

Paczki pod choinkę dla dzieci marynarzy z OMK / ITF.

W związku ze zbliżającym się Świątami i prezentami pod choinkę od Mikołaja, planujemy wysyłkę paczek mikołajkowych dla dzieci marynarzy należących do OMK / ITF.

Paczki są przeznaczone dla dzieci w wieku od 3 do 8 lat.

W związku z powyższym prosimy o przesłanie zgłoszenia e-mailem na adres: biuro@nms.org.pl o chęci otrzymania paczki dla swojego dziecka do 30/11/2024 r. podając imię, nazwisko, wiek dziecka i adres korespondencyjny na jaki ma być wysłana paczka .

Paczka zostanie przesłana drogą pocztową listem poleconym.

Delegat załogowy i delegat związkowy.

Dla marynarzy chcących mocniej wykazywać się w życiu statkowym, poczynawszy od warunków bytowych, przez bezpieczeństwo pracy, a kończąc na warunkach zatrudnienia przypominamy funkcje delegata załogowego i związkowego.

Może się wydawać, iż jest to ta sama osoba ale nie zawsze tak jest. Funkcja delegata załogowego działa w oparciu o konwencje MLC jak i organizację wewnętrzną u danego armatora lub ISM i działa na linii załoga – statek – armator.

Delegat związkowy, jest to marynarz należący do Związku Zawodowego i odpowiednio zgłoszony. Właściwie ustanowiony delegat związkowy uzyskuje dodatkową „ochronę” w utrzymaniu zatrudnienia. Delegat związkowy działa na linii załoga – Związek Zawodowy i może zajmować się także sprawami bytowymi, bezpieczeństwem pracy ale także ma wpływ na warunki zatrudnienia w przypadku obowiązującego układu zbiorowego lub chęci jego uzyskania.

Dwa różne stanowiska dla których zakres działalności w dużym stopniu nakłada się z jedną zasadniczą różnicą, tj. umocowanie i tryb rozpatrywania wniosków i problemów. Najbardziej zalecaną formą jest współpraca pomiędzy wyżej wspomnianymi delegatami lub połączenie tych funkcji w jednej osobie. W zależności od armatora siła delegatów jest zmienna. W naszej opinii połączenie tych funkcji i praca, wiedząc, iż stoi za nami organizacja związkowa lub ITF dalej dużo większe szanse na sukces.

Źródło: www.omk.org.pl

Chipolbrok zamówił dwa kolejne statki wielozadaniowe w Chinach.

Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A. (Chipolbrok) kontynuuje ekspansję, zamawiając dwa kolejne statki w stoczni Chengxi w Chinach, podobne do dostarczonej w latach 2021-2022 serii jednostek wielozadaniowych (MPP) o nośności około 62 tys. ton.

Jeden z tych statków, Tai Xing, dostarczony w 2021 r., niedawno zakończył swój 16. rejs, rozładowując się w Gdyni. Niedawno ww. serię sześciu statków o nośności 61,250 tys. ton uzupełnił Boym, pozostałe zaś to Herbert, Pilecki, YongXing i YuAn.

Czytaj także:

Nowy statek we flocie Chipolbrok

YuAn - nowy statek we flocie Chipolbroku

Pilecki już we flocie Chipolbroku

Są to jedne z największych tego typu jednostek na świecie, mierzące po 199,9 metra długości i 32,26 metra szerokości. Każda wyposażona jest w cztery własne żurawie o łącznym unosie 300 ton, umożliwiające obsługę i transport dużych urządzeń i ładunków projektowych (wielkogabarytowych – project cargo). Mają również ładownie w kształcie pudła bez grodzi w linii środkowej, 75 tys. metrów sześć. przestrzeni pod pokładem i 5 tys. m kw. powierzchni pokładu otwartego (weather deck).

Jak podał Chipolbrok, w zakresie dostaw z Chin i Dalekiego Wschodu, statki te przewożą głównie ładunki masowe, w tym nawozy i minerały, stal, wyroby z metali nieżelaznych, a także - dość regularnie - komponenty elektrowni wiatrowych oraz ładunki/moduły projektowe.

Są przystosowane do przewozu ładunków ciężkich i ponadgabarytowych, a także innych ładunków masowych i drobnicowych. Mają notację klasy DNV +1A (drobnicowiec) wraz z chińską klasyfikacją CCS CSA i klasą Polskiego Rejestru Statków.

Ostatnie kilka lat dowiodło dużych możliwości tych wielozadaniowych jednostek, które okazały się sukcesem komercyjnym, dlatego chińsko-polski armator zdecydował się rozszerzyć flotę XXL o dwa kolejne statki, które mają wejść do służby w 2025/2026 roku.

Chipolbrok określa te statki jako klasę Tai Xing, nazywając ją „zmianą paradygmatu (wzorca)”. Wcześniej armator znany był głównie z przewozów ładunków typu break-bulk (ponadgabarytowych i ważących ponad limit, transportowanych osobno, jako oddzielne części, jak np. sprzęt budowlany, specjalistyczne maszyny, łodzie, rurociągi, turbiny wiatrowe, duże silniki i generatory, części stalowe – red.)

- Koncentrowaliśmy się na ładunkach, które nie mieszczą się w kontenerach, tj. na wszystkim, co jest duże, ciężkie i niestandardowe, teraz skupiamy się na tego typu ładunkach masowych – podkreśla armator z siedzibą w Szanghaju i Gdyni dodając, że nowe statki XXL będą przede wszystkim wykorzystywane w globalnej masowej żegludze trampowej na rynku spot.

Świeży kontrakt na dwa nowe statki XXL jest następstwem niedawnej decyzji Chipolbrok o wejściu do sektora przewozów ciężkich/wielozadaniowych, której owocem jest zamówienie dwóch statków heavy-lift o nośności 38 tys. ton, tym razem w stoczni Shanghai Zhenhua Heavy Industries (ZPMC).

Te nowe statki są wyposażone w trzy żurawie o jednostkowym unosie 250 ton, które można połączyć w celu podniesienia ładunków ważących do 500 ton. Statki te posiadają dwie bardzo długie ładownie, mogące pomieścić sprzęt o długości do 76,8 metra oraz w pełni otwarty pokład do wszechstronnej obsługi ładunków. Regulowane międzypokłady (tweendecks) zapewniają elastyczność w załadunku obiektów wielkogabarytowych o różnych rozmiarach.

W celu zapewnienia zrównoważonego oddziaływania na środowisko, statki wyposażone są w urządzenia energooszczędne, w tym wysokonapięciowe systemy zasilania z łądu oraz opływową linię kadłuba, co przyczynia się do zmniejszenia zużycia paliwa i emisji spalin.

Cena tych jednostek nie została ujawniona, ale jeden z brokerów zasugerował, że każda z nich może kosztować około 49 mln USD. Ich dostawa planowana jest na 2026 rok.

Chipolbrot obchodził w czerwcu br. 73. rocznicę powstania. To pierwsza chińsko-zagraniczna spółka joint venture, utworzona przez Chińską Republikę Ludową. Armator rozpoczął działalność z czterema używanymi statkami, a dziś posiada flotę 33 jednostek o łącznej nośności ponad 1,2 mln ton.

Źródło: www.portalmorski.pl

U wybrzeży Helu odkryto wrak lodołamacza Königsberg.

W trakcie badań wraków u wybrzeży Helu, zespół nurków i historyków dokonał niezwykłego odkrycia – odnaleziono wrak niemieckiego lodołamacza Königsberg z czasów II wojny światowej. Po kilku latach poszukiwań, oparte na nowoczesnej technologii fotogrametrycznej oraz badaniach historycznych, akcje zakończyły się sukcesem. W artykule przedstawiamy kulisy odkrycia, które rzuca nowe światło na operację „Hannibal” i losy niemieckich jednostek w rejonie Zatoki Gdańskiej.

Na wodach Zatoki Gdańskiej rozegrały się niedawno dwie przełomowe operacje badawcze, które nie tylko przyczyniły się do wydobycia cennych artefaktów, lecz również doprowadziły do identyfikacji wraku o znaczeniu historycznym. Pierwsza z operacji, przeprowadzona przez Fundację Dive Land oraz Grupę Eksploracyjną Magazynu "Odkrywca", miała na celu wydobycie niezwykłego naktuz – kolumny kompasu – z wraku leżącego na głębokości 50 metrów, w odległości jednej mili od cypla helskiego.

Druga operacja, będąca efektem tych badań, zakończyła się sensacyjnym odkryciem wraku niemieckiego lodołamacza Königsberg – jednostki związanej z operacją „Hannibal” z czasów II wojny światowej.

Pierwsza operacja rozpoczęła się od badań nad niezidentyfikowanym wrakiem, błędnie nazywanym „parowcem”, który w rzeczywistości okazał się jednostką o napędzie spalinowym. Nurek Bartłomiej Piłala, wykonując serię zdjęć do modelu fotogrametrycznego, odkrył tam naktuz – podłużną kolumnę dużego kompasu, luźno umieszczoną na nadbudówce wraku.

Po uzgodnieniach z Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku zespół nurków podjął akcję wydobycia artefaktu, która, mimo trudnych warunków, zakończyła się sukcesem. Wydobytą kolumnę kompasu sygnowana była nazwą znanego producenta Carla Platha z Hamburga, co pozwoliło zaklasyfikować go jako sprzęt używany m.in. przez niemiecką Kriegsmarine.

W związku ze zgłoszeniem przez pletwonurków Diveland odkrycia luźno zalegającej kolumny kompasu, podjęto decyzję o jej zabezpieczeniu. Pod nadzorem pracowników NMM, działających z upoważnienia Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku, zabytek został podniesiony, zabezpieczony i przetransportowany do pracowni konserwatorskiej – mówi dr Anna Rembisz-Lubiejewska z sekcji ds. Ochrony Morskiego Dziedzictwa Kulturowego Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku.

W trakcie tych badań pojawiła się jednak zagadka – odnaleziony wrak, będący nowocześniejszą jednostką, nie pasował do historycznych opisów, co zainspirowało nurków i historyków do dalszych poszukiwań innych jednostek zatopionych w okolicy. Trop zaprowadził ich do informacji o parowym lodołamaczu Königsberg, który mógł spoczywać na dnie niedaleko Helu.

- Polowanie na Königsberga rozpoczęliśmy w trakcie prac nad tzw. 'parowcem Hel' – wrakiem, z którego wydobyliśmy kolumnę kompasu – mówi Łukasz Orlicki z Odkrywcy.

