Porozumienie dla marynarzy.

Niższe ceny za szkolenia dla członków OMK NSZZ „Solidarność" – jest porozumienie między uczelnią a organizacją zrzeszającą marynarzy.
Akademia Morska w Szczecinie, działając wspólnie z Organizacją Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność", wypracowała system zniżek dla marynarzy chcących odbyć kursy i szkolenia w ośrodkach AMS. Na aż 20% zniżki mogą liczyć osoby legitymujące się aktualnym dokumentem członkowskim OMK NSZZ „Solidarność" przy zakupie kursów na poziomie podstawowym, wyższym, a także specjalistycznym. Marynarze mogą zgłaszać się do Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego Akademii Morskiej, by w promocyjnych cenach odbyć niezbędne kursy doskonalące lub podwyższające kompetencje. Porozumienie o współpracy w tym zakresie podpisali w Akademii Morskiej w Szczecinie Pan Tymoteusz Listewnik, przewodniczący organizacji oraz dr inż. kpt. ż.w. Arkadiusz Tomczak, prof. AMS, prorektor ds. morskich.

Źródło:www.am.szczecin.pl

Projekt pływającego terminalu LPG doceniony przez KE.

Pływający terminal LNG w Gdańsku - jako część Portu Centralnego - może uzyskać dofinansowanie z Unii Europejskiej. Projekt inwestycji jest zgodny ze strategią Gaz-System oraz wpisuje sie w polityke energetyczną Unii Europejskiej.
Co najistotniejsze terminal LNG typu Floating Storage Regasification Unit (FSRU) znalazł się na jednej z list opublikowanych przez Komisję Europejską dotyczących projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania - liście Projects of Common Interest (PCI).
Projekty PCI to kluczowe projekty infrastrukturalne, mające na celu podniesienie poziomy bezpieczeństwa na europejskim rynku energii. Ich realizacja ma wspierać politykę energetyczną i wyzwania klimatyczne w UE. Dzięki umieszczeniu terminala na liście KE, przyszła inwestycja otrzyma możliwość skorzystania z przyśpieszonego procesu uzyskiwania pozwoleń oraz specjalnych rozwiązań regulacyjnych. Jeśli terminal spełni wyznaczone wcześniej warunki, następnym krokiem będzie ubieganie się o dofinansowanie w ramach instrumentu „Łącząc Europę".
Komisja Europejska sporządza listę PCI co dwa lata od roku 2013. Projekty PCI muszą przyczyniać się do realizacji strategicznych priorytetowych połączeń i obszarów infrastruktury energetycznej, w tym oddziaływać na rynki energii i integrację rynkową przynajmniej pomiędzy dwoma państwami członkowskimi. Terminal LNG FSRU realizowany w Porcie Centralnym przez Gaz-System ma być gotowy w 2025 roku.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Projekt inteligentnego holownika wszedł w następną fazę.

Grupa technologiczna Wartsila i operator holowników PSA Marine osiągnęły przełom w swoim projekcie IntelliTug, który zakłada stworzenie autonomicznego holownika portowego.
Po udanej instalacji unikatowego systemu dynamicznego pozycjonowania na holowniku PSA Polaris, teraz przyszła pora na testy w rzeczywistych warunkach w Porcie Singapur.
Ta faza realizacji projektu, która została zatwierdzona przez Lloyd's Register, podnosi poprzeczkę w zakresie standardów bezpieczeństwa w zakresie automatyzacji i autonomii statków. Projekt Wärtsilä i PSA Marine IntelliTug jest również wspierany przez Zarząd Portu Singapur (MPA).

Nowy system DP, znany również jako system manewrowania joystickiem (JMS), umożliwia łatwiejsze i bardziej intuicyjne sterowanie ruchem holownika. Za naciśnięciem przycisku kierujący holownikiem może „wirtualne kotwiczyć" w celu utrzymania pozycji i / lub utrzymania kursu holownika.
System DP stanowi również podstawową warstwę technologiczną dla projektu IntelliTug, umożliwiając przekazywanie instrukcji nawigacji cyfrowej do systemów napędowych statku.
Wärtsilä i PSA Marine opracowują i testują możliwości inteligentnych statków i realnych ścieżek w celu osiągnięcia bezpiecznych i zrównoważonych autonomicznych operacji. Rozwiązanie może zwiększyć możliwości holowania poprzez samodzielne wykonywanie szeregu rutynowych misji.
- Projekt IntelliTug polega na odkryciu inteligentniejszych, bezpieczniejszych i wydajniejszych sposobów obsługi holowników portowych. Obejmuje technologię skoncentrowaną na człowieku, myślenie projektowe oraz współpracę człowiek-maszyna. Jesteśmy na drodze do przekształcenia dzisiejszych pomysłów w rzeczywistość jutra - powiedział Bernard Wong, szef działu zarządzania flotą w PSA Marine.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Supertankowiec gigant Nave Electron sprzedany.

