Royal Arctic Line kupuje kontenerowiec ze stoczni Remontowa Shipbuilding.

Jak poinformował w komunikacie prasowym armator Royal Arctic Line z Grenlandii, 20 grudnia została podpisana umowa na zakup nowego kontenerowca, który obsłuży połączenie między wschodnią Grenlandią a Islandią. Co ciekawe, kontrakt dotyczy jednego z dwóch statków typu B203, które zostały zamówione oraz zbudowane w stoczni Remontowa Shipbuilding i nieodebrane przez tego samego armatora.
Zerwane kontrakty oraz nieodebrane statki to zmora każdej stoczni. Olbrzymie koszty budowy to zainwestowane środki, które zamiast przynieść zysk stają się olbrzymim balastem i zaburzają płynność finansową nawet dobrze prosperujących firm. Remontowa Shipbuilding została postawiona w takiej sytuacji w połowie 2015 r., kiedy to grenlandzki armator Royal Arctic Line (RAL) częściowo zerwał kontrakt na budowę łącznie pięciu arktycznych kontenerowców i odebrał jedynie trzy jednostki.
Cieszyć powinna więc informacja rozesłana do mediów przez RAL pod koniec zeszłego tygodnia. Grenlandzki armator zdecydował się bowiem na zakup jednego z nieodebranych wcześniej statków. Arktyczny kontenerowiec o ładowności 108 TEU ma zostać przekazany już w kwietniu 2020 roku.
Jak pisze armator: "Zakupiony statek będzie pływał przede wszystkim pomiędzy Reykjavikiem, a Tasiilaq a tym samym znacznie poprawi obsługę Wschodniego Wybrzeża, zarówno pod względem częstotliwości, jak i połączeń z całym światem. Inwestycja w nową jednostkę oznacza jednocześnie 50% więcej połączeń z Tasiilaq w okresie sprzyjających warunków pogodowych. Taka zmiana oznacza dla Tasiilaq podłączenie do globalnej sieci logistycznej. Dzięki połączeniu transportu żeglugowego i lotniczego, produkty z tego miasta będą mogły dotrzeć do większości miejsc na świecie w ciągu 72 godzin. "
Arktyczne kontenerowce typu B203 w liczbach:
długość całkowita: 74,20 m;
szerokość konstrukcyjna:15,20 m;
wysokość boczna: 8,40 m;
prędkość eksploatacyjna: 12,5 w;
nośność: 2890 t;
ładowność kontenerów: 108 TEU

Przypomnijmy, że gdańska stocznia Remontowa Shipbuilding od kilku lat próbowała sprzedać dwa nieodebrane statki. Armator zrezygnował z nich podając jako przyczynę opóźnienie w budowie. Jak informowała Aleksandra Tesmer, manager ds. promocji i reklamy Remontowa Shipbuilding, w trakcie realizacji kontraktu zmieniała się koncepcja budowy jednostek, dodatkowo przekształciła się także strategia armatora.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Kreml: Merkel i Putin nadal będą wspierać budowę Nord Stream 2.

Prezydent Rosji Władimir Putin i kanclerz Niemiec Angela Merkel podczas przeprowadzonej w niedzielę rozmowy telefonicznej zgodzili się, że w dalszym ciągu będą wspierać budowę gazociągu Nord Stream 2 - poinformowały służby prasowe Kremla.
Putin i Merkel uznali także, że potrzebne jest wzmożenie wysiłków politycznych i dyplomatycznych, by rozwiązać kryzys w Libii. Kraj ten od 2011 roku jest podzielony między rywalizujące ze sobą frakcje polityczne i wojskowe. Rząd porozumienia narodowego (GNA) walczy z wojskami generała Chalify Haftara, kontrolującymi wschodnią część kraju z centrum administracyjnym w Bengazi.
Kreml poinformował też, że Putin i Merkel w czasie rozmowy wyrazili zadowolenie z wymiany jeńców między Ukrainą a prorosyjskimi separatystami, którą przeprowadzono w niedzielę pod Gorłówką. Wymianę uzgodniono w Paryżu 9 grudnia podczas szczytu czwórki normandzkiej, który tworzą kanclerz Niemiec Angela Merkel oraz prezydenci Francji, Ukrainy i Rosji - Emmanuel Macron, Wołodymyr Zełenski i Władimir Putin.

Wart 11 mld dolarów Nord Stream 2 to projekt liczącej 1200 km dwunitkowej magistrali gazowej prowadzącej przez Bałtyk, z Ust-Ługi w Rosji do Greifswaldu w Niemczech, o mocy przesyłowej 55 mld metrów sześciennych surowca rocznie. Rosja wraz z jego uruchomieniem zamierza znacznie ograniczyć tłoczenie gazu tranzytem rurociągami biegnącymi przez terytorium Ukrainy.
Przeciwne budowie Nord Stream 2, którego budowa planowo miała zakończyć się przed końcem bieżącego roku, są m.in. Polska, kraje bałtyckie, Ukraina i USA. Prezydent USA Donald Trump 20 grudnia podpisał ustawę o budżecie Pentagonu na 2020 rok, w którą wpisano m.in. sankcje wobec firm budujących Nord Stream 2.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Irak: wyłączenie pola naftowego Nasirija nie dotknie eksportu.