– Okazało się, że według dostępnych materiałów źródłowych, w tym rejonie został zatopiony, uczestniczący w operacji "Hannibal", parowy lodołamacz, Königsberg. Wrak, nad którym pracowaliśmy, był nowocześniejszy i z pewnością nie przypominał pochodzącego z 1885 roku lodołamacza. Wniosek był prosty: gdzieś w pobliżu musiał znajdować się na dnie kolejny niemiecki statek. Ponieważ dysponowaliśmy sylwetką Königsberga oraz informacją

uzyskaną od innego badacza, Michała Ogłozy, że został trafiony w przedział maszynowy, postanowiliśmy go poszukać – w pierwszej kolejności wśród znanych, ale niezidentyfikowanych wraków, spoczywających w pobliżu Helu – dodaje Łukasz Orlicki.

Los sprawił, że przy niesprzyjających warunkach do nurkowania na innym wraku, zespół nurków przeniósł się na pobliski obiekt znany jako „drewniak”. Jak wspomina Kamil Stankiewicz z „Dive Land”:

- Jednym z kandydatów do weryfikacji pozostawał mało znany powszechnie wrak, określany w bazie danych Urzędu Morskiego jako 'drewniak'. Zamierzaliśmy przeprowadzić na nim nurkowania w przyszłym roku. Przypadek sprawił, iż podczas planowanych nurkowań na wraku niemieckiego okrętu podwodnego panowały niekorzystne warunki. Postanowiliśmy przenieść się na znajdujący się w pobliżu wrak 'drewniaka'. Warto zaznaczyć, że nie przyciągał on dotychczas uwagi nurków.

Na głębokości ponad 60 metrów Bartłomiej Piłala szybko dostrzegł, że wrak nie jest "drewniakiem." Jak relacjonuje:

- Po zejściu na głębokość ponad 60 metrów od razu stało się jasne, że wrak bynajmniej nie jest małym 'drewniakiem'. Wysoki dziób i charakterystyczna zaokrąglona rufa uświadomiły mi, że mam do czynienia najprawdopodobniej z wrakiem parowca. Jako że miałem ze sobą zestaw do fotogrametrii, zdecydowałem się, mimo bardzo słabej widoczności wynoszącej zaledwie 2-3 metry, podjąć próbę zrobienia modelu - mówi Bartłomiej Piłala.

Jak dodaje, najdziwniejszym elementem wraku było „złamanie”, czy też zapadnięcie w rejonie śródkręcia. Po prawie czterech godzinach spędzonych pod wodą i kolejnych kilkudziesięciu godzinach pracy specjalistycznego programu, wreszcie można było zobaczyć pierwszą, niedoskonałą wersję modelu 3D.

- Przypomniałem sobie, że Łukasz Orlicki z 'Odkrywcy' wspominał mi o posiadanych przez siebie informacjach na temat Königsberga, który zatonął w okolicach Helu pod koniec II WŚ, wskutek trafienia w przedział maszynowy. Patrząc na 'dziurę' w modelu, w której teraz wyraźnie dało się zauważyć wystającą dwucylindrową maszynę parową oraz kotły, byłem niemal przekonany, że to będzie właśnie ten wrak. Późniejsze porównanie kształtu modelu z zachowanym zdjęciem sylwetki lodolamacza tylko potwierdziło te przypuszczenia - przyznaje Bartłomiej Piłala.

Tak oto, dzięki połączeniu nowoczesnej technologii i historycznej wiedzy, udało się zidentyfikować wrak Königsberga – jednostki uczestniczącej w operacji „Hannibal”, jednej z największych akcji ewakuacyjnych w historii. Tymczasem wydobyty kompas znajduje się już pod opieką konserwatorów z Narodowego Muzeum Morskiego, a historia wraku Königsberga wzbogaciła wiedzę badaczy i odkrywców o ważne fakty dotyczące tragicznych losów jednostek uczestniczących w wojennej ewakuacji Prus Wschodnich.

Źródło: www.portalmorski.pl

NordStream 2 prawdopodobnie nie powinien być zostać zatwierdzony.

Zezwolenie na gazociąg NordStream 2 prawdopodobnie nigdy nie powinno zostać wydane - napisał w piątek dziennik "FrankfurterAllgemeine Zeitung", powołując się na dokumenty, do których dotarł.

Warunkiem ukończenia i certyfikacji gazociągu NordStream 2 był raport z kontroli bezpieczeństwa przeprowadzonej przez ekspertów. Niemal dokładnie pięć miesięcy przed inwazją Rosji na Ukrainę raport ekspertów był wreszcie gotowy. Poświadczał, że projekt "wyraźnie spełnia" konieczne wymogi.

"Ale ten certyfikat jest wątpliwy. Gazociąg prawdopodobnie nigdy nie powinien zostać zatwierdzony" - napisał "FAZ". Dokumenty uzyskane przez dziennik pokazują, że Nils B. główny kierownik projektu podczas procesu certyfikacji, pracował wcześniej dla spółki operacyjnej NordStream 2.

"Jeżeli osoba, która pomagała w budowie gazociągu, przeprowadziła później jego ocenę, na ile może ona być niezależna?" - pyta niemiecka gazeta.

W piątek komisja śledcza ds. "Fundacji Klimatycznej" w parlamencie Meklemburgii-Pomorza Przedniego miała się zająć tym tematem. Dwóch mężczyzn o tym samym nazwisku zostało wezwanych na przesłuchanie.

To nie przypadek - podkreśla "FAZ". Jeden z nich, Steffen Petersen, był wówczas dyrektorem zarządzającym "Fundacji Klimatycznej". Jego brat Lasse Petersen jest szefem BOS Baustoff& Off-Shore Service GmbH. Firma otrzymała zlecenie certyfikacji od "Fundacji Klimatycznej".

Istnieją również wątpliwości co do tego, czy raport został rzeczywiście napisany niezależnie przez BOS - a nie również przez NordStream 2. W wiadomości e-mail uzyskanej przez "FAZ", prawnik NordStream 2 napisał do B. na krótko przed sfinalizowaniem raportu, że zapoznał się z podsumowaniem i wynikami. W załączeniu przesłał swoje propozycje poprawek z prośbą o "szybki przegląd i ewentualną akceptację".

Także "Urząd Górniczy w Stralsundzie odgrywa niechlubną rolę w całej sprawie" - napisał FAZ. W imieniu NordStream 2 miał zwrócić się do Bundeswehry o współrzędne obszarów operowania okrętów podwodnych NATO w regionie. Zostało to zgłoszone przez polityków opozycji po posiedzeniu komisji śledczej.

Dziennik przypomniał także, że pracownica urzędu skarbowego w Ribnitz-Damgarten spaliła w kominku dokumenty podatkowe "Fundacji Klimatycznej" w lutym 2022 roku. Fundacja została założona praktycznie z dnia na dzień przez rząd landu Meklemburgia-Pomorze Przednie, aby zapobiec amerykańskim sankcjom przeciwko firmom zaangażowanym w budowę i otrzymała 20 milionów euro od kremłowskiego koncernu Gazprom.

Premier Meklemburgii-Pomorza Przedniego Manuela Schwesig i prawdopodobnie także były kanclerz Niemiec i przyjaciel Putina Gerhard Schroeder mają zeznawać przed komisją śledczą na początku przyszłego roku. Jak dotąd jej prace przebiegają powoli. "Fundacja Klimatyczna" blokuje komisję śledczą - mówi Sebastian Ehlers (CDU), przewodniczący komisji.

Poparcie Schwesig dla NordStream 2 prawdopodobnie miało również przyczyny polityczne - ocenia Ehlers.

"W tamtym czasie można było wygrać wybory, będąc blisko Rosji" – dodaje Sebastian Ehlers.

Źródło: www.portalmorski.pl

Wielki dźwigowiec góruje nad Gdynią. Potężny Svanen przygotowuje się do prac nad pierwszą polską morską farmą wiatrową.

Branża morska czekała na to od dawna. W końcu jednak Svanen, jeden z największych statków dźwigowych do stawiania na morzu fundamentów turbin wiatrowych dotarł do Portu Gdynia. Jednostka zacumowała przy Nabrzeżu Angielskim, skąd jest doskonale widoczna ponad okolicznymi budynkami. Dźwigowiec znajduje się w Gdyni pod opieką Morskiej Agencji Gdynia, która pełni rolę jego agenta.

Svanen to nie jest jednostka, którą łatwo przeoczyć. Choć może nie wyróżnia się długością – mierzy 102,75 metra – to nadrabia z nawiązką wysokością. Po tegorocznej przebudowie, która zakończyła się w maju, statek mierzy od stępki do wierzchołka dźwigu dokładnie 125 metrów. Dzięki temu z łatwością góruje nad zabudowaniami w większości portów na świecie.

Nie inaczej jest w Gdyni. Svanen przyplłynął do tutejszego portu dziś, 8 listopada, około południa. Choć na Nabrzeżu Angielskim nie mogło być postronnych osób, to wystarczyło zerknąć na miejskie social media i fora dyskusyjne, by zauważyć, że nietypowa konstrukcja wystająca ponad dachami i doskonale widziana z najbardziej turystycznych zakątków miasta wzbudziła duże zainteresowanie.

Svanen przyplłynął do Polski z Niderlandów, by przygotować się do pracy na pierwszej polskiej morskiej farmie wiatrowej. Zanim to jednak nastąpi, spędzi najbliższe tygodnie w Gdyni pod opieką agenta statku – Morskiej Agencji Gdynia, która jest jedną z organizacji najbardziej doświadczonych w obsłudze wymagających i nietypowych jednostek. Po zakończeniu przygotowań, w styczniu, Svanen wyruszy w morze, by brać udział w budowie morskiej farmy wiatrowej Baltic Power i będzie stanowić kluczowe narzędzie w pracach.

Zadaniem Svanena jest instalacja w dnie morskim olbrzymich elementów morskich turbin. Statek ten jest jednym z największych tego typu na świecie. Po tegorocznej modernizacji jest gotowy do obsługi kolejnej generacji fundamentów monopalowych dla projektów wiatrowych na morzu.