Navios Acquisition potwierdził sprzedaż tankowca giganta typu VLCC Nave Electron oraz przedstawił umowy czarterowe dwóch jednostek w najnowszym raporcie finansowym.
Nave Electron to prawdziwy gigant. Został wybudowany w 2002 roku i mierzy 332 metry długości, 58 metry szerokości i ma nośność 305178 ton. Pływa pod banderą Liberii. Negocjacje dotyczące sprzedaży trwają już od ponad miesiąca. Ostatecznie sprzedano jednostkę za 25,3 miliony dolarów.
Firma Navios Acquisition czarterowała również tankowiec VLCC Nave Synergy zbudowany w 2010 roku na okres 62 lub 74 miesięcy według stawki netto wynoszącej 48,150 tysięcy dolarów dziennie. Nowo podpisane umowy po zakończeniu obecnej obejmują czarter tankowca Nave Buena Suerte zbudowanego w 2011 roku. Jest zdecydowanie nowszy od poprzednika;o podobnych parametrach (330m x 60m) i podobnej nośności. Pływa pod banderą Hong Kongu
Z kolei zbudowany w 2008 roku Nave Photon został wynajęty na okres 74 do 86 miesięcy. Zostanie dostarczony do klienta między grudniem 2019 , a lutym 2020 przy stawce podstawowej netto wynoszącej 48,150 tys dolarów dziennie. Po zakończeniu wynajmu umowe przejmię VLCC TBN III po skończonej dostawie w trzecim kwartale 2021 roku.
W trzecim kwartale zakończonym 30 września 2019 roku. Navios Acquisition odnotowało przychody w wysokości 59 mln USD, co odzwierciedla wzrost o 42% w porównaniu do 41,6 mln dolarów amerykańskich(USD) w tym samym okresie 2018 roku. Strata netto za trzeci kwartał wyniosła 56,4 mln USD w porównaniu do 23,4 mln USD straty w tym samym okresie 2018 r.
"Supertankery" VLCC to największe konstrukcje stworzone do transportu ładunku na świecie. Ich pojemność wynosi 250 000 DWT. Tankowce mogą przewozić 2 miliony baryłek (320 000m3) ropy naftowej. Żeby zobaczyć skale przewozu takim tankowcem warto porównać ją do zużycia Wielkiej Brytanii, które wynosi 1,6 milionów baryłek dziennie. Ze względu na ogromne rozmiary supertankery nie mogą wchodzić do portów w pełni załadowane. Statki przyjmują ładunki na specjalnych platfomach przybrzeżnych i punktach cumowania. Przy rozładunku przepompowują swój ładunek do mniejszych tankowców w wyznaczonych punktach. Średni czas przebywania supertankowca na morzu to ok. 70 dni.
Według stanu na dzień 7 listopada 2019 roku flota Navios Acquisition liczy 41 statków, z czego 13 to VLCC (w tym trzy czarterowane bez załogi VLCC, które mają zostać dostarczone w trzecim i czwartym kwartale 2020 roku i trzecim kwartale 2021 r.). Liczy też 26 zbionikowców i dwa tankowce chemiczne.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Wochy: nasila się napływ migrantów na pokładach małych lodzi.

We Włoszech nasila się napływ migrantów na pokładzie małych łodzi, które samodzielnie docierają na wybrzeże; w tym roku przybyło tą drogą 7,5 tys. osób - powiedziała w czwartek szefowa MSW Luciana Lamorgese. Łącznie od stycznia przypłynęło 10 tys. migrantów.
„Łodzie widma" - tak określa się małe jednostki mieszczące po około 20 osób, które dopływają do brzegu. Przypływający nimi migranci identyfikowani są w chwili, gdy opuszczą pokład na plaży lub w porcie. Niektórym udaje się uniknąć wszelkich kontroli i nie są w ogóle rejestrowani.
W wystąpieniu przed parlamentarną komisją do spraw układu z Schengen szefowa włoskiego MSW powiedziała, że tegoroczne dane świadczą o wzroście tego zjawiska począwszy od kwietnia. W 2018 roku w ten sposób przybyło 6 tys. migrantów. W tym roku kulminację napływu zanotowano we wrześniu i październiku.
Małymi łodziami i pontonami dociera obecnie do Włoch więcej migrantów niż na pokładzie statków organizacji pozarządowych, które ratują rozbitków.
Według informacji przekazanych przez minister Lamorgese od stycznia do pierwszych dni listopada do Włoch przybyło łącznie prawie 10 tys. migrantów. To, jak zaznaczyła, o 55 proc. mniej niż w tym samym okresie w roku poprzednim.

Najwięcej osób, prawie 3,5 tys. wyruszyło z Tunezji. Poza tym łodzie odpływają z wybrzeży Libii, Algierii, Turcji i Grecji.
Szefowa MSW powiedziała, że niedawno przeprowadziła rozmowy z przedstawicielami organizacji pozarządowych, których statki patrolują Morze Śródziemne i ratują migrantów. Jak zaznaczyła, chodzi o to, by wyznaczyć im „reguły" postępowania.
„Nie mogą stać na morzu w libijskiej strefie poszukiwawczo-ratunkowej w oczekiwaniu na to, co się wydarzy" - stwierdziła szefowa MSW.
Jej zdaniem taki dialog z organizacjami jest konieczny, a jednostki NGO muszą przestrzegać kodeksu postępowania wprowadzonego w życie przez ministra Marco Minnitiego przed dwoma laty.

Źródło:pap.pl

Kobieta walczyło o życie dryfując 37 godzin na Morzu Egejskim.

47-letnia Kushila Stein z Nowej Zelandii przez dwa dni dryfowała na pontonie przez Morze Egejskie. Do jej poszukiwań zaangażowano sześć jednostek straży wybrzeża, helikopter i podwodnego drona.
Nowozelandka żeglowała w kierunku greckiej wyspy Folegandros. W drodze powrotnej zgubiła wiosło, co sprawiło, że straciła kontrolę nad pontonem a ona sama została uwieziona na morzu na prawie 40 godzin.
Jej zaginięcie zgłisił zaniepokojony znajomy a straż przybrzeżna niemal natychmiast rozpoczęła akcję poszukiwawczo-ratowniczą z udziałem kilku statków. Co ciekawe, kobieta nie wpadła w panikę a zamiast tego wykorzystała umiejętności przetrwania nabyte podczas kursu żeglarskiego.
Aby nie tracić ciepła, owinęła się plastikowymi torbami, które miała w plecaku. Jej jedynym pożywieniem i zastrzykiem energii były natomiast... lizaki. Kobieta obawiała się, że może nie przeżyć w związku z czym na pontonie napisała dane kontaktowe do swojej matki.
Kiedy nad morzem przelatywał jakiś samolot, wyciągała lusterko i kierowała w stronę słońca, aby zwrócić uwagę załogi lub pasażerów.
Na szczęście, Kushila Stein została w końcu znaleziona przez służby. Zabrano ją do szpitala, gdzie jej stan oceniono jako dobry.
Jak podsumowała matka kobiety: "Powiedziała mi, że zrobiła wszystko, co mogła, żeby przetrwać. Myślę, że szkolenie żeglarskie uratowało jej życie".

Źródło:gospodarkamorska.pl

Porty w Szczecinie, Świnoujściu i Rotterdamie podpisały ważne memorandum.