Zamknięcie w sobotę przez demonstrantów pola naftowego Nasirija na południu Iraku nie wpłynie na iracki eksport i produkcję ropy naftowej - poinformowało w niedzielę ministerstwo ds.ropy naftowej tego kraju.
W oświadczeniu napisano, że Irak wykorzysta dodatkowe wydobycie surowca z pól naftowych w Basrze na wyrównanie strat wynikających z akcji demonstrantów, którzy w sobotę włamali się na pole naftowe Nasirija i zmusili pracowników do odłączenia prądu, zamykając do odwołania pole, gdzie produkuje się 90 tys. baryłek ropy dziennie.
Trwające od początku października zamieszki to największe protesty w Iraku od upadku reżimu Saddama Husajna w 2003 roku. Zginęło w nich już co najmniej 490 ludzi, a ponad 27 tys. zostało rannych. Uczestnicy protestują przeciwko brakowi miejsc pracy i nieregularnym dostawom prądu oraz wody pitnej. Wzywają też do obalenia rządu, uciekając się przy tym do strajków, blokad dróg, portów i instalacji naftowych oraz do akcji nieposłuszeństwa obywatelskiego.
Sobotni incydent jest pierwszym podczas tych protestów przypadkiem wyłączenia z użytku całego pola naftowego. Wcześniej demonstranci blokowali wejścia do rafinerii i portów.
W czwartek prezydent Iraku Barham Salih odmówił desygnowania na premiera gubernatora prowincji Basra Asaada al-Eidaniego - kandydata wysuniętego przez uważany za proirański blok al-Fatah. Kandydatura została natychmiast odrzucona przez protestujących Irakijczyków, którzy apelowali o wyznaczenie osoby niezależnej. Salih podkreślił, że woli podać się do dymisji, niż wyznaczyć na szefa rządu osobę, która byłaby odrzucona przez demonstrujących.

Źródło:pap.pl

Straż przybrzeżna uratowała 31 migrantów we Francji.

Francuska straż przybrzeżna uratowała 31 migrantów, którzy w nocy z soboty na niedzielę próbowali dwiema łodziami przepłynąć kanał La Manche - informuje Reuters, powołując się na miejscowe władze.
Jak podają lokalne władze, w jednej z łodzi, w której znajdowało się 11 osób, w tym dwoje małych dzieci, przestał działać silnik. Straż przybrzeżna odnalazła migrantów w niedzielę po północy ok. 5,5 km od Calais.
Z kolei w niedzielę rano straż przybrzeżna uratowała w pobliżu Dunkierki 20 migrantów, wśród których była kobieta w ciąży. Łódź, którą płynęli, nabierała wody.
Wszystkich migrantów przetransportowano do Francji.
Brytyjskie i francuskie patrole regularnie przechwytują nielegalnych imigrantów próbujących przedostać się przez kanał La Manche z Francji do Wielkiej Brytanii. W czwartek brytyjska straż przybrzeżna zatrzymała 49 nielegalnych imigrantów z Afganistanu, Iranu i Iraku, którzy próbowali dotrzeć do Wielkiej Brytanii czterema niewielkimi łodziami.

Źródło:pap.pl

Statek osiadł na dnie w cieśninie Bosfor, wstrzymano ruch.

Statek handlowy osiadł w piątek na dnie, dotykając dziobem brzegu w cieśninie Bosfor w Stambule - podała stacja CNN Turk. W związku z wypadkiem władze zamknęły ruch tranzytowy. Nie ma informacji o poszkodowanych.
O zamknięciu ruchu w cieśninie, łączącej Morze Marmara z Morzem Czarnym, poinformowała agencja spedycyjna Tribeca.
Pływający pod banderą Liberii statek Songa Iridum - o długości 191 metrów - zmierzał do stambulskiego portu Ambarli - pisze Reuters, powołując się na dane firmy Refinitiv Eikon zajmującej się monitorowaniem ruchu statków.
Zbudowany w 2008 roku kontenerowiec przypłynął do Stambułu z Odessy na południu Ukrainy - podał portal Daily Sabah. Według portalu Hyrriet Daily News do wypadku doszło ok. 25 minut po wpłynięciu statku do cieśniny. Nie wiadomo, co było przyczyną zdarzenia.

Źródło:pap.pl

PGNiG wybrało innowacyjne pomosty polskich uczelni na magazynowanie wodoru.