Svanen może podnieść ładunek o masie 5 705 ton na wysokość 72 metrów ponad własnym pokładem. Został wybudowany w 1991 roku. Pływa pod flagą Bahamów. Co ciekawe, dźwigowiec początkowo funkcjonował jako jednostka do budowy mostów. Od czasu przekazania do służby był już jednak wykorzystywany przy około 700 fundamentach offshore, w tym znacznej części monopali na Morzu Bałtyckim. W ramach projektu Baltic Power, nad którym wspólnie pracują Orlen i Northland Power, statek zainstaluje kolejnych 78 sztuk, które już transportowane są do duńskiego portu Roenne na Bornholmie.

Wygląda na to, że do widoku Svanena będziemy mogli przywyknąć - jego właściciel, spółka Van Oord, ma też go wykorzystać przy budowie innej morskiej farmy wiatrowej na polskich wodach: Baltica 2.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Port Gdańsk i Port Hamburg zawiązują wyjątkowe partnerstwo.

Choć na co dzień największy polski i niemiecki port są dla siebie konkurentami w kwestii przeładunków oraz znaczenia dla międzynarodowego transportu morskiego, ich przedstawiciele spotkali się celem omówienia wyjątkowej współpracy. Będą wymieniać się wiedzą i doświadczeniami.

W tym tygodniu w gdańskim porcie goszczono Melanie Leonhard, minister w rządzie landu Hamburga ds. Gospodarki i Innowacji, Jensa Meier, prezesa Zarządu Portu Hamburg, a także grupę dziennikarzy z Niemiec, z czterech różnych redakcji, którzy będą relacjonować wizytę w Gdańsku przedstawicieli resortu gospodarki i portu w Hamburgu.

Gości przyjął Alan Aleksandrowicz, wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. Dominik Landa, dyrektor Pionu Strategii i Rozwoju opowiedział o działalności gdańskiego portu i jego planach na przyszłość.

Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. przypominają, że miasta Gdańsk jak i Hamburg należały przez wieki do Ligi Hanzeatyckiej (popularnie nazywaną Hanza). Był to związek kupców i miast handlowych Europy, w którym istotną rolę odgrywały te położone nad morzem i posiadające porty. Szczyt jego znaczenia przypadał na okres XII-XV wieku. Wspierały się one na polu gospodarczym, odgrywając także istotną rolę polityczną. W pewnym

momencie Hanza niepodzielnie władała handlem na Bałtyku i Morzu Północnym, stanowiąc prawa, ustalając cła i reguły handlu.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Rosną floty armatorów kontenerowych i portfele chińskich stoczni. Północną Droga Morską popłynie więcej statków.

Ponad 7 150 statków może przewozić kontenery, z tego ponad 6 350 to statki przystosowane tylko do przewozu pojemników. W październiku 2024 r. flota ta, o nośności ponad 369,2 mln ton, była zdolna przyjąć na pokłady prawie 31 138,5 tys. kontenerów TEU – podaje Alphaliner. Zmniejszony ruch w Kanale Panamskim i zagrożenia na Morzu Czerwonym sprawiły, że utrwalają się liniowe połączenia atlantyckie. Operatorzy logistyczni starają się zaktywizować północny szlak arktyczny wokół Rosji.

Według BIMCO flota zdolna do przewozu kontenerów liczyła na początku listopada br. 6 699 statków. Trzech wiodących operatorów kontenerowców kontroluje obecnie 46,7% rynku. Pięciu pierwszych panuje nad ponad 65% rynku. Pięciu następnych operatorów, z pierwszej dziesiątki, kontroluje jedynie niespełna 20% rynku.

Według Alphaliner przestrzeń ładunkowa na kontenerowcach osiągnęła 30 milionów TEU w połowie czerwca 2024 r. Tempo wzrostu globalnej floty kontenerowej jest w tym roku niezwykle. - Branża zajęło około 50 lat, aby osiągnąć poziom 5 milionów TEU w 2001 roku – przypomina Tim Yuan, CEO w DongguanBowin International FreightForwarding Co., Ltd. Dla porównania, przejście z 20 mln TEU do 30 mln TEU zajęło zaledwie siedem lat.

Na początku listopada br. Niels Rasmussen, główny analityk ds. przewozów w BIMCO, stwierdził, że w październiku br. stocznie osiągnęły nowy roczny rekord kontraktów na budowę kontenerowców. „Ma to miejsce zaledwie w dziesięć miesięcy po rozpoczęciu 2024 r. przekazywania kontenerowców armatorom” – informuje najnowszy „ShippingNumber of the Week” BIMCO. Znakomicie zilustrowali to eksperci Global Maritime Hub, którzy wykusponowali wyraźnie rosnący portfel zamówień na kontenerowce po 2022 r.

Według Rasmussena do końca października br. ze stoczni na rynek wypłynęło 410 statków o pojemności 2,5 mln TEU. Oznacza to, że już po 10. miesiącach dostawy nowych statków przekroczyły poprzedni roczny szczyt podaży z 2023 r. Wtedy armatorzy przyjęli ze stoczni statki o łącznej pojemności 2,3 mln TEU. Ponieważ nie wycofywano starszych statków z eksploatacji, dostawy br. zwiększyły wielkość floty kontenerowców o 2,4 mln TEU (8,7%) od początku 2024 r. Według BIMCO „Flota kontenerowców składa się obecnie z 6 699 statków o pojemności 30,4 mln TEU”.

Więcej pojemności TEU o 32%

Od początku 2020 r. zdolność przewozowa światowej floty kontenerowców wzrosła o 32%. To efekt przyspieszenia odbiorów w pierwszej połowie dekady. Wtedy dostarczono armatorom statki o pojemności 7,8 mln TEU. To jest największa wielkość w ciągu pięcioletniego okresu realizacji kontraktów na nowe kontenerowce.

Efekty tych przyrostów widać na rynku. Gdy weźmie się pod uwagę czołówkę przewoźników, to zauważymy istotne różnice. 10 największych przewoźników kontroluje ponad 85% wszystkich kontenerów przewożonych statkami. W wyniku zamówień mega kontenerowców MSC i Maersk — dwaj najwięksi przewoźnicy — mają średnią pojemność na statek wynoszącą odpowiednio ponad 7 100 i 6 100 TEU.

Pozostali armatorzy spoza pierwszej 30 mają znacznie niższą średnią pojemność wynoszącą około 4 300 TEU na statek. Wielu armatorów, w tym Maersk, optymalizują połączenia liniowe. To może ograniczyć wejście największych kontenerowców na Bałtyk, w tym do Baltic Hub.

Mimo szybkiej ekspansji floty, właściciele kontenerowców nadal składają zamówienia na nowe statki. W tym roku kontrakty są już ponad dwukrotnie większe niż w ubiegłym roku. Portfel zamówień powiększył się ostatnio o 286 statków o pojemności 3,3 mln TEU – wylicza ekspert BIMCO.

Jeszcze w czerwcu br. stocznie miały zapewnioną produkcję statków o pojemności 5,9 mln TEU. W listopadzie br. kontrakty opiewają na 7,6 mln TEU. A to odpowiada około 25% całkowitej pojemności floty – podkreśla Rasmussen.

Fot. Center For High North Logistics, 2024

Kontenerowcem przez lody

W portfelu zamówień chińskich stoczni znalazły się również kontenerowce z klasą lodową. To efekt zacieśniania współpracy Rosji z Chinami w aktywizacji szlaku północnego. Po siedmiu transportach Drogą Północną w 2023 r. i ponad tuzinie przejść w 2024 r. chińska NewNewShipping Line planuje dalszy rozwój linii i rozszerzenie usług o przewozy kontenerów do portów położonych wzdłuż Północnej Drogi Morskiej.

W ramach rosyjsko-chińskiego joint venture firma planuje budowę pięciu kontenerowców klasy lodowej Arc7. Statki zostaną przeznaczone na połączenie Arctic Express. Kontenerowce będą przewozić ładunki pomiędzy Szanghajem i Ningbo a Petersburgiem i Archangielskiem. Współpraca została niedawno upowszechniona przez przedstawiciela Atomflotu na forum żeglugowym w Petersburgu – poinformował High North News.

NewNewShipping Line oferuje już kilka statków z niższą klasą lodową. Jednak mogą one pokonywać Północną Drogą Morską od lipca do listopada. Zakłada się, że nowe statki pozwolą przedłużyć sezon żeglugowy na okres przejściowy, a nawet na miesiące zimowe. Mimo, że nie ujawniono dodatkowych szczegółów dotyczących wielkości lub konstrukcji statków, to przywołuje się wcześniejsze informacje. Kilka miesięcy temu anonsowano zapotrzebowanie na 15 statków z klasą lodową o pojemności do 5 tys. TEU.

Ocieplenie i wydłużenie tras wokół Afryki sprawiło, że Droga Północna stała się atrakcyjna dla operatorów kontenerowców. Dlatego w ciągu ostatnich dwóch lat zwiększyła się ilość i wielkość statków z kontenerami na trasie arktycznej. Już w 2023 r. tego lata pojawiło się kilka większych statków kontenerowych o pojemności blisko 5 tys. TEU. W najnowszym raporcie Norweskie Centrum Logistyki szczegółowo opisało, że tego lata między Rosją a Chinami przetransportowano około 145 tys. ton ładunków w kontenerach.

Na dzień 30 września Norway's Center for High Logistics odnotowało 79 rejsów Drogą Północną. W tym okresie przetransportowano szacunkowo 2,38 mln ton ładunków. W tym, udział ładunków kontenerowych wynosi około 6% lub 153 tys. ton.

Rekordowy popyt na kontenerowce

Kontenerowce z klasą lodową będą więc stanowić margines kontraktów w stocznjach Chin. Chiny będą jednak głównym dostawcą standardowych statków do przewozu kontenerów. A popyt na nie wciąż rośnie.

- W tym roku zostanie wprowadzonych na rynek 478 kontenerowców o pojemności 3,1 mln TEU, o 41% więcej niż rekord z 2023 r., obliczyli brokerzy BIMCO. Oczekuje się, że flota kontenerowców wzrośnie o 10% w 2024 r. Zamówienia na statki nadal napływają do azjatyckich stoczni. Raporty z tego tygodnia mówią, że niektóre z najbardziej znanych stoczni chińskich mają obecnie kontrakty na produkcję do 2029 roku.

Jednak z tej liczby, ponad 5 tys. statków i około 29 mln TEU jest obecnie w dyspozycji 30 przewoźników na świecie — co stanowi około 72% wszystkich statków i ponad 95% wszystkich TEU – wynika z danych Alphaliner. Pięciu największych przewoźników kontroluje rynek i kreuje główny popyt na nowe jednostki.