Zarządy portów morskich w Rotterdamie oraz w Szczecinie i Świnoujściu podpisały porozumienie o wzajemnej współpracy. Dzięki dokumentowi drugi pod względem przeładunków port w Polsce oraz największy w tej kategorii port w Europie będą rozwijały konkretne dziedziny swojej działalności. W spotkaniu udział brali m.in. prezydent RP, Andrzej Duda oraz minister infrastruktury i gospodarki wodnej Holandii - Cora van Nieuwenhuizen. Według zapisów w memorandum oba porty będą przede wszystkim współpracować w obszarze żeglugi śródlądowej oraz żeglugi bliskiego zasięgu. Współpraca ta ma przyczynić się do wzrostu handlu i zrównoważonego rozwoju działalności portowej. W kwestii dotyczącej żeglugi śródlądowej porozumienie dotyczy: ochrony środowiska, logistyki, oraz rozwoju infrastruktury w portach śródlądowych.
Kolejym ważnym wynegocjowanym aspektem jest tworzenie alternatywnych łańcuchów dostaw między portami na Morzu Północnym i Bałtyckim, wymiana doświadczeń i danych związanych z tworzeniem, i rozwojem żeglugi morskiej bliskiego zasięgu.
Z punktu widzenia zachodniopomorskich portów ważna jest współpraca z dziedziny żeglugi śródlądowej. Port Rotterdam - jako wieloletni lider pod względem przeładunków w Europie - jest również prekursorem wykorzystywania transportu rzecznego. Ten sposób przewozu towaru do/z portu od strony lądowej ma tam bardzo duży udział w portowych przewozach - zdecydowaie wyższy niż transport kolejowy wynoszący zaledwie 10%.
Patrząc na usytuowanie obu portów można zauważyć wiele podobieństw. Zarówno polska jak i holenderska przystań mają do dyspozycji dużą rzekę. Główna różnica polega na poziomie jej wykorzystania - a tu jest spore pole do wzajemnej współpracy.
Port w Rotterdamie jest największym, handlowym portem morskim w Europie o charakterze uniwersalnym, w którym przeładowuje się wszystkie rodzaje towarów. Specjalizuje się w przeładunkach towarów płynnych (ropa naftowa i przetwory, produkty z olejów mineralnych) oraz kontenerów i towarów suchych masowych. Rocznie przeładowywanych jest w nim m.in. 14,5 mln TEU kontenerów, czy 100 mln ton ropy naftowej. Każdego roku do Rotterdamu zawija około 30 tys. statków morskich i 120 tys. statków żeglugi śródlądowej Należy zaznaczyć również, że Polska jest ważnym partnerem handlowym portu w Rotterdamie. W 2008 roku wartość wymiany handlowej miedzy Rotterdamem, a polskimi portami wynosiła 11 mld euro, a po 10 latach w 2018 roku było to już 22 mld euro. Co roczny bilans handlowy będzie - według prognoz - co raz wyższy.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Iran: Prezydent ogłosił odkrycie ogromnego złoża ropy naftowej.

Prezydent Iranu Hasa Rowhani ogłosił w niedzielę odkrycie ogromnego złoża ropy naftowej, które mogłoby zwiększyć potwierdzone rezerwy jego kraju o jedną trzecią - podają światowe agencje.
"Znaleźliśmy złoże naftowe z (szacowanymi rezerwami na poziomie) 53 miliardów baryłek" - powiedział Rowhani w transmitowanym w telewizji przemówieniu w mieście Jezd w środkowym Iranie.
Dodał, że złoże rozciąga się od Bostanu do Omidije, dwóch miast w bogatym w ropę naftową ostanie (prowincji) Chuzestan w południowo-zachodnim Iranie nad Zatoką Perską, na powierzchni 2400 km2 i znajduje się na głębokości 80 metrów.
"To mały prezent od rządu dla narodu irańskiego" - wskazał prezydent w sytuacji, gdy krajowa gospodarka odczuwa skutki sankcji gospodarczych, które Stany Zjednoczone ponownie nałożyły na Iran w ub.r.
Rowhani podkreślił, że "irańscy robotnicy i inżynierowie byli w stanie odkryć 53 miliardy baryłek ropy" w czasie, gdy Biały Dom "obłożył sankcjami sprzedaż irańskiej ropy naftowej".

Według ostatniej edycji raportu na temat statystyk dotyczących energii na świecie, publikowanego co roku przez brytyjski koncern naftowy BP, Iran ma czwarte co do wielkości potwierdzone rezerwy ropy naftowej na świecie, za Wenezuelą, Arabią Saudyjską i Kanadą. W przeliczeniu wynoszą one od 155 do 157 mld baryłek.
Po jednostronnym wycofaniu się USA w maju 2018 roku z porozumienia nuklearnego, zawartego przez sześć światowych mocarstw z Iranem, Stany Zjednoczone przywróciły surowe sankcje gospodarcze na Iran, w tym m.in. na eksport irańskiej ropy naftowej. Administracja prezydenta Donalda Trumpa prowadzi wobec Iranu kampanię "maksymalnej presji", starając się zmusić ten kraj do zawarcia nowego porozumienia, które obejmowałoby również jego program rakietowy i działania w regionie.

Źródło:pap.pl

CEF Transport: 1,4 mld euro na projekty transportowe.