PGNiG zamierza do 2022 roku przeznaczyć na innowacje około 700 mln zł. Branża gazu i paliw inwestuje w inteligentne systemy monitoringu sieci dystrybucyjnej, wykorzystanie pojazdów bezzałogowych w procesie poszukiwania węglowodorów czy technologie wytwarzania i magazynowania wodoru. Kluczowe znaczenie ma przy tym współpraca ze start-upami i naukowcami. Jednym z innowacyjnych pomysłów, który pojawił się w piątej edycji konkursu „Młodzi Innowacyjni dla PGNiG", jest nowy sposób magazynowania wodoru w postaci ciała stałego. To efektywne kosztowo i bezpieczne rozwiązanie może zrewolucjonizować branżę, w której wodór uznawany jest za paliwo przyszłości.
– Konkurs „Młodzi Innowacyjni dla PGNiG" wpisuje się w naszą formułę open innovation. Bazujemy na pomysłach zespołów studentów i doktorantów z polskich uczelni, których projekty odpowiadają na potrzeby technologiczne spółek z całej Grupy Kapitałowej PGNiG. Oczywiście te propozycje wymagają badań i dostosowania do naszych potrzeb, jednak sam pomysł już się liczy – mówi agencji Newseria Biznes Łukasz Kroplewski, wiceprezes zarządu PGNiG ds. rozwoju. – Najlepsze pomysły rozwijamy aż do wdrożenia. Z poprzednich edycji skorzystaliśmy z pomysłu badań nad przetwarzaniem odpadów wiertniczych na produkty oraz z zastosowania ultralekkich proppantów ceramicznych przy wydobyciu gazu ze źródeł niekonwencjonalnych. Cieszą nas tegoroczne projekty związane z magazynowaniem, wytwarzaniem i dystrybucją wodoru.
– Nasz projekt polega na stworzeniu systemu magazynowania, oczyszczania i kompresji niemechanicznej wodoru. Opiera się na technice magazynowania wodoru w postaci ciała stałego, co jest dosyć innowacyjne i rzadko na razie jeszcze spotykane podczas powszechnego użytkowania, ponieważ my rozwijamy to w postaci wodorków metali – mówi Mikołaj Krupa, student Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. – To jest innowacyjna technologia, która pozwoli Polsce stać się pionierem w zakresie magazynowania wodoru w dosyć nietypowy, ale efektywny, tani i bezpieczny sposób.
Rozwiązanie problemów związanych z magazynowaniem energii jest jednym ze strategicznych celów wskazanych w najważniejszych dokumentach dotyczących rozwoju polskiego sektora energetycznego. Tylko szereg projektów inwestycyjnych związanych z modernizacją i budową nowych sieci przesyłowych oraz projektów rozwojowych w zakresie magazynowania energii pomoże rozwiązać problem starej infrastruktury przesyłowej. Istotne jest więc poszukiwanie rozwiązań, które pomogą w magazynowaniu energii.

– Jesteśmy obecnie bardzo mocno skupieni na rozwoju obszarów związanych z wykorzystaniem wodoru. W tej chwili w fazie realizacji w Grupie PGNiG znajduje się projekt uruchomienia stacji tankowania pojazdów wodorem realizowany we współpracy z Toyotą – wskazuje Łukasz Kroplewski.
Jednym z perspektywicznych obszarów rozwoju całej Grupy Kapitałowej PGNiG jest wytwarzanie wodoru z odnawialnych źródeł energii. Rozwijane są także innowacyjne metody magazynowania wodoru.
– Nasza technologia pozwoli faktycznie magazynować energię w taki sposób, w którym się go obecnie jeszcze nie magazynuje, a będziemy mogli to robić taniej, bezpieczniej i z dużo większą efektywnością energetyczną – zapowiada Mikołaj Krupa.
– To są znakomite pomysły, które sprzyjają funkcjonowaniu Grupy Kapitałowej PGNiG. Wzrasta nasza efektywność, ale zyskujemy wszyscy, bo nie tylko my jako spółka, lecz także ci młodzi naukowcy, którzy do nas trafiają – z jednej strony dzięki wsparciu naszych specjalistów, z drugiej strony dzięki funduszom, które wykładamy w związku z wcielaniem w życie tych znakomitych przedsięwzięć – ocenia Łukasz Kroplewski.
Raport „W kierunku energii przyszłości", jaki PGNiG przygotował razem z PwC wskazuje, że przed sektorem stoi wiele wyzwań, a branża musi dotrzymać kroku rewolucji cyfrowej. Dla firm z sektora kluczowe jest m.in. ograniczenie kosztów związanych z eksploracją nowych złóż i wydobyciem, dystrybucja i transport surowców czy zastosowanie inteligentnych systemów.
– W ramach naszego projektu zaproponowaliśmy rozwiązanie umożliwiające inteligentną optymalizację sieci dystrybucyjnej rynku małego LNG. Przy wykorzystaniu innowacyjnych metod sztucznej inteligencji takich jak reinforcement learning można dobierać trasy autocystern poprzez dobór kolejnych punktów rozładunku oraz dobór odpowiedniej pojemności, która na danej stacji powinna zostać rozładowana – tłumaczy Edyta Kuk, doktorantka z Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie, uczestniczka 5. edycji Konkursu „Młodzi Innowacyjni". Optymalizacja sieci może zapewnić PGNiG znaczne oszczędności w samym transporcie, może też zwiększyć efektywność.
– Nasz projekt może umożliwić Grupie Kapitałowej PGNiG obniżenie kosztów transportu LNG do lokalnych stacji regazyfikacji, ale także umożliwi optymalizację usługi dystrybucyjnej, a także wykorzystania autocystern będących w posiadaniu grupy kapitałowej, ponieważ przy danej ilości posiadanych cystern jesteśmy w stanie obsługiwać większą ilość klientów – zaznacza Edyta Kuk.
Organizacja Unilever Foundry ocenia, że do 2025 roku korporacje i startupy będą ze sobą ściśle współpracować, żeby spełnić oczekiwania konsumentów. Większość start-upów i firm uważa, że dzięki zjednoczeniu tylko zyskają – dla start-upów to możliwość realizacji ich projektów, dla korporacji – możliwość wprowadzania przełomowych innowacji.
PGNiG do 2022 roku chce przeznaczyć na innowacje łącznie około 700 mln zł. Konkurs „Młodzi Innowacyjni" jest jednym z wielu takich działań. W poprzednich czterech edycjach konkursu wygrały m.in. pomysły na recykling płuczek wiertniczych, technologie zastosowania enzymów do degradacji zanieczyszczeń węglowodorowych i produkcji glikolu czy zastosowanie metod sztucznej inteligencji. Zwycięzca konkursu „Młodzi Innowacyjni" może zrealizować swój autorski pomysł w PGNiG, otrzyma na ten cel nawet 400 tys. zł. Trójka laureatów otrzyma nagrody pieniężne w wysokości odpowiednio: 30, 20 i 10 tys. zł.
Raport „W kierunku energii przyszłości" podkreśla rolę innowacji w transformacji energetycznej sektora gazu, paliw i energii. Dlatego w ramach Grupy Kapitałowej PGNiG działa od niedawna fundusz inwestycyjny PGNiG Ventures, który będzie inwestował w startupy.
PGNiG zaangażowało się też w program Poland Prize, gdzie w ramach akceleracji w tym roku prawie 30 zagranicznych start-upów rozpoczęło w Polsce pracę nad innowacjami w energetyce.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Choinka z piasku, liczenie ptaków i parady statków – nietypowe święta w USA.