Niedawno Hapag-Lloyd podpisał kontrakty z chińskimi stoczniami na 24 kontenerowce, które zostaną zbudowane do 2029. Kontenerowce zwiększą pojemność floty armatora o 312 tys. TEU. Wartość kontraktów wyniesie około

4 mld dolarów. Pierwsze statki mają zostać przekazane armatorowi z Hamburga w 2027 r. Tuzin kontenerowców o pojemności 16 800 TEU każdy, zostanie zbudowanych przez YangzijiangShipbuildingGroup. Kolejna dwunastka o pojemności 9 200 TEU każdy została zakontraktowana w New Times Shipbuilding. Pisaliśmy o tym tutaj [<https://www.gospodarkamorska.pl/hapag-lloyd-zamawia-24-ekologiczne-kontenerowce-81506>].

Tegoroczny portfel zamówień jest obecnie nieznacznie mniejszy od rekordowych 7,8 mln TEU z początku 2023 r. Czołowi armatorzy zamówili kontenerowce o łącznej pojemności 5,9 mln TEU. Operatorzy kontenerowców kontrolują 78% portfela zamówień, ale dysponują 60% pojemnością światowej floty. BIMCO stwierdza, że w wyniku podpisanych kontraktów „ich flota będzie rosła szybciej niż portfel zamówień” innych inwestorów. Ten trend utrzymuje się od początku dynamicznego rozwoju rynku przewozów kontenerów i znacznie pogłębił się w ostatniej dekadzie. - Do tej pory w tej dekadzie flota właścicieli operacyjnych wzrosła o 41%, podczas gdy flota właścicieli nieoperacyjnych wzrosła tylko o 18% - wylicza BIMCO.

(.....)

Źródło:www.gospodarkamorska.pl

Globalny handel morski w 2024. Stare problemy, nowe wyzwania, nieznanne perspektywy.

Globalny handel morski wzrósł o 2,4% w 2023 r., odrabiając straty po spadku z 2022 r., ale ożywienie nie zapowiada świetlanych perspektyw i kruche podstawy. Jako newralgiczne miejsca zagrożeń eksperci, którzy opracowali „Review of Maritime Transport 2024”, wskazali utrudnienie związane z przejściem przez Kanał Sueski i Panamski oraz dzisiejsze i nieprzewidywane skutki wywołane przez napięcia geopolityczne, konflikty i zmiany klimatu.

Gospodarki są coraz bardziej wrażliwe na zrywające się łańcuchy dostaw. Na zakłócenia w morskich systemach transportowych szczególnie wrażliwe są małe wyspiarskie państwa rozwijające się i kraje najslabiej rozwinięte. Państwa te obciążane są najbardziej dotknięte rosnącymi kosztami transportu morskiego z powodu przekierowanych statków na trasy najbardziej rentowne.

– Te zakłócenia wydłużają szlaki żeglugowe, obciążają łańcuchy dostaw i podnoszą koszty, co ma głęboki wpływ na bezpieczeństwo żywnościowe, dostawy energii i gospodarkę światową, ponieważ ponad 80% wolumenu światowego handlu odbywa się drogą morską – stwierdzają autorzy wydanego przez UNCTAD „Review of Maritime Transport 2024”.

Przegląd warunków funkcjonowania transportu morskiego w ostatnich latach identyfikuje wymienione wyzwania i sugeruje podjęcie pilnych działań w celu wzmocnienia odporności przemysłu, przyspieszenia dekarbonizacji i wsparcia wrażliwych gospodarek.

Potrzeba zrównoważonego i odpornego transportu morskiego

W 2023 r. podaż ładunków globalnym handlu morskim wzrosła o 2,4% do 12,3 mld ton. W ub. r. transport morski intensywnie pracował odrabiając straty po recesji z 2022 r. UNCAD przewiduje, że podaż ładunków transportem morskim wzrośnie o 2% w 2024 r., a w ciągu najbliższych lat przyrosty roczne będą osiągały średnio o 2,4% rocznie do 2029 r.

- Budowa zrównoważonego i odpornego transportu morskiego oraz zabezpieczenie globalnych łańcuchów dostaw na przyszłość to nie tylko opcja – to strategiczna konieczność – apeluje Rebeca Grynsper, Sekretarz Generalna UNCTAD.

Podkreśla się potrzebę nowej infrastruktury, która jest zrównoważona i odporna na zakłócenia i ataki. Mają też miejsce apele o szybsze przejście na żeglugę niskoemisyjną i rozprawienia się z oszustwami w rejestrach statków w celu ochrony globalnego handlu przed nieuczciwą konkurencją.

Zagrożenie dla gospodarek uzależnionych od morskich dostaw w najbliższych latach rosące koszty frachtu i „wyjątkowo zniechęcający krajobraz operacyjny” napędzane konfliktami geopolitycznymi i ryzykiem klimatycznym”. Utrudnią również ożywienie transportu morskiego.

Rynek wciąż będą napędzać ładunki masowe. „Popyt na rudę żelaza, węgiel i zboża pozostaje silny, podczas gdy handel kontenerowy – wzrost zaledwie o 0,3% w 2023 r. – ma odbić się o 3,5% w 2024 r., w zależności od stabilizacji łańcucha dostaw”, zakładali analitycy UNCTAD.

Dziś wiemy, że w pierwszym półroczu 2024 roku grupa największych europejskich portów kontenerowych obsłużyło łącznie prawie 32 mln TEU, czyli o około 5,4% więcej niż I półroczu 2023 r. Większość portów europejskich odnotowała wzrost przeładunku kontenerów, co związane z wzrostem dostaw artykułów przemysłowych i konsumpcyjnych z Azji.

Wzrosty i spadki za Atlantykiem

Znacznie bardziej zróżnicowana sytuacja wystąpiła w krajach Ameryki Północnej i Łacińskiej. Członkowie PortEconomics Ricardo J. Sánchez i Eliana P. Barleta podkreślają, że po pandemii Covid-19 „wraz z ponownym otwarciem rynków i ożywieniem gospodarek, w 2021 r. zaobserwowano wzrost podaży ładunków we wszystkich regionach. Jednak globalna aktywność morska uległa spowolnieniu po wybuchu konfliktu między Rosją a Ukrainą, w połączeniu z rygorystycznymi środkami blokowania wdrożonymi przez Chiny w ramach polityki „zero COVID”.

Dlatego w 2023 r. Ameryka nie odzyskała jeszcze w pełni poziomu handlu morskiego sprzed pandemii. W 2023 r. tylko dwa kraje Ameryki Łacińskiej i Karaibów wykazały wzrosty porównując aktywność portów w I półroczu 2023 r. i odpowiednim okresie 2022 r. W Ameryce Północnej w tych samych okresach tylko trzy porty odnotowały wzrost. „Reszta kontynentu zmagala się ze spadkami, w wielu przypadkach o dwucyfrowym tempie”, zauważają Sánchez i Barleta.

Sytuacja wykazuje oznaki odwrócenia, informują naukowcy powołując się na Barometr WTO, wydany w maju 2024 r. Wynika z niego, że porty zaczęły notować wzrosty podaży kontenerów zarówno w imporcie jak i eksporcie. Nastąpiły pozytywne zjawiska skorelowane z prognozami odnoszącymi się do długoterminowego trendu w handlu światowym. Jednocześnie porty w próbie głównych portów regionu wykazują solidny wzrost. Ta próbka stanowi ponad 85% wszystkich obrotów kontenerowych w krajach i terytoriach Karaibów, Ameryki Północnej, Środkowej i Południowej, zauważają Sánchez i Barleta.

W 2024 r., w porównaniu z ubiegłym, tylko kilka portów wykazuje spadek aktywności. Wyróżniają się: Halifax, Montreal, Buenos Aires, Valparaiso, a także Baltimore. W przypadku tego ostatniego portu gwałtowny spadek obrotów wynikał z katastrofy mostu, który odciął go od linii żeglugowych. Sánchez i Barleta stwierdzają, że spośród pozostałych 27 portów aż 17 wykazuje dwucyfrowe przyrosty, na czele z portem San Antonio w Chile, który odnotował 22% wzrost rok do roku.

(.....)

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Włoski sąd skierował do TSUE sprawę migrantów umieszczonych w ośrodku w Albanii.

Sąd w Rzymie, który rozpatrywał w poniedziałek sprawę siedmiu migrantów z Egiptu i Bangladeszu umieszczonych w ośrodku przejściowym w Albanii, odesłał ją do Trybunału Sprawiedliwości UE. Sędziowie zawiesili decyzję władz zatwierdzającą pobyt migrantów w tym kraju.

To druga próba sił między rządem Włoch, który na mocy porozumienia z władzami Albanii utworzył i sfinansował tam dwa ośrodki pobytu dla migrantów, a włoskim wymiarem sprawiedliwości, kwestionującym to rozwiązanie.

W październiku 12 migrantów uratowanych na Morzu Śródziemnym i umieszczonych w albańskim ośrodku po trzech dniach przewieziono do Włoch, bo sąd w Wiecznym Mieście nie zgodził się na ich pobyt w Albanii. Sędziowie argumentowali, że migranci ci, również z Bangladeszu i Egiptu, pochodzą z krajów, które nie są bezpieczne.

W reakcję na orzeczenie, które wywołało napięcia między politykami centroprawicowej koalicji rządowej a środowiskami sędziowskimi, rząd Giorgii Meloni opracował dekret z nową listą bezpiecznych krajów pochodzenia i umieścił na niej Bangladesz i Egipt.

Zgodnie z poniedziałkową decyzją sądu, który skierował sprawę następnej grupy migrantów do TSUE, opuszczają oni ośrodek w albańskim Gjader i zostaną przewiezieni do Włoch. Ośrodki w Albanii znów będą puste.

Włoski wicepremier, lider prawicowej Ligi Matteo Salvini skomentował decyzję rzymskiego sądu słowami: "To następny wyrok polityczny nie przeciwko rządowi, ale przeciwko Włochom i ich bezpieczeństwu". "Rząd i parlament mają prawo reagować, by chronić obywateli, i będą to robić" - zaznaczył.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Gaz-System otrzyma dofinansowanie unijne dla projektu "Pomeranian Green Hydrogen Cluster".

Europejska Agencja Wykonawcza ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency - CINEA) przyznała wsparcie finansowe dla projektu pn. Pomeranian Green Hydrogen Cluster (Pomorski Klaster Zielonego Wodoru) ze środków europejskich w ramach instrumentu "CEF Cross-border Renewable Energy".

