremiego Mohyły osadzonego na tronie mołdawskim przez kanclerza Jana Zamoyskiego i zgodzili się, by na obszarze Gospodarstwa pozostały polskie wojska. Dwa dni później armia tatarska rozpoczęła odwrót.

1658 – IV wojna polsko-rosyjska: w bitwie pod Werkami wojska moskiewskie księcia Jurija Dołgorukowa pokonały siły polsko-litewskie dowodzone przez hetmana polnego litewskiego Wincentego Gosiewskiego, który trafił do niewoli.

1671 – Wojna polsko-kozacko-tatarska: hetman polny koronny Jan Sobieski rozgromił wojska kozacko-tatarskie w bitwie pod Kalnikiem.

1702 – Cesarz Leopold I Habsburg wydał Złotą Bullę ustanawiającą jezuicką Akademię Leopoldyńską we Wrocławiu ze wszystkimi przywilejami uniwersytetów europejskich, początkowo z jedynym fakultetem teologicznym (obecnie Uniwersytet Wrocławski).

1818 – Założono Kaliskie Towarzystwo Muzyczne.

1827 – Po raz pierwszy zwołano Sejm Wielkiego Księstwa Poznańskiego.

1831 – Kapitulacja twierdzy zamojskiej i upadek powstania listopadowego.

1863 – Powstanie styczniowe: zwycięstwo wojsk rosyjskich w bitwie pod Jurkowicami.

1893 – Zainaugurował działalność Teatr Miejski w Krakowie (obecnie Teatr im. Juliusza Słowackiego).

1933 – Ukraiński nacjonalista Mykołalemyk, na znak protestu przeciwko wywołaniu wielkiego głodu na Ukrainie, zamordował naczelnika kancelarii konsulatu sowieckiego we Lwowie i jednocześnie emisariusza sowieckiego wywiadu Aleksieja Majłowa.

1939 – Niemcy dokonali egzekucji zakładników w Lesznie, Śremie, Osiecznej, Włószakowicach, Gostyniu, Krobi i Poniecu.

1943 – W swym mieszkaniu przy ul. Ludwiki 6 w Warszawie została aresztowana przez Gestapo Irena Sendlerowa.

1949 – Przekazano do eksploatacji pierwszy zbudowany po wojnie w Polsce statek pełnomorski SS „Sołdek”.

1954 – Premiera filmu sensacyjnego Niedaleko Warszawy w reżyserii Marii Kaniewskiej.

1956:

Władysław Gomułka został I sekretarzem KC PZPR, zastępując na tym stanowisku Edwarda Ochaba.

W Sosnowcu otwarto Stadion Ludowy.

W Suwałkach odnotowano polskie październikowe minimum temperatury (−14,2 °C).

1957 – Założono Aeroklub Ziemi Mazowieckiej.

1963 – Ostatni żołnierz polskiego podziemia antykomunistycznego i niepodległościowego sierżant Józef Franczak ps. „Laluś” poległ w walce z obławą ZOMO we wsi Majdan Kozic Górnych na Lubelszczyźnie.

1970 – Amerykanin Garrick Ohlsson został laureatem I nagrody VIII Międzynarodowego Konkursu Pianistycznego im. Fryderyka Chopina.

1983 – Wmurowano kamień węgielny pod budowę Instytutu Centrum Zdrowia Matki Polki w Łodzi.

1984 – Biskupi archidiecezji warszawskiej wystosowali list do wiernych, w którym wyrazili niepokój o losy zaginionego ks. Jerzego Popiełuszki.

1985 – Premiera komedii erotycznej Och, Karol w reżyserii Romana Załuskiego.

2000 – W teleturnieju Milionerzy emitowanym przez telewizję TVN po raz pierwszy padła wygrana w wysokości 500 000 złotych.

2004 – Były prezydent Czechosłowacji i Czech Václav Havel odebrał doktorat honoris causa Uniwersytetu Warszawskiego.

2006 – W swym domu w Kiełpinie popełniła samobójstwo 14-letnia Ania Halman, uczennica Gimnazjum nr 2 w Gdańsku, która dzień wcześniej została w trakcie lekcji upokorzona przez pięciu uczniów swojej klasy.

2007 – Platforma Obywatelska wygrała przedterminowe wybory parlamentarne.

2010 – Piotr Duda został wybrany na stanowisko przewodniczącego NSZZ „Solidarność”.

2015 – Koreańczyk ChoSeong-jin został laureatem I nagrody XVII Międzynarodowego Konkursu Pianistycznego im. Fryderyka Chopina.

2021 – Kanadyjczyk pochodzenia chińskiego Bruce Liu został laureatem I nagrody XVIII Międzynarodowego Konkursu Pianistycznego im. Fryderyka Chopina.