Święta Bożego Narodzenia w USA to nie tylko spotkania z rodziną i rozpakowywanie prezentów. Amerykanom nie brakuje fantazji - w grudniu tłumy gromadzą wyścigi w brzydkich swetrach czy parady statków. Święta można spędzić też licząc ptaki czy budując choinkę z piasku.
93 proc. Amerykanów zamierza obchodzić w tym roku święta Bożego Narodzenia – wynika z sondażu Gallupa. Odsetek obywateli USA, którzy uznają swój sposób świętowania za "bardzo religijny", spadł jednak do 35 proc. z ok. 50 proc. w 2010 roku. Na popularności zyskują mniej tradycyjne sposoby spędzania tego okresu.
Jednym z nich są parady statków, podczas których zgromadzone na nadbrzeżu tłumy oklaskują i wybierają najlepiej udekorowane jednostki. W tym roku na waszyngtońskiej paradzie największe owacje zebrał jacht z podświetloną menorą i gwiazdami Dawida oraz statki nawiązujące w swoich dekoracjach do zwycięstwa lokalnej drużyny w amerykańskiej lidze baseballu.
Podobna rywalizacja obowiązuje podczas odbywających się w wielu amerykańskich miastach wyścigów w "brzydkich świątecznych swetrach". Wyniki sportowe schodzą w nich na dalszy plan – prestiżowe nagrody przyznawane są za najbardziej oryginalne przebrania i koncepcje.
Na terenie całych Stanów Zjednoczonych od 14 grudnia do 5 stycznia odbywa się, jak co roku, świąteczne liczenie ptaków. Podczas specjalnych lokalnych wydarzeń mieszkańcy liczą ptaki w swojej okolicy, a następnie raportują wyniki. W zeszłym roku w akcji uczestniczyło w USA ok. 80 tys. osób. Tegoroczna akcja jest 120.
Z kolei w West Palm Beach na Florydzie mieszkańcy co roku budują ponad 10-metrową choinkę z piasku - Sandi. W okresie świąt Bożego Narodzenia w jej pobliżu popularne są pokazy laserowe oraz koncerty. Próba wspięcia się na nią pod osłoną nocy przez przechodnia spotkała się w tym roku z oburzeniem lokalnej społeczności; konstrukcja szczęśliwie nie została jednak znacząco uszkodzona.

Źródło:pap.pl

Trwają prace nad poprawą dostępu koleją do portów w Gdańsku i w Gdyni.