Projekt Pomeranian Green Hydrogen Cluster ma na celu analizę możliwości produkcji zielonego wodoru w województwie zachodniopomorskim, gdzie spółka Sevicon planuje budowę farm wiatrowych i fotowoltaicznych na potrzeby produkcji odnawialnego wodoru, który będzie mógł zostać dostarczony za pomocą sieci wodorowych do odbiorców końcowych zarówno w Polsce, jak i w Niemczech.

Gaz-System nawiązał współpracę ze spółką PNE AG, jej spółką-córką Sevicon Sp. z o.o. oraz GASCADE Gastransport GmbH, niemieckim operatorem systemu przesyłowego w zakresie przeprowadzenia analizy potencjału produkcji zielonego wodoru oraz możliwości rozwoju infrastruktury wodorowej w północno-zachodniej Polsce i północno-wschodnich Niemczech.

Komisja Europejska w ramach programu "CEF ENERGY" uruchomiła nową kategorię projektów transgranicznych kwalifikujących się do dofinansowania w obszarze energii odnawialnej, w postaci nowego instrumentu unijnego (CEF Cross-border Renewable Energy Programme). W ramach zakończonego na początku 2024 r. konkursu

grantowego wymienione firmy złożyły wniosek o dofinansowanie analizy biznesowej i prac studialnych dla projektu Pomeranian Green Hydrogen Cluster, który został pozytywnie zaopiniowany przez CINEA. Działanie objęte dofinansowaniem w wysokości 190 tys. EUR zakłada analizę wykonalności tego przedsięwzięcia oraz ocenę zasadności i warunków rozwoju sieci wodorowej na pograniczu polsko-niemieckim. Celem tych działań jest optymalizacja krajowych wysiłków na rzecz produkcji oraz wykorzystania energii odnawialnej.

Gaz-System realizuje obecnie własny projekt pn. Wodorowa Mapa Polski, który ma na celu ocenę rynkowego zainteresowania transportem wodoru za pomocą sieci przesyłowej łączącej krajowych producentów wodoru, źródła importu, magazyny wodoru, odbiorców końcowych i lokalne sieci dystrybucyjne.

Ponadto Gaz-System prowadzi dialog z rynkiem dotyczący możliwości realizacji innych projektów wodorowych, także w ujęciu transgranicznym, takich jak Nordycko-Bałtycki Korytarz Wodorowy, który uzyskał status projektu PCI (ang. Projects of Common Interest). Projektowany korytarz wodorowy łączący Finlandię, kraje bałtyckie, Polskę i Niemcy, w połączeniu z opisaną nową inicjatywą tj. Pomeranian Green Hydrogen Cluster, stanowią kompleksowe regionalne działania w kierunku zbadania możliwości realizacji transgranicznej sieci wodorowej, która umożliwi przesył odnawialnego wodoru pomiędzy państwami Unii Europejskiej w regionie bałtyckim.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Trump zamierza wycofać USA z porozumienia paryskiego w sprawie klimatu.

Prezydent elekt Donald Trump planuje wycofać Stany Zjednoczone z porozumienia paryskiego dotyczącego walki ze zmianami klimatu. Zamierza też uszczuplić niektóre rezerwy przyrody, aby umożliwić wiercenia i wydobycie surowców.

O projektach Trumpa poinformował w piątek dziennik „New York Times”. Powołał się na projekty rozporządzeń wykonawczych i proklamacji sporządzanych przez zespół Republikanina przygotowujący przejęcie przez niego władzy w styczniu przyszłego roku.

Porozumienie paryskie zobowiązuje państwa-sygnatariusze do przedstawiania nowych i bardziej ambitnych planów ograniczania emisji gazów cieplarnianych co pięć lat. Zgodnie z umową muszą być przedstawione do lutego przyszłego roku.

Administracja prezydenta Joe Bidena przyrzekła przedstawienie przed końcem kadencji takiego planu, „aby pokazać, co należy zrobić i co można zrobić”. Departament Energii USA zapowiedział projekt zaktualizowanej analizy, która pozwoli na zgłaszanie publicznych uwag.

Z raportu wynika, że Trump zakończy także moratorium na wydawanie pozwoleń na eksport skroplonego gazu ziemnego (LNG) na duże rynki w Azji i Europie.

Administracja Bidena wstrzymała w styczniu zatwierdzanie nowych transakcji eksportowych LNG. Jej celem było zakończenie procesu badań dotyczących wpływu eksportu na środowisko i gospodarkę.

Raport wskazuje zarazem na to, że ekipa Trumpa ma uchylić przepisy, które pozwalają Kalifornii i innym stanom wprowadzać bardziej rygorystycznych norm w sprawie zanieczyszczeń. Niektórzy członkowie zespołu Republikanina rozważają też przeniesienie z Waszyngtonu siedziby Agencji Ochrony Środowiska (EPA).

O komentarz w sprawie przewidywanych zmian inądowała przedstawiciele przyszłej republikańskiej ekipy agencja Reutersa. Rzeczniczka zespołu przygotowującego przejęcie władzy, Karoline Leavitt, zaznaczyła, że podczas kampanii wyborczej Trump zapowiadał wiele działań wyszczególnionych w raporcie.

Jak uzasadniała, wyniki wtorkowych wyborów dały mu „mandat do realizacji obietnic i on je spełni.”

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Agenci Łukaszenki są w Polsce. Śledzą białoruską opozycję.

Mają po kilka paszportów, staranną „legendę” i firmę w Łodzi. Tak nad Wisłę trafiają funkcjonariusze wywiadu białoruskiego dyktatora - pisze "Rzeczpospolita". W artykule opisano historię agentów, którzy trafili do Polski wraz z uchodźcami z Białorusi i zajęli się śledzeniem białoruskiej opozycji.

We wtorkowej "Rz" przedstawiono historię dwóch obywateli Białorusi - Dmityja P. i Maksima K. - którzy mieli w ostatnich latach, działając w Polsce, infiltrować emigracyjną białoruską opozycję demokratyczną. "Na trop dwóch podających się za opozycjonistów obywateli Białorusi Juryja K. i Michaiła P. trafili niezależni dziennikarze z Białoruskiego Centrum Śledczego (Belarusian Investigative Center) wspierani przez Cyberpartyzantów (Belarusian CyberPartisans, grupy zrzeszającej hakerów przeciwnych Aleksandrowi Łukaszence" - czytamy.

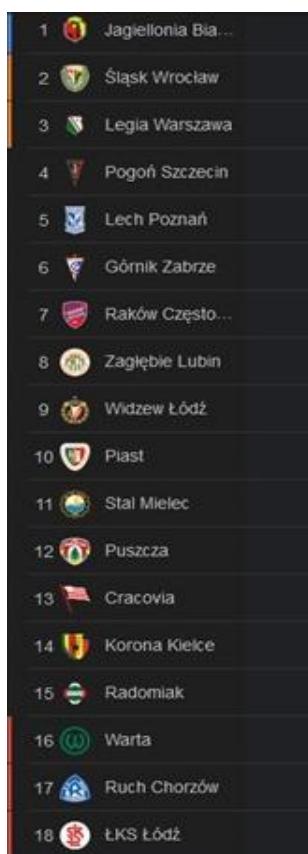
Jak wskazano, agenci zostali zwerbowani przez białoruskie służby po masowych protestach w 2020 i 2021 roku, a następnie, m.in. wraz z politycznymi uchodźcami z Białorusi, trafili do Polski. Zajmować się mieli infiltracją działaczy białoruskiej opozycji m.in. Swiatłany Cichanouskiej i Pawła Łatuszki.

"Poszliśmy tropem białoruskich dziennikarzy, by ustalić, co Dmityj P. (a właściwie Juryj K.) oraz Maksim K. (Michaił P.) robili w Polsce. Obaj są współnikami spółki „A” w Łodzi. Z naszych nieoficjalnych ustaleń wynika, że spółkę założono zdalnie z terenu Białorusi" - czytamy. "Czym się zajmuje? Jakie ma obroty? Nie wiadomo. Dotychczas nie złożyła żadnych dokumentów – w KRS nie ma sprawozdań finansowych ani sprawozdań z działalności. Wygląda na spółkę martwą" - dodano.

"Udaje nam się nieoficjalnie ustalić, że granice w Polsce przekroczyli oficjalnie na przełomie września i października 2023 r. – obaj na roczną wizę krajową pracowniczą wydaną w konsulacie w Grodnie. I, co potwierdzamy, wielokrotnie przekraczają polsko-białoruską granicę w Terespolu w obie strony. Wygląda na to, że właśnie dzięki rejestracji spółki w Łodzi otrzymali wizy pracownicze do Polski i prawo czasowego pobytu, i to spółka była przepustką do legalnego wjazdu do Polski pod fałszywymi danymi" - dodaje gazeta. Jak podkreślono, nie wiadomo, czy obecnie nadal przebywają w Polsce.

Źródło: www.pap.com.pl

Tabela PKO BP Ekstraklasy.



Źródło: www.sport.pl

„Economist”: wzrost kursu dolara po zwycięstwie Trumpa oznacza kłopoty dla reszty świata.

Polityka gospodarcza, jaką zapowiada prezydent elekt USA Donald Trump, może windować kurs amerykańskiej waluty; silny dolar wpłynąłby z kolei na globalny handel i finanse, hamując wzrost w innych częściach świata – ocenił brytyjski tygodnik „Economist”.

W 1971 roku ówczesny minister finansów USA John Connally powiedział swoim europejskim rozmówcom, że dolar to „nasza waluta, ale wasz problem”. Mimo zmian w globalnej gospodarce w ciągu ostatnich 50 lat jego słowa wciąż są aktualne, a wahania kursu dolara, choć zależy on w dużej mierze od wewnętrznych spraw w USA, odbijają się na całym świecie – podkreśliła gazeta.

Obecnie nie jest jasne, które ze swoich zapowiedzi Trump będzie chciał i mógł wprowadzić w życie, ale reakcja giełd dostarcza wskazówek, że inwestorzy spodziewają się zwiększenia zysków amerykańskich firm poprzez cięcia podatkowe i deregulację oraz wzrostu rządowego zadłużenia.

Wyższy deficyt i ożywiona inflacja mogą z kolei skłonić bank centralny USA do utrzymania stóp procentowych na wyższym poziomie, niż gdyby prezydentem nie był Trump. Wyższe stopy oznaczają natomiast, że trzymanie dolarowych papierów wartościowych staje się bardziej opłacalne, co winduje kurs tej waluty – wyjaśnił „Economist”.