Komisja Europejska ogłosiła nabór wniosków w ramach CEF Transport. Środki o które można aplikować to łącznie 1,4 miliarda euro we wszystkich gałęziach transportu.
Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju informuje,że udostępnione środki, o które można aplikować to łącznie 1,4 mld euro, w tym 750 mln euro w puli ogólnej (dostępnej dla wszystkich krajów UE) oraz 650 mln euro w puli FS (dostępnej dla krajów kohezyjnych). Konkurs obejmuje właściwie wszystkie gałęzie transportu. W skład nich wchodzą wstępnie zidentyfikowane projekty na sieci bazowej TEN-T, Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) – prototypy urządzeń pokładowych, bezpieczna infrastruktura, Inteligentne Systemy Transportowe dla dróg (ITS), Jednolita Przestrzeń Powietrzna (SESAR), działania dotyczące infrastruktury w węzłach sieci bazowej, w tym węzłach miejskich oraz autostrady morskie.
Jak informuje ministerstwo, maksymalny możliwy poziom dofinansowania uzależniony jest od puli, do której składany jest projekt, a także od priorytetu konkursu i rodzaju projektu. Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju będzie akceptować wnioski aplikacyjne przed przekazaniem do Komisji Europejskiej. MIiR prowadzi tzw. preselekcję projektów, w ramach której wnioskodawcy, na podstawie informacji o planowanych projektach, otrzymują opinię resortu w zakresie kwalifikowalności zgłaszanych propozycji, a także wsparcie w przygotowaniu kompletnej aplikacji.
Termin na składanie propozycji projektów do MIiR mija 20 listopada. W połowie stycznia upłynie termin na przekazanie kompletnych wniosków o dofinansowanie do weryfikacji i zatwierdzenia MIiR. Wnioski zostaną przekazane do Komisji Europejskiej 26 lutego.
Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju organizuje Dzień Informacyjny CEF Transport, który odbędzie się 26 listopada w Pomorskim Parku Naukowo-Technologicznym w Gdyni. W trakcie wydarzenia uczestnicy będą mogli zapoznać się z zasadami aplikowania o środki unijne w konkursie CEF Transport Reflow Call 2019, a także w ramach nowej formuły CEF Transport Blending Facility, która zostanie uruchomiona na przełomie listopada i grudnia. Przedstawiciele Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, Komisji Europejskiej oraz Agencji Wykonawczej ds. Innowacyjności i Sieci (INEA) przedstawią zakres tematyczny konkursu, a także praktyczne kwestie związane z przygotowaniem wniosków aplikacyjnych do konkursów CEF Transport.
Przedstawiciele Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz Banku Gospodarstwa Krajowego - tzw. Partnerów Wdrażających w ramach Blending Facility - przedstawią swoją rolę w ramach Blending Facility, gdzie dotacja z Instrumentu „Łącząc Europę" łączy się z pożyczką udzielaną przez te banki. Rejestracja odbywa się przez formularz on-line, który znajduje się pod linkiem: www.funduszeeuropejskie.gov.pl/cef-rejestracja
W poprzednim konkursie CEF Transport Polska otrzymała zaledwie 1,5% z puli 450 mln euro. Projekty zgłosiły tylko polskie porty. Tym razem pula środków na konkurs jest trzykrotnie wyższa, a możliwości finansowe bardzo korzystne.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Nowa ustawa obowiązująca armatorów śródlądowych.

Nowa ustawa przygotowana przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej daje możliwość wsparcia finansowego dla armatorów śródlądowych w postaci kredytów preferencyjnych na zakup, modernizację lub remont statków śródlądowych - mowa o ustawie o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz.U 2019 poz. 1901), która wchodzi w życie 9 listopada.

Ustawa wprowadza też możliwość wsparcia poprzez umorzenia części udzielonych kredytów, czy refinansowanie zakupu wyposażenia statków. Poszerzony został ponadto zakres potencjalnych beneficjentów. Stają się nimi armatorzy statków pasażerskich, statków utrzymaniowo-technicznych i armatorów zagranicznych.

Przygotowana przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ustawa (Dz.U 2019 poz. 1901) ma umożliwić rozwój i modernizację floty statków żeglugi śródlądowej przez zapewnienie finansowego wsparcia armatorom ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej, przy jednoczesnym uwzględnieniu celów środowiskowych i pozytywnych efektów ekonomicznych.
W ustawie dostosowano polskie prawo do zaleceń Komisji Europejskiej w celu prawidłowego stosowania przepisów dotyczących pomocy publicznej w przypadku działalności Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Dostosowano także funkcjonowanie Funduszu Rezerwowego do prawa europejskiego. Nowe rozwiązania powinny też zwiększyć efektywność wykorzystania środków z Funduszu Żeglugi Śródlądowej.
Fundusz Żeglugi Środlądowej prowadzi Bank Gospodarstwa Krajowego. Jego środki pochodzą również z dotacji z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska czy przychodów z inwestycji papierów wartościowych emitowanych przez Skarb Państwa.

Źródło:pap.pl

UE przedstawi plan dotyczący neutralności klimatycznej.

UE powinna przedstawić plan dojścia do neutralności klimatycznej przed zatwierdzeniem budżetu na lata 2021-2027 - powiedział PAP minister finansów, inwestycji i rozwoju Jerzy Kwieciński. Dodał, że w nowej perspektywie Polska będzie inwestowała w zmniejszenie emisyjności gospodarki.
Minister podkreślił, że negocjacje na temat budżetu UE na lata 2021-2027 cały czas trwają, ale "szanse na dogadanie się w tym roku są bardzo skromne". Jednak - jak zaznaczył - nie można wykluczyć, że pod koniec roku Finlandia, która w tym roku kieruje pracami Rady UE, zrewiduje swoją dotychczasową propozycję z października, dotyczącą dalszych cięć unijnego budżetu: z 1135 mld euro proponowanych przez KE w maju ubiegłego roku, do 1050-1100 mld euro. "To jest dla nas i wielu innych krajów członkowskich nie do przyjęcia" - powiedział.
Szef resortów finansów oraz inwestycji i rozwoju zaznaczył też, że w dotychczasowej propozycji budżetowej bardzo słabo jest ujęty tzw. cel klimatyczny, czyli dojście do neutralności klimatycznej w 2050 roku. "Nie wiadomo, w jaki sposób i za jakie pieniądze ten cen miałby być zrealizowany" - wskazał. Przypomniał, że finalizacja tego celu wymagać będzie wielu kosztownych inwestycji (m.in. w alternatywne źródła energii, gospodarkę o obiegu zamkniętym, biogospodarkę, naturalne pochłaniacze dwutlenku węgla, systemy wychwytywania i składowanie CO2).
"O ile zamożne kraje, zwłaszcza takie, które już od lat inwestują np. w energię wodną, wiatrową czy atom, neutralność klimatyczną mogą osiągnąć stosunkowo szybko i niskokosztowo, to państwa biedniejsze, takie jak Polska, na przestawienie swoich gospodarek potrzebują czasu i pieniędzy" - powiedział minister. I te pieniądze - zaznaczył - powinny się znaleźć nie tylko w przygotowywanym obecnie budżecie UE, ale też w kolejnych perspektywach.
Minister wyraził nadzieję, że taki plan dojścia do neutralności klimatycznej powstanie w najbliższych miesiącach. "Tylko pytanie (...) czy będzie to tylko namiastka, żeby pokazać, że coś na poziomie unijnym robimy, czy to będzie poważny plan działań" - powiedział. Dodał przy tym, że w Brukseli toczą się obecnie rozmowy na temat tzw. Funduszu Sprawiedliwej Transformacji, który miałby pomóc w przebudowie gospodarki energetycznej UE, ale wokół niego jest jeszcze wiele niewiadomych.