Do końca 2021 r. ma się zakończyć rozbudowa infrastruktury kolejowej do portów w Gdańsku i Gdyni. Aktualnie, m.in. na stacji Gdańsk-Zaspa Towarowa budowana jest nowa nastawnia, a na stacji Gdynia-Port trwa demontaż starych torów, rozjazdów i sieci trakcyjnej.
O postępie prac dotyczących projektów związanych z poprawą infrastruktury kolejowej do portów w Gdańsku i Gdyni poinformował w piątek Przemysław Zieliński z zespołu prasowego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Na stacji Gdańsk-Port Północny wzmacniany jest teren, co pozwoli na obsługę cięższych pociągów towarowych. W podłoże wbito już około 7,2 tys. betonowych pali, a docelowo będzie ich około 85 tysięcy. Remontowane są stare tory oraz sieć trakcyjna. Wykonawca zgromadził na placu budowy m.in. ponad 5 tys. podkładów oraz prawie 160 tys. ton tłucznia, co odpowiada liczbie około 8 tys. samochodów ciężarowych.
Z kolei na stacji Gdańsk-Zaspa Towarowa budowana jest nowa nastawnia, w której będą zainstalowane nowe urządzenia i system sterowania ruchem kolejowym.
Pozwoli to m.in. na obsługę dłuższych i cięższych składów. Na stacji powstaje także nowy system odwodnienia. Na placu budowy zgromadzono m.in. ponad 56 tys. ton tłucznia, 57 tys. ton piasku, prawie 18 tys. metrów nowych szyn oraz ponad 45 tys. podkładów.
Projekt PKP PLK pn. "Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk" zakłada m.in. przebudowę ponad 70 km torów, 13 przejazdów kolejowo–drogowych i przejść dla pieszych oraz wymianę 221 rozjazdów. Przebudowane będą obiekty inżynieryjne: 3 mosty, 2 wiadukty oraz 18 przepustów. Nad torami stacji Gdańsk-Kanał Kaszubski, w ciągu ulicy Ku Ujściu, wybudowany zostanie nowy wiadukt z drogami dojazdowymi.
Prace trwają też na stacji Gdynia-Port, gdzie demontowane są stare tory, rozjazdy i sieć trakcyjna oraz wykonywane są prace ziemne. Na potrzeby inwestycji zgromadzono ponad 120 tys. podkładów oraz ponad 210 tys. ton tłucznia.
W ramach inwestycji pn. "Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni" dojdzie do przebudowy 115 km torów oraz elektryfikacji dojazdów do bram portu. Przebudowa obejmie także 13 km dróg, most kolejowy oraz 2 przejazdy kolejowo–drogowe. Komunikację ułatwi m.in. budowa dwóch wiaduktów kolejowych.

Inwestycje PKP PLK w Gdańsku i Gdyni znacznie poprawią warunki przewozu towarów koleją do portów. Pojadą dłuższe, nawet 740-metrowe pociągi o obciążeniu 221 kN na oś.
Łączna wartość inwestycji wynosi ponad 2,6 mld zł netto, z czego prawie 40 proc. stanowi dofinansowanie z budżetu Unii Europejskiej, w ramach instrumentu finansowego Connecting Europe Facility (CEF) „Łącząc Europę". Zakończenie prac zaplanowane jest do końca 2021 r.

Źródło:pap.pl

Częściowo wyposażony superjacht z Gdyni zerwał hol niemal u celu w Holandii..

Niezbyt udany był dla polskiego holownika *Ikar* koniec świąt Bożego Narodzenia. W czwartek, 26 grudnia, utracił częściowo wyposażony superjacht holowany z Gdyni do stoczni w Holandii. Po zerwaniu holu, niemal 60-metrowy kadłub przeznaczony dla stoczni Amels (grupa Damen) zdryfował ku brzegowi we Flushing (Vlissingen) i zarył dziobem w płyciznę tuż przy umocnionym brzegu i promenadzie Bulwar Ruytera.
W dodatku zerwany hol zaplątał się w śrubę polskiego holownika, w wyniku czego utracił on manewrowość i sam musiał być odholowany do portu.
Holowniki armatora Vlissingen Boatmen - *VLB 2*, *VLB 3* i *VLB 7* oraz łódź patrolowa zintegrowanej regionalnej służby bezpieczeństwa *RWS 79* po w miarę szybkim i bezproblemowym uwolnieniu superjachtu z mielizny odholowały go i asystowały mu do nabrzeża Finsa w porcie zewnętrznym Buitenhaven, gdzie dokonano wstępnych oględzin uszkodzeń. Tam też dołączyła motorówka *VLB 1*, która pomagała w usuwaniu przerwanego holu.
Na zdjęciach publikowanych w Holandii widać także uszkodzenia w części dziobowej jachtu powyżej linii wodnej.
Ikar (29.98 m długości, GT 171, moc napędu głównego 883 kW / 1201 KM, uciąg na palu 14,50 T, zbudowany w 1965 r.) po zdarzeniu najpierw kotwiczył nieopodal Bulwaru Ruytera, po czym sprowadzono holowniki *Multratug 13* oraz *Sea Echo* by go odholować, co ostatecznie zrobił samodzielnie ten ostatni (holowanie burta w burtę "na sztywno"), odprowadzając holownik gdyńskiego armatora Jan Stępniewski & Co. Ltd. do nabrzeża Piet Heinkade przy śluzach do portu wewnętrznego we Vlissingen.
W chwili zaistnienia niefortunnego zdarzenia (przy niemal bezwietrznej pogodzie i spokojnym morzu, z widocznym już portem docelowym), *Ikar* holował częściowo wyposażony superjacht, powstały w stoczni Damen Shipyards Gdynia, do oddziału stoczni Amels we Vlissingen, gdzie ma być doposażony, wykończony i przekazany armatorowi.
Wcześniej - przed dotarciem do Vlissingen, zmuszony przez ciężkie warunki pogodowe, zespół holowniczy zatrzymał się 22 grudnia w Eemshaven, gdzie przebywał do 25 grudnia. Zespół holowniczy opuścił Gdynię 19 grudnia 2019 r.
Jacht o stoczniowym symbol budowy A18802 (Amels 18802), należący do typoszeregu Amels 188, ma 57,70 m długości (według innych źródeł - 60 m), 10,60 m szerokości, zanurzenie 3,35 m i tonaż pojemnościowy brutto ok. 970 jedn.
Archiektoniczną bryłę zewnętrzną zaprojektowała firma Tim Heywood Design, a wnętrza - Reymond Langton Design.
Superjacht o stalowym kadłubie i aluminiowej nadbudówce wyposażony w napęd dwuśrubowy i dwa silniki wysokoprężne, ma osiągać prędkość maksymalną 15,5 węzłów i eksploatacyjną 13 węzłów. Budowany jest, według dostępnych dotąd informacji, dla prywatnego właściciela (nie pod czartery) zgodnie z wymogami towarzystwa klasyfikacyjnego Lloyds Register z notacją klasy ✠ 100A1 SSC Yacht Mono G6 LMC, LMS, SMC.
Jacht ma pomieścić, łącznie z armatorem, 12 gości w sześciu kabinach i apartamentach (apartament "kapitański", jedna kabina VIP i cztery kabiny dwuosobowe) oraz do 13 osób załogi. Przekazanie przez stocznię planowane jest na rok 2021.