Gazeta podkreśliła przy tym, że silniejszy dolar często towarzyszy słabszym prognozom dla światowej gospodarki. Badanie opublikowane w 2023 roku przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy wykazało, że 10-procentowy wzrost kursu dolara w ciągu roku zmniejszył PKB gospodarek wschodzących o 1,9 proc. Kraje bogate odczuły to w mniejszym stopniu, ale i tam odnotowano spadek o 0,6 proc.

Wahania kursu dolara wpływają na światową gospodarkę głównie poprzez handel i finanse. Ponad 40 proc. światowego handlu rozliczane jest w dolarach, choć USA nie biorą udziału w większości z tych transakcji. Silny dolar zwiększa koszty dla importerów, co osłabia popyt. Według jednego z badań wzrost wartości waluty USA o 1 proc. przekłada się na spadek handlu pomiędzy innymi krajami o 0,6 proc.

Równie ważny jest wpływ poprzez finanse. Dla krajów i firm, które pożyczyły dolary, ale nie mają dochodów w tej walucie, wzrost jej wartości zwiększa ciężar i podnosi koszty obsługi zadłużenia. Wyższe stopy w USA sprawiają też, że inwestowanie w innych częściach świata staje się mniej atrakcyjne, co przyczynia się do odpływu kapitału z gospodarek wschodzących.

Według „Economist” niejasne jest, czy wyższy kurs dolara się utrzyma. Sam Trump od dawna ubolewał, że silny dolar szkodzi krajowym producentom i zmniejsza liczbę miejsc pracy. Prezydent nie może jednak w łatwy sposób zmusić Rezerwy Federalnej do obniżenia stóp procentowych. Dopóki będą one wysokie, inwestorzy będą uciekali w amerykańską walutę, co pozostanie trudnym problemem dla reszty świata – ocenił tygodnik..

Źródło:www.pap.com.pl

Prezydent: to mrzonka, że Europa sama zapewni sobie bezpieczeństwo.

Mrzonką jest, że Europa jest dzisiaj w stanie zapewnić sobie bezpieczeństwo sama - powiedział prezydent Andrzej Duda podczas uroczystej odprawy wart przed Grobem Nieznanego Żołnierza. Musimy być silni własnym potencjałem militarnym oraz żelaznym wsparciem i współpracą ze Stanami Zjednoczonymi - mówił.

Jak mówił, sowiecka Rosja w czasach zimnej wojny "nie odważyła się zaatakować silnego Zachodu, właśnie dlatego że Zachód wydawał na swoje bezpieczeństwo ponad 3 proc. PKB we wszystkich krajach NATO". "Taka była realizowana wtedy twarda polityka i gospodarczo Rosja sowiecka nie była sobie w stanie z tym poradzić" - ocenił.

Prezydent zaznaczył, że dzisiejsza Rosja również "nie będzie w stanie sobie poradzić z silnym Zachodem - ale on musi być silny; silny własnym potencjałem militarnym, silny własną gospodarką i musi być silny żelaznym wsparciem i współpracą ze Stanami Zjednoczonymi".

Zdaniem prezydenta silny Zachód jest gwarancją, że Polska "będzie trwała w tej części Europy jako zwornik łańcucha wolnego świata, jakim są wszystkie państwa na północ i południe od nas". "Państwa, które wolność, suwerenność i niepodległość tak jak my cenią sobie ponad wszystko" - dodał. Dlatego - jak podkreślił - musimy nakłaniać wszystkich naszych sojuszników, aby konsekwentnie podnosili wydatki obronne.

"Dziś nie mamy żadnych wątpliwości, że jeżeli będziemy silni, jeżeli będziemy odpowiedzialni, to będzie trwał pokój w naszej części Europy. Przetrywamy wszystkie zawieruchy dziejowe i będzie także trwała niepodległa, suwerenna Rzeczpospolita" - powiedział Duda.

"Jesteśmy wdzięczni kolejnym prezydentom Stanów Zjednoczonych"

"Jesteśmy wdzięczni naszym sojusznikom, kolejnym prezydentom Stanów Zjednoczonych, że przyjeżdżają tutaj do nas nad Wisłę i powtarzają twardo te słowa o gwarancjach bezpieczeństwa" - podkreślił prezydent.

Zwłaszcza - jak mówił - "w trudnych czasach, kiedy odrodził się rosyjski imperializm, który dzisiaj próbuje zniszczyć naszego sąsiada, którego ze wszystkich sił wspieramy i który - wierzymy w to głęboko - będzie wraz z nami także częścią wolnego świata, bo dzięki wolnemu światu i wsparciu obroni się przed rosyjską agresją".

11 listopada w Polsce obchodzone jest Narodowe Święto Niepodległości dla upamiętnienia przekazania przez Radę Regencyjną naczelnego dowództwa wojsk polskich Józefowi Piłsudskiemu tego dnia w 1918 r. Święto zostało ustanowione przez Sejm RP w 1937 r. Zniesiono je w 1945 r. i przez cały okres PRL nie było oficjalnie obchodzone. Święto przywrócono w 1989 r. na mocy ustawy - od tego czasu Narodowe Święto Niepodległości 11 listopada jest dniem wolnym od pracy.

Źródło: www.pap.com.pl

Podwodna rewolucja z portu Vancouver podbija świat energetyki i przyciąga uwagę światowych koncernów.

Szkocka firma planuje zbudować flotę podwodnych robotów, aby wejść na rynek usług o wartości 3 miliardów dolarów. Gra jest warta świeczki, a konkurencja wciąż stawia na pojazdy napędzane paliwami kopalnymi.

Firma HonuWorx planuje wdrożyć flotę 50 zasilanych elektrycznie robotycznych okrętów podwodnych (ROV) do obsługi aktywów energetycznych, w tym projektów wiatrowych na morzu. System o nazwie Loggerhead eliminuje zależność od statków powierzchniowych napędzanych paliwami kopalnymi, znacznie zmniejszając wpływ działalności energetycznej na morzu na emisję dwutlenku węgla.

Autonomiczne roboty podwodne zastąpią statki zatruwające środowisko

Firma HonuWorx powstała w 2020 r. z zamiarem rozwijania operacji podwodnych poprzez obniżanie ich kosztów, ryzyka i śladu węglowego. Pierwszy system firmy został nazwany na cześć żółwia szylkretowego, znanego z rozległych migracji na odległość prawie 12 tys. km, aby dotrzeć do miejsc żerowania.

Aby przekształcić operacje konserwacji podwodnej, Loggerhead jest bezzałogowym, całkowicie elektrycznym urządzeniem do inspekcji i interwencji podmorskich. Loggerhead działa jak robotyczny statek-matka, przemieszczając i rozmieszczając jednostki robocze w odległych miejscach w celu przeprowadzania konserwacji, inspekcji i zbierania danych.

Firma twierdzi, że Loggerhead drastycznie obniża ślad węglowy operacji podwodnych, jednocześnie redukując koszty poprzez wyeliminowanie konieczności zatrudniania personelu na morzu i statków pomocniczych zasilanych paliwami kopalnymi. Ponieważ system działa autonomicznie, może świadczyć usługi przez cały rok bez wpływu wzburzonego morza, które zwykle utrudnia stosowanie konwencjonalnych technik. Dzięki rozproszonej technologii komunikacji i sterowania operatorzy Loggerheada mogą monitorować i zarządzać działaniami z dowolnego miejsca na świecie.

Lee Wilson, dyrektor generalny HonuWorx, mówi:

Zmienimy sposób, w jaki świat działa pod wodą, przyspieszając transformację energetyczną i umożliwiając bezpieczne i zrównoważone skalowanie robotyki podwodnej dla rozwijającej się niebieskiej gospodarki.

W grudniu 2023 r. u wybrzeży Vancouver odbyła się demonstracja koncepcji Loggerhead, po której w lipcu 2024 r. w Fort William odbyły się dodatkowe testy systemów komunikacyjnych. Projekt był wspierany przez duże firmy energetyczne TotalEnergies i Shell wraz z Net Zero Technology Centre (NZTC).

W ciągu najbliższych dziesięciu lat HonuWorx chce zbudować flotę okrętów podwodnych Loggerhead, aby uzyskać 20-procentowy udział w rynku w wartej 3,2 mld dol. światowej branży inspekcji, napraw i konserwacji podwodnej, obejmującej takie branże jak obronność, morska energetyka wiatrowa oraz ropa i gaz. Te elektryczne okręty podwodne charakteryzują się bardzo długą wytrzymałością i mogą być zdalnie sterowane na całym świecie, co umożliwi bezpośrednią podróż z portu do miejsc pracy, takich jak pola naftowe lub farmy wiatrowe.

Źródło: www.focus.pl

Źłe się dzieje na rynku tech... kolejna firma ogłosiła masowe zwolnienia.

Niedawno pojawiła się informacja o masowych zwolnieniach w firmie Bosch, a już na rynku słyszymy o kolejnych firmach z problemami. Po pandemicznym boomie na usługi chmurowe Dropbox zmagają się z poważnymi wyzwaniami. Szef firmy, Drew Houston, ogłosił właśnie kolejną falę zwolnień. Tym razem prace straci 500 pracowników, co stanowi ponad 15% załogi. To kolejny dowód na to, że popularna platforma chmurowa nie może odnaleźć się w zmieniającym się po pandemii świecie.

Houston, jako współzałożyciel i prezes Dropboxa, wziął pełną odpowiedzialność za te decyzje. "Jako CEO biorę pełną odpowiedzialność za tę decyzję i okoliczności, które do niej doprowadziły, i szczerze przepraszam wszystkich, którzy zostaną nią dotknięci." – cytuje Houstona portal The Register. To już drugi raz, kiedy firma decyduje się na masowe zwolnienia – w 2023 roku Dropbox pożegnał się z 16% swojej załogi. Jak Dropbox przechodzi od boomu do stagnacji?

Pandemia była dla Dropboxa, jak i dla innych dostawców rozwiązań chmurowych, czasem dynamicznego wzrostu. Praca zdalna napędziła popyt na przestrzeń do przechowywania danych i współdzielenia plików. Jednak wraz z powrotem do biur i mniejszym zapotrzebowaniem na narzędzia pracy zdalnej, przyszedł okres stagnacji. Przychody Dropboxa wprawdzie nadal rosną, ale są to już tylko jednocyfrowe wskaźniki.