Zapytany o to, jakie mogą być negatywne konsekwencje zmniejszenia budżetu na politykę spójności po roku 2020, Kwieciński powiedział, że ponad 64 mld euro, które w maju ubiegłego roku zaproponowała KE dla Polski, nie są kwotą ostateczną. Wskazał, że może ona wzrosnąć, ponieważ KE skorygowała prognozy dotyczące wzrostu PKB i zaproponowała zmianę tzw. lat referencyjnych służących do wyliczeń alokacji. "Jeśli korekty te zostaną zaakceptowane przez państwa członkowskie, to z naszych wyliczeń wynika, że alokacja dla Polski na politykę spójności mogłaby zwiększyć się o ok. miliard euro" - powiedział.
Poza tym - jak wskazał - środki z budżetu spójności nie są jedynymi, z których nasz kraj będzie korzystał, inwestując w rozwój. Przypomniał, że obecnie jesteśmy jednym z największych beneficjentów Planu Junckera (program Invest EU), a w przyszłej perspektywie pojawią się kolejne instrumenty. Obok znanego już Connecting Europe Facility (CEF) m.in na rozbudowę infrastruktury transportowej, będą to Military Mobility z przeznaczeniem na rozwój sektora obronnego i infrastruktury związanej z bezpieczeństwem), czy Just Transition Fund - m.in. na wsparcie dla tzw. regionów węglowych.
"To nie jest tak, że w nowej perspektywie mamy tylko Wspólną Politykę Rolną, politykę spójności i kilka małych rzeczy. Jest cały wachlarz różnych możliwości, z których Polska będzie korzystać" - przekonywał. Przypomniał też, że w październiku tego roku na spotkaniach Eurogrupy i Rady ECOFIN ministrowie rozmawiali o utworzeniu instrumentu na rzecz wsparcia konkurencyjności i reform dla krajów spoza strefy euro. Do tej pory - jak wyjaśnił - taki instrument był, ale mogły z niego korzystać tylko państwa ze strefy euro. "W efekcie oznacza to, że teraz w ramach instrumentu zwiększającego konkurencyjność będą dwie koperty; jedna dla krajów strefy euro, a druga - dla pozostających poza wspólną walutą" - wskazał Kwieciński. Dodał, że będą one podobne w celach i zasobności, tyle że ta "zasobność jest proporcjonalna do potrzeb".
Minister podkreślił, że Polska zabiegała o takie rozwiązanie. Co więcej, od utworzenia tego instrumentu zależy dalsza zgoda Polski na wykorzystanie środków z budżetu UE na sfinansowanie instrumentu dla strefy euro. Porozumienie dotyczące utworzenia obu instrumentów będzie stanowić element negocjacji kolejnych Wieloletnich Ram Finansowych.
W maju ub.r. Komisja Europejska przedstawiła propozycję, zgodnie z którą na politykę spójności przekazane zostałoby 330,6 mld euro. To o 37 mld euro mniej niż w budżecie na lata 2014-2020. Do Polski miałoby trafić 64,4 mld euro - ponad 23 proc. mniej niż w obecnej perspektywie. 15-procentowe cięcia mają dotknąć również Wspólną Politykę Rolną (WPR). Polska miałaby tutaj otrzymać ok. 1 procent mniej na dopłaty bezpośrednie dla rolników i ok. 25 proc. mniej na fundusz rozwoju obszarów wiejskich. Poza Polską największe cięcia mają odczuć również Węgry, Litwa, Estonia, Czechy i Malta (ok. 24 proc.). Więcej mają dostać z kolei takie kraje jak Rumunia, Bułgaria i Grecja (8 proc.), Włochy (6 proc.), Finlandia i Hiszpania (5 proc.)

Źródło: pap.pl

Nowa umowa handlowa pomiędzy UE z Singapurem.

Państwa członkowskie UE zatwierdziły w piątek umowę handlową z Singapurem, który jest największym partnerem UE w tej sferze w Azji Południowo-Wschodniej. Umowa wejdzie w życie 21 listopada.

"Jest to pierwsza dwustronna umowa handlowa Unii Europejskiej z krajem Azji Południowo-Wschodniej i będzie ona podstawą bliższych stosunków między Europą a jednym z najbardziej dynamicznych regionów na świecie. Wieńczy ona wysiłki obecnej Komisji na rzecz budowy sieci partnerów zaangażowanych w otwarty, sprawiedliwy i oparty na zasadach handel. Odkąd w 2014 r. objąłem funkcję przewodniczącego, dzięki handlowi w UE powstało 5 mln nowych miejsc pracy. Obecnie w handlu pracuje 36 mln osób. Powyższe dane w połączeniu z faktem, że handel stanowi 35 proc. PKB Unii, świadczą o znaczeniu handlu dla dobrobytu Europy" - powiedział szef KE Jean-Claude Juncker.
Wymiana towarowa z Singapurem wynosi ponad 53 mld euro, a handel usługami wart jest 51 mld euro. Ponad 10 tys. unijnych przedsiębiorstw ma w Singapurze siedzibę i wykorzystuje to miejsce jako centrum obsługi działalności w całym regionie Pacyfiku. Dla europejskich przedsiębiorców Singapur jest ponadto głównym miejscem lokowania inwestycji w Azji, a w ostatnich latach wartość inwestycji między UE i Singapurem dynamicznie rosła. W 2017 r. łączna wartość dwustronnych inwestycji osiągnęła 344 mld euro.