Źródło:portalmorski.pl

Gdańska Stocznia Remontowa numerem 1 w Europie.

Gdańska Stocznia Remontowa im. J. Piłsudskiego SA zajęła pierwsze miejsce w Europie wśród stoczni wyposażających statki w systemy odsiarczania spalin w zestawieniu World Fleet Register firmy analitycznej Clarksons Research.
Brytyjska wywiadownia badająca rynek żeglugowo – stoczniowy zebrała dane dotyczące liczby projektów, polegających na instalowaniu przez stocznie na statkach systemów EGCS (z ang. Exhaust Gas Cleaning System – systemów oczyszczania gazów wylotowych), popularnie zwanych scrubberami lub płuczkami spalin. Na tej podstawie wytypowała i uszeregowała 15 czołowych pod tym względem stoczni na świecie.
- Zestawienie obejmuje liczbę historycznych instalacji systemów EGCS na statkach w ciągu ostatnich pięciu lat, projektów obecnie realizowanych oraz zakontraktowanych – wyjaśnia James Milne z firmy Clarksons Research Services Ltd.
Wśród tych 15 stoczni aż 12, to stocznie chińskie. Spośród stoczni wyposażających statki w EGCS, działających poza Chinami, polska stocznia zajęła pierwsze miejsce, wyprzedzając m.in. stocznie Grand Bahama (USA) i Besiktas (Turcja). Jest to zmiana w stosunku do wcześniejszego zestawienia Clarksons sprzed kilku miesięcy, wg którego Remontowa SA zajmowała drugą pozycję wśród stoczni niechińskich.
Polska stocznia wyposażyła do tej pory 50 statków w systemy EGCS instalując łącznie ponad 100 scrubberów (na niektórych statkach instalowała więcej niż jedną płuczkę spalin). Tylko w roku 2019 w takie systemy wyposażyła 10 statków, głównie kontenerowców kombinowanych Ro-Ro należących do Grupy Grimaldi (seria Grande Lagos).
Rok 2019 okazał się także rekordowy pod względem statków wyposażonych przez stocznię Remontowa SA w systemy zarządzania wodami balastowymi (BWT – Ballast Water Treatment). Stocznia zainstalowała je w tym roku na 19 statkach, a pod koniec roku rozpoczęła realizację takich projektów na kolejnych dwóch jednostkach.
Od 1 stycznia 2020 roku na świecie zacznie obowiązywać tzw. "Sulphur Cap", czyli dyrektywa ograniczająca emisję siarki przez statki z obecnych 3,5 proc. do wartości 0,5 proc. (poza strefami kontroli emisji - ECA - w których już obecnie obowiązuje limit 0,1 oproc.). Według DNV-GL nowe regulacje będą dotyczyć łącznie ponad 70 tysięcy statków.
Nowe przepisy, zgodne z celami IMO i polityką klimatyczną Unii Europejskiej mają się przyczynić do obniżenia przez statki emisji tlenków siarki, odpowiedzialnych za tzw. kwaśne deszcze i wzrost efektu cieplarnianego.

Źródło:portalmorski.pl

Japończycy noszą egzoszkielety , żeby pracować do późnej starości.

Jeszcze do niedawna egzoszkielety mogliśmy uważać za wytwór wyobraźni filmowców. Dziś są rzeczywistością i jak to często bywa – rzeczywistość nie jest tak kolorowa jak kinowe produkcje. Egzoszkielety mogą bowiem służyć temu, żebyśmy mogli pracować do późnej starości.
Wcześniej egzoszkielety kojarzono głównie z wojskiem i tworzeniem „super żołnierzy", upatrywano w nich też szansy dla osób z uszkodzonym rdzeniem kręgowym. W 2012 roku świat obiegło wideo, na którym niepełnosprawny od lat mężczyzna stanął na nogi dzięki egzoszkieletowi.
Jako pierwsi na zupełnie inne wykorzystanie egzoszkieletów wpadli Japończycy. Dzięki urządzeniom produkowanym m.in. przez Innophys i Hal, nawet osoby w podeszłym wieku są zdatne do pracy fizycznej. Egzoszkielet odciąża kręgosłup pracownika i pozwala mu dłużej pozostać aktywnym zawodowo. Oczywiście dotyczy to pracy fizycznej.
To niezwykle ważne dla japońskiego społeczeństwa, które bardzo szybko się starzeje. OECD podało, że w 2017 roku liczba pracowników po 65 roku życia stanowiła połowę wszystkich aktywnych zawodowo osób. Według najnowszych szacunków, w 2050 roku seniorzy będą stanowić 79 proc. wszystkich pracowników.
Już dziś w sektorze budowlanym tylko co dziesiąty pracownik ma mniej niż 30 lat. Wymagająca i ciężka fizycznie praca sprawia, że często dochodzi do przypadków śmierci pracowników z powodu nadmiernego wysiłku.