Wprowadzenie przystępnego cenowo planu Basic Extra za 2 euro miesięcznie, oferującego 50 GB przestrzeni, miało na celu pobudzenie zainteresowania, jednak to nie wystarczyło, by przywrócić dawną dynamikę wzrostu. To wyraźny znak, że firma potrzebuje głębszych zmian, aby dostosować się do aktualnych potrzeb rynku. Odprawy dla zwolnionych – co czeka byłych pracowników?

Warto zaznaczyć, że Dropbox przygotował odprawy dla swoich pracowników objętych programem zwolnień. Przewidują one co najmniej 16 tygodni wynagrodzenia oraz opcje na akcje za IV kwartał 2024 roku. Co więcej, byłym pracownikom pozwolono zachować komputery służbowe. Firma podkreśla, że chce być fair wobec osób, które muszą odejść, a taki gest ma być wyrazem uznania dla ich wkładu w rozwój Dropboxa.

Zwolnienia zawsze budzą emocje i trudności, ale sytuacja Dropboxa pokazuje, jak kruche mogą być biznesowe sukcesy. Firma, która kiedyś była pionierem w dziedzinie przechowywania danych w chmurze, teraz musi przystosować się do nowych warunków, by nie zniknąć w cieniu konkurencji.

Źródło: www.focus.pl

Demokratyzacja mObywatela. Użytkownicy zyskują nowe uprawnienia.

Ministerstwo Cyfryzacji otwiera drzwi do bezpośredniego wpływu na rozwój popularnej aplikacji mObywatel. Dzięki nowej funkcji „Zagłosuj na pomysł” każdy z nas może stawać się współtwórcą narzędzia, które towarzyszy

nam na co dzień. Możliwość oddawania głosów na nowe dokumenty i usługi lub zgłaszania własnych propozycji to krok w stronę bardziej obywatelskiego rozwoju cyfrowych narzędzi państwa.

Aby wziąć udział w głosowaniu, wystarczy zaktualizować aplikację do najnowszej wersji (4.45) i skorzystać z opcji „Więcej” na ekranie głównym. Dalej kroki są intuicyjne — przejście do zakładki „Zgłośuj na pomysł” otwiera przed użytkownikiem możliwość wyboru, jakie dokumenty czy usługi powinny trafić do aplikacji. To nie tylko zabawa, ale realna okazja, by wpłynąć na jakość rozwiązań, z których codziennie korzysta kilkanaście milionów Polaków.

Czujesz, że czegoś brakuje w mObywatelu?

Możesz zgłosić swój własny pomysł na nową funkcję czy dokument. Od stycznia 2024 r. opcja „Zgłoś nowy pomysł” jest dostępna dla każdego, kto ma pomysł, jak ulepszyć aplikację. Ministerstwo Cyfryzacji podkreśla, że wszystkie propozycje przejdą weryfikację, a te najbardziej obiecujące trafią pod głosowanie. To szansa na to, by pomysł użytkownika zyskał szersze poparcie i być może trafił do kolejnej wersji aplikacji.

Nowa funkcja to nie tylko prosty mechanizm głosowania, ale również krok w stronę większej partycypacji społecznej. Każdy głos jest ważny, każda propozycja może się liczyć. To pokazuje, że nowe technologie mogą faktycznie tworzyć lepsze relacje między obywatelami a państwem — relacje, w których słucha się głosu użytkownika. W czasach, kiedy zaufanie do instytucji publicznych bywa kwestią dyskusyjną, takie podejście daje nadzieję na zmianę i tworzy przestrzeń, gdzie możemy aktywnie współtworzyć nasze państwo. Mam tylko nadzieję, że to wszystko realnie zostanie przegłosowane, a nie pozostanie zwykłym zagranem marketingowym ze strony osób odpowiedzialnych za aplikację.

Źródło: www.focus.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów? Zapraszamy do OMK / ITF.

Przynależność do Związku zawodowego wielu z nas uważa za zbędną i niepotrzebną będąc w dużym błędzie. Przedstawiamy tutaj kilka powodów, wymiernych korzyści, dla których warto należeć do Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

Przynależność do OMK można traktować jako Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków i zdarzeń podczas pracy na morzu. Istotna jest także ochrona praw marynarzy. Życie stwarza różne niespodzianki i nawet najlepszym z nas, pracującym dla najlepszych armatorów może się wiązać z przykrymi sytuacjami.

ETF wykorzystuje każdą szansę jak i kreuje nowe w celu zabezpieczenia miejsc i warunków pracy europejskich marynarzy, utrzymania poziomu szkoleń i morskiego know-how. Wypełniając deklarację do OMK wstępujesz także do ETF i tym samym wspierasz działania na rzecz lepszych miejsc pracy dla marynarzy z UE.

Nasze cele:

- Polscy marynarze powinni mieć równoważne warunki zatrudnienia jak ich koledzy w innych krajach UE.
- Zakończenia dyskryminacji płacowej i socjalnej oraz segregacji marynarzy ze względu na kraj pochodzenia.
- Każdy marynarz zatrudniony na statku pod banderą UE powinien korzystać z ubezpieczenia społecznego przewidzianego w prawie wspólnotowym.
- Dbanie o wizerunek marynarza w Polsce jak i na świecie poprzez rzetelne informowanie o trudach jego pracy.
- Stworzenie, wdrożenie i egzekwowanie w Polsce przepisów umożliwiających i gwarantujących godziwe warunki pracy marynarzom na statkach polskiej bandery.
- Powszechne stosowania systemu zatrudnienia na czas nieokreślony (zatrudnienie na stałe).

- Zagwarantowanie miejsc pracy dla marynarzy wspólnotowych na statkach uprawiających żeglugę na wodach europejskich oraz międzynarodowych, z należących do armatorów z UE.
- Ustawiczne staranie o obejmowanie marynarzy takimi samymi warunkami i zasadami zabezpieczeń społecznych z jakich korzystają pracownicy lądowi.
- Aktywnego udziału w budowaniu i utrzymywaniu światowej sieci ośrodków dla marynarzy, na miarę potrzeb XXI wieku.

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:

- **Możesz rozszerzyć swoje członkostwo o ubezpieczenie medyczne obejmujące również Twoją rodzinę. Szczegóły:**
<https://www.omk.org.pl/article/1152>
- 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)
- W razie bardzo trudnej sytuacji zdrowotnej i materialnej możesz skorzystać z cyklicznego wsparcia finansowego z Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej.

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej:https://www.omk.org.pl/przylacz_sie

Może polubisz nas na FB ?

<https://www.facebook.com/Organizacja-Marynarzy-Kontraktowych-NSZZ-Solidarno%C5%9B%C4%87-117864694936213/>

Wydarzyło się 12 listopada- kalendarium.

12 listopada jest 316 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 49 dni.

Dzisiaj imieniny świętują:

Arsacjusz, Aureliusz, Cibor, Czcibor, Emilian, Gabriel, Jan, Jonasz, Jozafat, Kunibert, Nila, Nilus, Publiusz, Renat, Renata, Witold i Witolda.

OMK życzy solenizantom wszystkiego najlepszego ☺

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1454 – Wojna trzynastoletnia: po klęsce pod Chojnicami król Kazimierz IV Jagiellończyk nadał, pod naciskiem szlachty, drugi z przywilejów nieszwawskich (dla Wielkopolski).

1594 – Gimnazjum Akademickie w Toruniu podniesiono do rangi trzyletniej uczelni wyższej.

1596 – W Krakowie odbył się pogrzeb królowej Polski Anny Jagiellonki.

1607 – Odbył się ingres biskupa poznańskiego Andrzeja Opalińskiego.

1623 – Arcybiskup Jozafat Kuncewicz został zabity przez tłum prawosławnych w Witebsku.

1648 – Powstanie Chmielnickiego: po zapłaceniu okupu Kozacy zakończyli oblężenie twierdzy Zamość.

1655:

Potop szwedzki: w Ryńsku został zawarty, za zgodą króla Jana II Kazimierza, sojusz obronny pomiędzy elektorem Brandenburgii i księciem pruskim Fryderykiem Wilhelmem I a szlachtą Prus Królewskich.

Wojna moskiewska: zwycięstwo wojsk polsko-tatarskich w bitwie pod Jezierną (10-12 listopada).

1669 – Po raz pierwszy w historii Rzeczypospolitej doszło do zerwania Sejmu koronacyjnego, poprzedzającego koronację króla-elekta Michała Korybuta Wiśniowieckiego.

1674 – Wojna polsko-turecka (1672-76): kapitulacja Turków przed wojskami króla Jana III Sobieskiego w oblężonym Barze.

1815 – Cesarz Rosji Aleksander I Romanow po raz pierwszy przybył do Warszawy.

1905 – Proklamowano Republikę Sławkowską.

1911:

Premiera filmu w języku jidysz Okrutny ojciec w reżyserii Marka Arnsztejna.

W Warszawie odsłonięto pomnik Michała Skobielewa.

1918 – Wojna polsko-ukraińska: zakończyły się walki o Przemyśl.

1922 – Pierwsze w historii wybory do Senatu RP (wybory do Sejmu przeprowadzono 5 listopada).

1925 – Założono Polskie Towarzystwo Antropologiczne.

1929 – Nad poznańskim lotniskiem Ławica, podczas kręcenia sceny pojedynku powietrznego do filmu Gwiazdista eskadra, doszło do kolizji samolotów Spad 61C1 i Potez XV, w wyniku czego zginęli pilot i obserwator z drugiej maszyny.

1932 – We Lwowie rozpoczęły się rozruchy antyżydowskie.

1933 – Ruch Chorzów zdobył swój pierwszy tytuł piłkarskiego mistrza Polski.

1935 – Koło Łowicza spadł meteor.

1939 – W wyniku zderzenia pociągów w Sukowicach na Śląsku Opolskim zginęło kilkadziesiąt osób.

1942 – Podczas rejsu szkoleniowego zatonał u wybrzeża Helu po kolizji ze statkiem magazynowym niemiecki okręt podwodny U-272, w wyniku czego zginęło 28 spośród 47 członków załogi.

1944 – Powołano Centralny Komitet Żydów Polskich.

1945 – Powołano Towarzystwo Opieki nad Majdankiem.

1948 – Biskup lubelski Stefan Wyszyński otrzymał nominację na arcybiskupa gnieźnieńskiego i warszawskiego oraz prymasa Polski.