"Umowa handlowa z Singapurem stanowi kolejny dowód naszego zaangażowania na rzecz uczciwego i opartego na zasadach handlu. Umowa ta przyniesie korzyści pracownikom, rolnikom i przedsiębiorstwom niezależnie od ich wielkości, zarówno w UE, jak i w Singapurze. Obejmuje ona również ścisłe klauzule chroniące prawa człowieka i prawa pracownicze oraz środowisko. Jest to 16. zawarta przez nas w ciągu pięciu ostatnich lat unijna umowa handlowa. W ujęciu ogólnym UE zawarła 42 umowy handlowe z 73 partnerami, co obejmuje jedną trzecią całkowitego handlu UE. Jest to największa taka sieć na świecie" - powiedziała unijna komisarz ds. handlu Cecilia Malmstroem.
Na mocy umowy handlowej Singapur usunie wszystkie cła dotyczące produktów UE. Umowa stwarza również nowe możliwości dla dostawców usług z UE, między innymi w sektorach takich jak telekomunikacja, ochrona środowiska, inżynieria, informatyka i transport morski.
Umożliwi ochronę prawną 190 najbardziej rozpoznawalnych europejskich produktów spożywczych, znanych jako oznaczenia geograficzne. Singapur jest już trzecim co do wielkości miejscem docelowym dla takich europejskich specjalności. Azjatycki kraj zgodził się również na zniesienie przeszkód w handlu, oprócz ceł w kluczowych sektorach, przykładowo poprzez uznanie unijnych testów bezpieczeństwa w odniesieniu do samochodów i wielu urządzeń elektronicznych oraz poprzez uznawanie etykiet, które unijne przedsiębiorstwa stosują do wyrobów włókienniczych.
UE i Singapur zawarły również umowę o ochronie inwestycji, która może wejść w życie po jej ratyfikacji przez wszystkie państwa członkowskie zgodnie z ich własnymi procedurami krajowymi.

Źródło:pap.pl

Millenialsi będą żyć krócej niż poprzednie pokolenia.

W środę rano Blue Cross Blue Shield, stowarzyszenie zrzeszające amerykańskie firmy z obszaru opieki zdrowotnej, opublikowało 32-stronicowy raport opisujący, jak drastyczne pogorszenie stanu zdrowia i gwałtowny wzrost kosztów opieki zdrowotnej w ciągu najbliższych 10 lat wpłynie na pokolenie millenialsów.
We wstępie do raportu analitycy piszą, że badając "wzorce zdrowotne millenialsów", znaleźli "kilka interesujących trendów". Raport przewiduje, że wspomniane pokolenie jest trzykrotnie bardziej narażone na problemy zdrowotne, kłopoty finansowe i zgony w stosunkowo młodym wieku.
Raport przewiduje dwie opcje w temacie zdrowia millenialsów – projekcję biorącą pod uwagę podjęcie działań, mającą poprawić stan zdrowia i długość życia przedstawicieli tego pokolenia, a także znacznie bardziej przerażającą projekcję negatywną, która może być wynikiem zaniedbania tematu i pozostawienie problemu samemu sobie.
Zgodnie z tym czarniejszym scenariuszem, pokolenie millenialsów może spodziewać się co najmniej 40-procentowego wzrostu śmiertelności w porównaniu z przedstawicielami pokolenia X w tym samym wieku. Mogą oni również oczekiwać, że opieka zdrowotna będzie kosztować ich trzykrotnie więcej, niż w przypadku poprzedniego pokolenia.
Raport łączy swoje wyniki ze zjawiskiem nazywanym przez badaczy jako “szok zdrowotny”, porównywalny do epidemii HIV/AIDS. Jednak to nie zdrowie fizyczne millenialsów jest głównym problemem, lecz “zdrowie behawioralne”. To właśnie głównie problemy natury psychicznej, typu zaburzenia depresyjne, stany lękowe, czy ADHD oraz nadużywanie używek jest według badaczy największym zagrożeniem dla tego pokolenia.
W związku z tym, w porównaniu do pokolenia X, millenialsi w wieku 30-39 lat są mniej podatni na śmierć z powodu chorób serca i raka, ale o wiele bardziej narażeni na śmierć będącą skutkiem przedawkowania, samobójstwa lub zabójstwa.
Patrząc na millenialsów z czysto fizycznego punktu widzenia, są oni zdrowsi niż ich przodkowie. Mimo że właśnie to pokolenie zaczęło rozpoczęło rewolucję stylu życia, skupiając się na aktywności fizyczne i prawidłowej diecie, z zadbaniem o swój stan psychicznie poradziło sobie już znacznie gorzej. W związku z tym millenialsi sięgają po substancje, które pozornie łagodzą ból duszy częściej niż poprzednia pokolenia i są bardziej podatni na uzależnienia.

Raport sugeruje również, że czarny scenariusz może mieć też niemały wpływ na światową gospodarkę – ponieważ ogromna część pokolenia millenialsów będzie zmagała się z problemami zdrowotnymi, jednocześnie nie będą oni zdolni do produktywnej pracy.

Źródło:Focus.pl

Trener Pogoni po hicie: nie trzeba wielu słów.

Pogoń Szczecin w niedzielnym hicie Ekstraklasy ograła Lechię Gdańsk. Radość trenera Portowców jest uzasadniona.
- Nie potrzeba wielu słów. Jestem bardzo dumny z naszej drużyny i tego co pokazała. Przyjechaliśmy wygrać i to się udało. Czapki z głów. Jeżeli chodzi o mecz, to zasłużyliśmy na prowadzenie. Weszliśmy dobrze w grę. W drugiej połowie to było jasne, że Lechia przyciśnie. Broniliśmy się ze wszystkich sił. W takim meczu potrzeba też trochę szczęścia, jak zawsze. W drugiej połowie było ono po naszej stronie. Pokazaliśmy olbrzymią energię. Zagraliśmy na zero z tyłu i jesteśmy szczęśliwi - podkreślił po spotkaniu **Kosta Runjaic**.
Teraz przed zawodnikami Portowców kilka dni wolnego. - Od czwartku do poniedziałku zawodnicy dostaną wolne. Od kolejnego wtorku pracujemy już przed meczem z Legią Warszawa - zaznaczył trener Pogoni.
Wyjazdowe zwycięstwo nad Lechią ma ogromne znaczenie dla Pogoni. - Jeśli chodzi o mecze wyjazdowe, to musiałbym dużo o tym mówić. W skrócie - jesteśmy inną drużyną niż w poprzednim sezonie. Jesteśmy bardziej skoncentrowani i skuteczni w obronie - zakończył Runjaic.