Obecnie wiek emerytalny w Japonii wynosi 60 lat, ale władze przymierzają się do wydłużenia czasu pracy o 10 lat. Na dłuższym pozostaniu na rynku pracy zależy też samym Japończykom. Chcą pracować dłużej, aby zapewnić sobie i rodzinie lepsze warunki bytowe.
Egzoszkielety produkowane głównie z myślą o pracownikach fizycznych, przypominają plecak. Kombinezon zakłada się na ramiona, mocuje do nadgarstków i talii. Urządzenie wykorzystuje sprzężone powietrze, które zasila „sterowane hydraulicznie sztuczne mięśnie". Pozwala udźwignąć ciężar do 30 kilogramów bez obciążania kręgosłupa i mięśni użytkownika.
„To futurystyczne urządzenie jest zasadniczo zaprojektowane dla pracowników budownictwa, rolnictwa i innych sektorów, w których codziennie dźwiganie jest koniecznością" – czytamy na stronie TechAcute.
Prosty egzoszkielet waży od 3,8 do 5,5 kilogramów i pokryty jest miękkim materiałem chroniącym ciało użytkownika oraz konstrukcję urządzenia. Koszt – od 3 do 5 tysięcy złotych. Japońskie firmy zapowiadają, że wkrótce uruchomią sprzedaż na rynku międzynarodowym.

Źródło:Focus.pl

To nie musi być depresja ani lęk. Winny chroniczny niedobór witaminy B12.

Lekarze zbyt rzadko go rozpoznają. Prawie 20% pacjentów słyszy nietrafioną diagnozę: „depresja" lub „zaburzenia lękowe". Tymczasem przewlekła postać niedoboru witaminy B12 może powodować poważne problemy zdrowotne, w tym niepotrzebne cierpienie psychiczne.
Szacuje się, że 6% populacji cierpi na niedobór witaminy B12 (dane dla USA i Wielkiej Brytanii), a WHO uznaje ten stan za globalny problem zdrowotny, który może niekorzystnie ć wpływać na codzienne funkcjonować milionów ludzi.
Niedobór witaminy B12 zwykle objawia się jako nieprzemijające zmęczenie, brak energii, osłabienie mięśni, problemy z pamięcią i koncentracją. Niski poziom B12 może prowadzić do trwałego uszkodzenia nerwów, ponieważ witamina uczestniczy w produkcji mieliny, która ma chronić komórki nerwowe. Może objawiać się w formie lęków lub depresji, zaburzeń koordynacji i równowagi, wywoływać mrowienie lub drętwienie dłoni oraz stóp.
B12, znana również jako kobalamina, to rozpuszczalna w wodzie witamina, która reguluje produkcję erytrocytów. Przyczyn jej niedoboru można szukać w nieodpowiednio zbilansowanej diecie. Znajduje się ona w produktach pochodzenia zwierzęcego, takich jak mięso, ryby czy nabiał, ale też płatki zbożowe, pieczywo czy mleko roślinne. Osoby, które unikają produktów mięsnych, są dużo bardziej narażone na niedobór witaminy B12, dlatego zaleca się, by weganie spożywali dziennie co najmniej trzy mikrogramy witaminy - czy to wzbogacając dietę czy łykając suplement.
Jednak najczęstszą przyczyną niskiego poziomu witaminy jest zaburzenie autoimmunologiczne zwane niedokrwistością złośliwą (inaczej niedokrwistością Addisona-Biermera). To przewlekły stan wywołany zaburzeniem wchłaniania witaminy B12, który może mieć poważne konsekwencje dla zdrowia, jeśli przez dłuższy czas nie jest leczony. Choroba związana jest najczęściej z zapaleniem błony śluzowej żołądka, która stopniowo zaczyna zanikać. W organizmie pojawiają się przeciwciała skierowane przeciwko komórkom śluzówki żołądka, które biorą udział we wchłanianiu witaminy w jelicie krętym.
W zdrowym organizmie komórki okładzinowe śluzówki wytwarzają białko zwane „czynnikiem wewnętrznym", które jest niezbędne do wchłaniania witaminy. Osoby z niedokrwistością złośliwą wytwarzają przeciwciało, które niszczy każdy czynnik wewnętrzny. To sprawia, że nie są w stanie wchłaniać B12, bez której organizm nie jest w stanie wyprodukować wystarczającej liczby czerwonych krwinek.
Szacuje się, że 5 na 100 000 osób w Wielkiej Brytanii ma niedokrwistość złośliwą. Występuje ona najczęściej u osób powyżej 60. roku życia, ale tak naprawdę może objawiać się w każdym wieku. Przyjmuje się, że te dane mogą być niedoszacowane ponieważ diagnozowanie choroby wciąż sprawia wiele trudności.