1949 – Zainaugurował działalność łódzki Teatr Nowy.

1962 – Premiera filmu przygodowego O dwóch takich, co ukradli księżyc w reżyserii Jana Batorego.

1981 – Zwodowano kadłub żaglowca „Dar Młodości”.

1985 – Powołano rząd Zbigniewa Messnera.

1987 – Urodziła się pierwsza Polka z zapłodnienia pozaustrojowego.

1989 – W Krzyżowej na Dolnym Śląsku odbyła się Msza Pojednania z udziałem premiera Tadeusza Mazowieckiego i kanclerza RFN Helmuta Kohla.

1992 – Sprowadzona z Francji urna z prochami gen. Kazimierza Sosnkowskiego została złożona w podziemiach bazyliki archikatedralnej św. Jana Chrzciciela w Warszawie.

2003 – W rozegranym na Stadionie Wojska Polskiego w Warszawie towarzyskim meczu piłkarskim Polska pokonała Włochy 3:1.

2004 – Odbył się pierwszy Lekarski Egzamin Państwowy.

2006 – Odbyły się wybory samorządowe, w tym I tura bezpośrednich wyborów wójtów, burmistrzów i prezydentów miast.

2015 – Odbyły się inauguracyjne posiedzenia Sejmu RP VIII i Senatu RP IX kadencji.

2018 – Święto Narodowe z okazji 100-lecia odzyskania niepodległości przez Polskę.

2022 – W Panteonie Wielkich Polaków w Świątyni Opatrzności Bożej w Warszawie pochowano sprowadzone z Wielkiej Brytanii szczątki prezydentów RP na uchodźstwie: Władysława Raczkiewicza, Augusta Zalewskiego i Stanisława Ostrowskiego.

Źródło: www.pl.wikipedia.org

Kurs kupna i sprzedaży walut NBP

Kursy kupna i sprzedaży walut obcych – tabela A

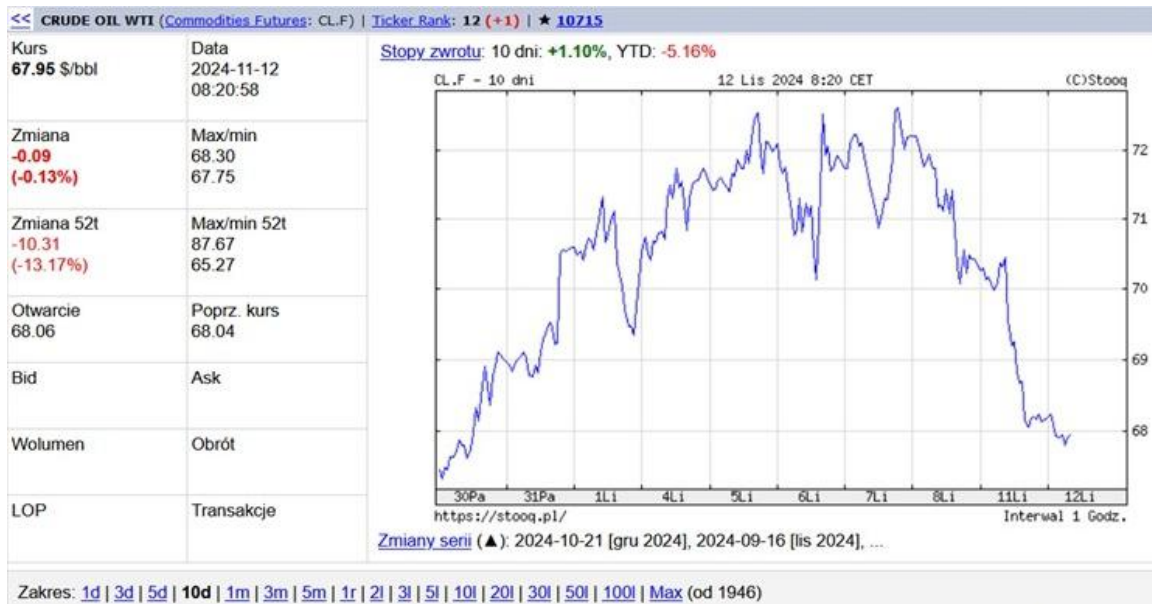
bieżące kursy średnie walut obcych w złotych określonych w § 2 pkt 1 i 2 uchwały Nr 51/2002 Zarządu Narodowego Banku Polskiego z dnia 23 września 2002 r. w sprawie sposobu wyliczania i ogłaszania bieżących kursów walut obcych (Dz. Urz. NBP z 2023 r. poz. 1):

dolar amerykański	USD	4,0117	-0,73
dolar australijski	AUD	2,6651	-0,53
dolar hongkoński	HKD	0,5161	-0,73
dolar kanadyjski	CAD	2,8889	-0,71
dolar nowozelandzki	NZD	2,4104	-0,46
dolar singapurski	SGD	3,0365	-0,31
euro	EUR	4,3244	-0,43
forint węgierski	HUF	1,0650	-0,19
frank szwajcarski	CHF	4,6031	-0,20
funt szterling	GBP	5,1992	-0,33
hrywna ukraińska	UAH	0,0971	-0,61
jen japoński	JPY	2,6345	+0,35
korona czeska	CZK	0,1713	-0,23
korona duńska	DKK	0,5799	-0,43
korona islandzka	ISK	2,9121	-0,56
korona norweska	NOK	0,3681	-0,14
korona szwedzka	SEK	0,3739	0,00
lej rumuński	RON	0,8691	-0,44

12-11-2024r.

Źródło: <https://www.money.pl/pieniadze/nbp/srednie/>

Notowania NYMEX. Crud Oil



Źródło: <https://stooq.pl/q/?s=cl.f>

Indeksy rynku bałtyckiego.



Źródło: <https://nasdaqbaltic.com>

Notowania surowców.

Notowania surowców

Data ostatniej aktualizacji: 2024-11-12 08:23

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	71,78	-0,14	-0,19%	91,0200	69,6900	12.11.08.22
ZŁOTO	USD/uncja	2 612,30	-13,80	-0,53%	2 798,1000	1 950,2500	12.11.08.22
MIEDŹ	USD/tona	9 215,50	-89,50	-0,96%	10 969,0000	8 184,0000	12.11.08.22
SREBRO	USD/uncja	30,42	-0,37	-1,20%	35,0600	22,1700	12.11.08.22
PALLAD	USD/uncja	971,53	-12,47	-1,27%	1 238,7800	837,0000	12.11.08.22
PLATYNA	USD/uncja	959,80	-12,00	-1,23%	1 094,4500	867,6000	12.11.08.22
NIKIEL	USD/tona	16 083,00	-244,00	-1,49%	21 409,0000	15 732,0000	11.11.19.59
ALUMINIUM	USD/tona	2 558,00	-16,00	-0,62%	2 796,0000	2 125,5000	12.11.08.21

CYNK	USD/tona	2 962,50	-16,50	-0,55%	3 198,0000	2 298,0000	12.11.08.22
ROPA WTI	USD/baryłka	67,96	-0,17	-0,25%	86,8200	66,3100	12.11.08.21
MIEDŹ COMEX	USD/funt	4,19	-0,05	-1,18%	5,1100	3,6700	12.11.08.22
BAWELNA	USofunt	69,67	-0,22	-0,31%	101,0600	67,1000	12.11.08.22
BENZYNA	USD/galon	1,95	-0,01	-0,51%	2,8200	1,8900	12.11.08.23
CANOŁA	CAD/tona	665,10	5,30	0,80%	721,2000	541,8000	08.11.20.19
CUKIER	USofunt	21,32	-0,50	-2,29%	27,7200	17,5800	11.11.19.00
DIESEL	USD/tona	655,12	-2,50	-0,38%	907,0000	631,3800	12.11.08.22
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	568,00	0,00	0,00%	610,0000	418,5000	12.11.03.58
GAZ ZIEMNY	USD/min btu	2,94	-0,01	-0,34%	3,3500	1,5600	12.11.08.22
KAKAO	GBP/tona	5 967,00	143,00	2,46%	10 173,0000	3 381,0000	11.11.17.54
KAUCZUK	JPY/kg	362,10	-2,90	-0,79%	414,0000	234,5000	11.11.11.00
KAWA	USofunt	256,00	2,90	1,15%	273,6300	167,6500	11.11.19.30
KUKURYDZA	USD/buszelt	431,88	2,38	0,55%	490,2500	386,0000	12.11.08.17
MLEKO	USD/cetnar	19,03	-0,02	-0,10%	24,0300	15,1200	11.11.22.26
OLEJ OPALOWY	USD/galon	2,19	-0,01	-0,45%	2,9500	2,0700	12.11.08.22
OLEJ PALMOWY	MVR/tona	5 236,00	92,00	1,79%	5 144,0000	3 624,0000	11.11.11.15
OLEJ SOJOWY	USofunt	47,20	-1,01	-2,10%	53,0700	38,5100	12.11.08.21
PSZENICA	USokorzec	567,88	3,13	0,55%	703,5000	522,5000	12.11.08.22
RYŻ	USocetnar	14,68	0,08	0,55%	19,4000	14,2800	12.11.03.34
RZEPAK	EUR/tona	539,75	3,00	0,56%	536,7500	408,2500	11.11.18.29
SOJA	USokorzec	1 018,88	-3,12	-0,31%	1 391,2500	937,5000	12.11.08.20
SOK POMARAŃCZOWY	USofunt	473,53	-53,12	-10,99%	555,5000	290,4200	11.11.20.00
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	293,90	-1,10	-0,37%	474,6000	295,0500	12.11.08.18
WIEPRZOWINA	USofunt	81,65	1,22	1,52%	98,4500	65,0500	11.11.20.04
WOŁOWINA	USofunt	183,70	0,00	0,00%	194,4000	162,2000	11.11.20.04

Źródło: <https://www.bankier.pl/surowce/notowania>

Rozrywka

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

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: 0:2

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

Źródło: <http://pl.sudokuonline.eu/>

H U M O R

-
- Jak wyglądało polskie społeczeństwo na początku lat 80-tych?
 - Jak garnek ziemniaków, część w mundurkach a część tłuczona.

-
- Sprawdziłem dzisiaj mój wskaźnik BMI.
 - I jakie wnioski?
 - Jestem za niski

Co oznacza skrót BIO na produkcie w sklepie?
Biedaku Idź Odlóż.