TABELA

15 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Legia Warszawa	9	2	4	28:14	29
2	Piast Gliwice	8	4	3	19:11	28
3	Pogoń Szczecin	8	4	3	17:12	28
4	Cracovia	8	3	4	22:14	27
5	Śląsk Wrocław	7	6	2	21:14	27
6	Wisła Płock	8	2	5	20:22	26
7	Jagiellonia Białystok	6	5	4	25:20	23
8	Lechia Gdańsk	5	6	4	17:15	21
9	Lech Poznań	5	5	5	24:18	20
10	Zagłębie Lubin	5	4	6	25:23	19
11	Raków Częstochowa	6	1	8	17:21	19
12	Górnik Zabrze	3	7	5	14:19	16
13	Arka Gdynia	3	4	8	12:23	13
14	Korona Kielce	3	3	9	7:19	12
15	ŁKS Łódź	3	2	10	15:26	11
16	Wisła Kraków	3	2	10	14:26	11

Źródło: PiłkaNożna.pl

Info OMK.

PRZECZYTAJ, ZANIM ZAMUSTRUJESZ-PORADY OMK / ITF.

• Nie rozpoczynaj pracy na statku bez posiadania pisemnej umowy.
• Nigdy nie podpisuj umowy in blanco lub umowy, która wiąże się z dowolnymi warunkami, które nie zostały określone lub których nie znasz.
• Sprawdź, czy umowa, którą podpisujesz odnosi się do układu zbiorowego pracy (CBA). Jeśli tak, upewnij się, że jesteś w pełni świadomy warunków tego CBA i zachowaj kopię tego dokumentu wraz z umową.
• Upewnij się, że czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
• Nie podpisuj umowy, która umożliwia dokonanie zmiany okresu obowiązywania umowy wyłącznie według własnego uznania armatora. Każda zmiana uzgodnionego okresu obowiązywania umowy powinna być za obopólną zgodą.
• Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wysokość płacy podstawowej i upewnij się, że podstawowe godziny pracy są jasno określone (na przykład 40, 44 lub 48 tygodniowo). Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) stwierdza, że podstawowe godziny pracy powinny wynosić maksymalnie 48 tygodniowo (208 miesięcznie).
• Upewnij się, że umowa wyraźnie określa, jak nadgodziny zostaną wypłacone i w jakiej wysokości. Może być wypłacana jednakowa stawka godzinowa za wszystkie przepracowane godziny powyżej kwoty podstawowej. Lub może być miesięczna ustalona kwota za gwarantowaną liczbę nadgodzin, w takim przypadku należy wyraźnie podać stawkę za każdą przepracowaną godzinę, ponad gwarantowaną nadgodzinę. ILO stwierdza, że wszystkie godziny nadliczbowe należy płacić co najmniej w wysokości 1,25 x normalnej stawki godzinowej.
• Upewnij się, że umowa wyraźnie określa liczbę dni płatnego urlopu miesięcznie. ILO stwierdza, że urlop płatny nie powinien wynosić mniej niż 30 dni w roku (2,5 dnia w miesiącu kalendarzowym).
• Upewnij się, że wypłaty płacy zasadniczej, nadgodzin i urlopu są jasno i oddzielnie wyszczególnione w umowie.
• Nie podpisuj umowy, która pozwala armatorowi na wstrzymanie lub zatrzymanie jakiejkolwiek części wynagrodzenia w okresie obowiązywania umowy. Powinieneś mieć prawo do pełnej zapłaty zarobionegowynagrodzenia na koniec każdego miesiąca kalendarzowego.
• Nigdy nie podpisuj umowy, która zawiera jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że jesteś odpowiedzialny za zapłatę jakiejkolwiek części kosztów związanych z przybyciem na statek lub repatriacją.
• Nie podpisuj umowy, która zawiera klauzulę, która ogranicza Twoje prawo do wstąpienia, kontaktu, konsultacji lub bycia reprezentowanym przez związek zawodowy wybrany przez Ciebie.
• Należy pamiętać, że indywidualna umowa o pracę nie zawsze będzie zawierać szczegóły dodatkowych świadczeń. W związku z tym należy starać się, aby uzyskać potwierdzenie (najlepiej w formie pisemnego porozumienia lub zobowiązania w kontrakcie) jaka rekompensata zostanie wypłacona w przypadku:
Choroby lub urazu w okresie obowiązywania umowy
Śmierci (kwota należna upoważnionemu krewnemu)
Utraty statku
Utraty rzeczy osobistych w wyniku utraty statku
Przedterminowego wypowiedzenia umowy.
• Upewnij się, że otrzymałeś i zachowałeś kopię umowy, którą podpisałeś i zachowujesz.

PAMIĘTAJ ... niezależnie od warunków, każda umowa, którą zawarłeś dobrowolnie, w większości jurysdykcji, będzie uznana za prawnie wiążącą.

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF

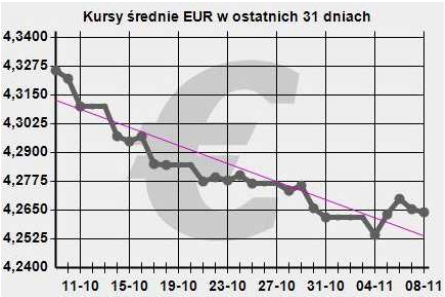
W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.