Źródło: www.pl.wikipedia.org

Kursy walut (kursy średnie NBP)

Kursy średnie walut NBP

Tabela z dnia 2024-09-27

1 EUR **4,3048**

1 USD **3,9718**

1 CHF **4,5852**

1 GBP **5,1800**



CRUDE OIL

<https://stooq.pl/q/?s=cl.f>

Baltic market indexes



<https://nasdaqbaltic.com>

Notowania surowców

Data ostatniej aktualizacji: 2024-10-21 11:27

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	73,97	0,79	1,08%	93,2000	69,6900	21.10 11:27
ZŁOTO	USD/uncja	2 750,25	13,65	0,50%	2 730,6500	1 942,9000	21.10 11:26
MIEDŹ	USD/tona	9 719,50	88,50	0,92%	10 969,0000	7 944,0000	21.10 11:27
SREBRO	USD/uncja	34,22	0,30	0,88%	33,2000	22,1700	21.10 11:26
PALLAD	USD/uncja	1 076,53	-8,47	-0,78%	1 238,7800	837,0000	21.10 11:27
PLATYNA	USD/uncja	1 028,40	3,00	0,29%	1 094,4500	845,5000	21.10 11:26
NIKIEL	USD/tona	17 073,00	91,00	0,54%	21 409,0000	15 755,5000	21.10 11:26
ALUMINIUM	USD/tona	2 632,00	15,50	0,59%	2 796,0000	2 125,5000	21.10 11:26
		0,00	0,00	%			
CYNK	USD/tona	3 122,00	31,00	1,00%	3 198,0000	2 298,0000	21.10 11:26
ROPA WTI	USD/baryłka	69,71	0,34	0,49%	89,1700	66,3100	21.10 11:26
MIEDŹ COMEX	USD/funt	4,43	0,04	0,91%	5,1100	3,5500	21.10 11:26
BAWELNA	US\$/funt	71,85	0,86	1,21%	101,0600	67,1000	21.10 11:26
BENZYNA	USD/galon	2,03	0,03	1,50%	2,8200	1,8900	21.10 11:26
CANOLA	CAD/tona	616,10	2,80	0,46%	721,2000	541,8000	18.10 20:19
CUKIER	US\$/funt	22,25	0,07	0,32%	27,9600	17,5800	21.10 11:27
DIESEL	USD/tona	658,12	7,87	1,21%	921,5000	631,3800	21.10 11:27
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	527,50	2,50	0,48%	610,0000	418,5000	18.10 22:03
GAZ ZIEMNY	USD/min btu	2,29	0,04	1,78%	3,6100	1,5600	21.10 11:27
KAKAO	GBP/tona	5 591,00	-265,00	-4,53%	10 173,0000	3 216,0000	18.10 17:54
KAUCZUK	JPY/kilogram	393,70	9,70	2,53%	414,0000	234,5000	18.10 12:00
KAWA	US\$/funt	248,68	-8,62	-3,35%	273,6300	159,1300	21.10 11:27
KUKURYDZA	USD/buszel	406,62	2,62	0,65%	505,2500	386,0000	21.10 11:27
MLEKO	USD/cetnar	21,23	-0,32	-1,48%	24,0300	15,1200	18.10 20:54
OLEJ OPALOWY	USD/galon	2,18	0,03	1,40%	3,1800	2,0700	21.10 11:27
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	4 274,00	-41,00	-0,95%	4 401,0000	3 624,0000	18.10 12:15
OLEJ SOJOWY	US\$/funt	42,17	0,36	0,86%	53,1500	38,5100	21.10 11:27
PSZENICA	US\$/korzec	575,10	2,35	0,41%	703,5000	522,5000	21.10 11:27
RYŻ	US\$/cetnar	15,06	0,06	0,40%	19,4000	14,2800	21.10 03:54
RZEPAK	EUR/tona	501,75	5,50	1,11%	513,7500	393,5000	18.10 18:29
SOJA	US\$/korzec	976,75	6,75	0,70%	1 391,2500	937,5000	21.10 11:27
SOK POMARAŃCZOWY	US\$/funt	480,00	1,30	0,27%	555,5000	290,4200	19.10 01:59
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	317,35	1,35	0,43%	474,6000	299,0000	21.10 11:26
WIEPRZOWINA	US\$/funt	77,75	0,03	0,04%	98,4500	65,0500	18.10 20:04
WOŁOWINA	US\$/funt	187,50	1,02	0,55%	194,4000	182,2000	18.10 20:04

www.bakier.pl

Rozrywka

		1		7				3
4		2	8				6	
	7							
8			5		4			6
		5		3		9		
1			2		7			5
							5	
	9				8	1		7
7				5		8		

Zagraj w sudoku nieparzyste

Wypełnij siatkę cyframi tak, aby każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar 3x3 zawierały wszystkie cyfry od 1 do 9. Różowe kwadraty mogą zawierać tylko liczby nieparzyste (1,3,5,7,9).

Twój czas: 0:3

							9	4
	4	8	2					
	2		4		3			
7	1					5		
				9		7		
		3						
				7	4			
	3	2					5	
1							6	

Źródło: pl.sudokuonline.eu/



Politycy są jak pieluchy: trzeba ich często wymieniać, z tego samego powodu.

Do Jasia na basenie podchodzi ratownik:

- Nie wolno sikać do basenu!

- Ale wszyscy sikają do basenu! - broni się Jasio.

- Być może - przyznaje ratownik - Ale nie z trampoliny!

Źródło: www.dowcipy.pl