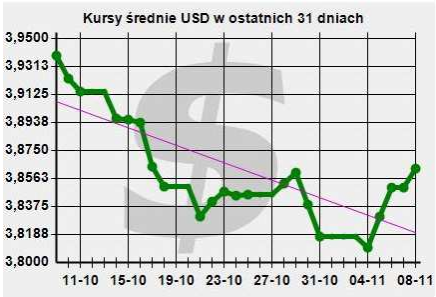
Ponadto:
• Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.
• Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować 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 (opóźnienienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)
Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: www.omk.org.pl **Może polubisz nas na FB ?**

Wydarzyło się 11 listopada - kalendarium

11 listopada jest 315 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 50 dni. 11 listopada jest Narodowym Dniem Niepodległości.
Imieniny obchodzą:
Anastazja, Alicja, Bartłomiej, Jan, Jozafat, Maciej, Marcin, Maryna, Menas, Pafnucy, Prot, Sobieżyr i Teodor
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1293r. – Nocą we Wrocławiu książę głogowski Henryk III porwał księcia legnickiego Henryka V Brzuchatego, który po półrocznej niewoli został zmuszony do zapłacenia okupu w postaci 6 miast po lewej stronie Odry.
1359r. – Podpisano polsko-litewski traktat graniczny, ustalający granicę między ziemią lubelską, a księstwem chełmskim. .
1673r.– Wojska polskie pod dowództwem hetmana wielkiego koronnego Jana Sobieskiego pokonały w bitwie pod Chocimiem Turków pod wodzą Husejna Paszy.
1863r.– Powstanie styczniowe: na Placu Teatralnym w Warszawie Rosjanie przeprowadzili egzekucje czeladnika garbarskiego Antoniego Amnera i czeladnika ślusarskiego Józefa Dąbrowskiego, skazanych za zamach na carskiego generała Fiodora Fiodorowicza Trepowa.
1914r.. – I wojna światowa: rozpoczęła się bitwa pod Łodzią.
1918r. – **Po 123 latach zaborów Polska odzyskała niepodległość. Rada Regencyjna przekazała władzę nad podległym jej wojskiem Józefowi Piłsudskiemu.**
1943r. – Rzeź wołyńska: w lesie koło kolonii Świętocin w powiecie włodzimierskim oddział UPA dokonał zbrodni na 23 polskich sztundystach.

Kursy walut (kursy średnie NBP)



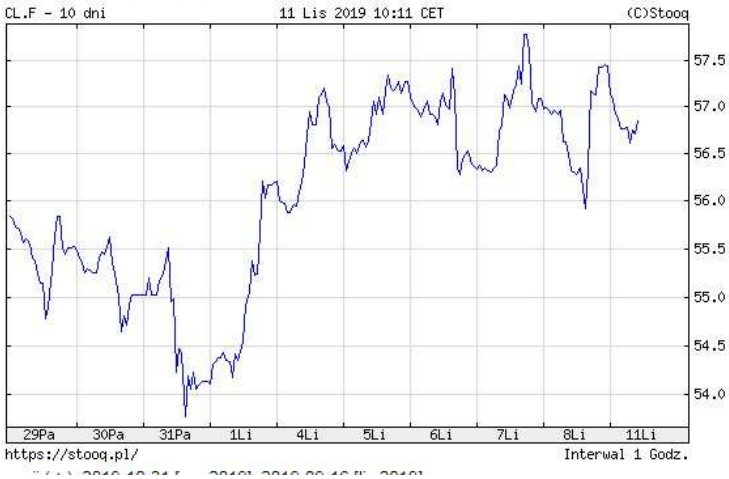


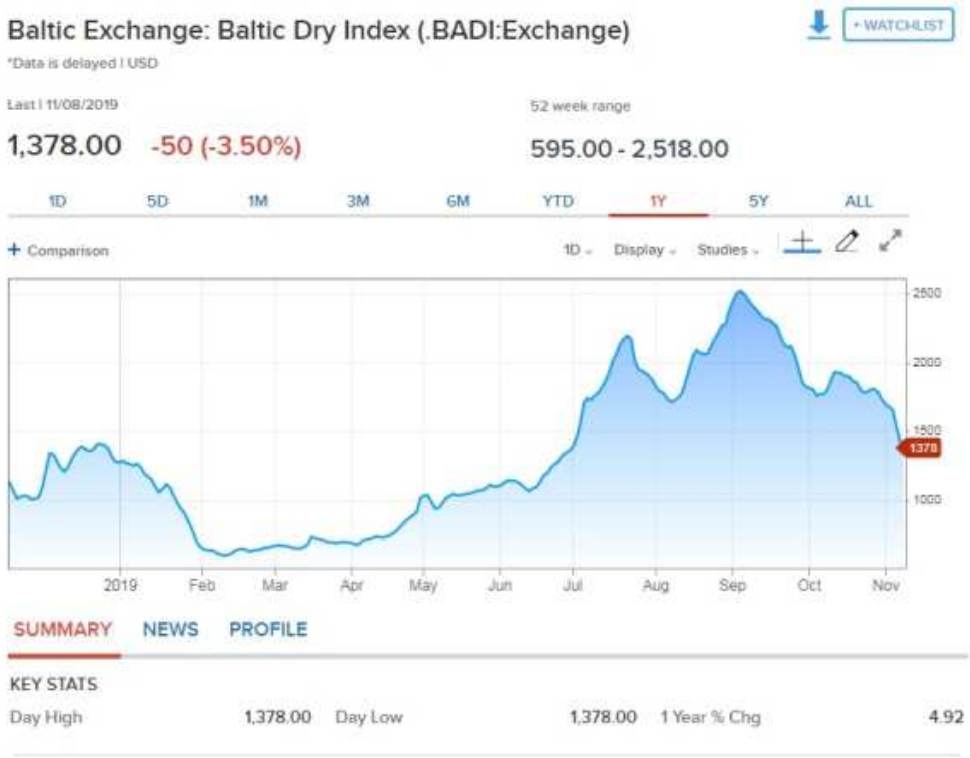
Skojarzone: CB.F -0.64% ES.F -0.34% EURUSD +0.06% HG.F -0.86% EURHUF +0.18%

<< CRUDE OIL WTI (Commodities Futures: CL.F) | Ticker Rank: 18 (0)

Kurs **56.83** $/bbl	Data 2019-11-11 10:13:20
Zmiana **-0.41** **(-0.72%)**	Max/min 57.30 56.49
Zmiana 1r -3.10 (-5.17%)	Max/min 1r 66.60 42.36
Otwarcie 57.30	Poprz. kurs 57.24
Bid	Ask
Wolumen	Obrót
LOP	Transakcje

Stopy zwrotu: 10 dni: **+1.83%**, YTD: +25.15%





Rozrywka

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

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

Na pokład okrętu weszło trzech pasażerów na gapę i ukryli się w workach. Podczas kontroli ładunku marynarz po kolei szturcha worki.
-Hau, Hau- zaszczekał pierwszy pasażer.
-Miau...-zamiauczał drugi pasażer.
-Kartofle, kartofle-Zawołał trzeci pasażer.