Badanie przeprowadzone na członkach programu Pernicious Anemia Society sugeruje, że prawie połowa badanych została źle zdiagnozowana, a kolejne 20 proc. czekało dwa lata lub dłużej na prawidłową diagnozę. Wielu osobom stawiano jako diagnozę „stresujący styl życia", depresję lub zaburzenia lękowe.
Tymczasem nieleczona niedokrwistość złośliwa może spowodować nieodwracalne uszkodzenie nerwów. Określenie „złośliwa" zostało użyte, ponieważ w przeszłości zaburzenie prowadziło najczęściej do śmierci. Dziś niedokrwistość związaną z niewłaściwym wchłanianiem B12 możemy leczyć, a takie leczenie trwa całe życie - wielu pacjentów wymaga zastrzyków co 8- 12 tygodni.
Lekarze zgłaszają pilną potrzebę przeglądu dotychczasowej wiedzy o niedokrwistości złośliwej. Brak odpowiednich wytycznych dotyczących diagnozowania i leczenia tej przypadłości jest problemem nawet w krajach wysokorozwiniętych. Ważnym krokiem będzie zwiększenie świadomości - zarówno wśród pracowników służby zdrowia, jak i wśród pacjentów - tego, jakie objawy może dawać nieodpowiedni poziom witaminy B12, tak by można było postawić diagnozę przed wystąpieniem nieodwracalnych uszkodzeń.

Źródło:Focus.pl

Nowy trener Łukasza Fabjańskiego. Niezrozumiała decyzja West Hamu.

West Ham po zwolnieniu **Manuela Pellegriniego** sięgnął ponownie po **Davida Moyesa**, który ponad rok temu słabo radził sobie na ławce "Młotów".West Ham jest jednym z kandydatów do spadku w obecnym sezonie Premier League. Drużyna z Londynu pod batutą Pellegirniego zajmuje odległe 17. miejsce i ma raptem punkt przewagi nad strefą spadkową do Championship. W 19 rozegranych meczach aż 10 razy "Młoty" musiały uznać wyższość rywala. Pięć zakończyło się wygraną, natomiast w czterech drużyny dzieliły się punktami. Wyniki te nie satysfakcjonowały włodarzy angielskiego zespołu, od jakiegoś czasu snuto plany o zwolnieniu Manuela Pellegriniego i zakontraktowaniu nowego szkoleniowca. Angielskie media łączyły z West Hamem kilku trenerów, jednak władze sięgnęły po... Davida Moyesa. Szkot prowadził West Ham w 2018 roku i kompletnie nie podołał zadaniu.
Moyes objął West Ham w maju 2018 roku i zaliczył całkiem niezły debiut wygrywając z Evertonem 3:1 i remisując z drużyną Manchesteru United 0:0. Później było już znacznie gorzej, zawodnicy pod jego wodzą prezentowali bardzo nieskuteczny futbol i sporadycznie wygrywali mecze w Premier League. Moyes nie potrafił odnaleźć odpowiedniego ustawienia swojej drużyny, praktycznie w każdym meczu wystawiał odmienną formację. W listopadzie 2018 roku Moyes został zwolniony ze stanowiska, Szkot poprowadził londyński klub w 31 meczach i średnia zdobywanych punktów przez jego drużynę wynosiła 1.19. Po zakończeniu współpracy przebywał na bezrobociu.
"Fantastycznie jest wrócić. To wspaniałe uczucie być w domu. Tęskniłem za tym klubem, więc nie mogę się doczekać, żeby zacząć"- przyznawał 56-letni Szkot tuż po złożeniu podpisu pod kontraktem z West Ham. Mniejszą radością pałają za to kibice klubu, którzy nie rozumieją tej decyzji i oskarżają władze o brak pomysłu i nieprzemyślane zakontraktowanie Moyesa na zasadzie "zapchajdziury". Kibice pozostałych drużyn Premier League prześmiewczo komentują, że West Ham tym samym stał się pewniakiem do gry w Championship w przyszłym sezonie.
Czy faktycznie tak będzie? "Debiut" 57-latka już w Nowy Rok, kiedy to na własnym stadionie West Ham zmierzy się z Bournemouth w ramach 21. kolejki Premier League.

TABELA

21 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Liverpool FC	18	1	0	47:14	55
2	Leicester City	13	3	4	43:19	42
3	Manchester City	13	2	5	54:23	41
4	Chelsea Londyn	11	2	7	35:28	35
5	Manchester United	8	7	5	32:23	31
6	Tottenham Hotspur	8	6	6	36:29	30
7	Wolverhampton	7	9	4	29:25	30
8	Sheff. Utd	7	8	5	23:19	29
9	Crystal Palace	7	6	7	18:22	27
10	Everton	7	4	9	23:30	25
11	Newcastle United	7	4	9	20:30	25
12	Arsenal Londyn	5	9	6	26:30	24
13	Burnley	7	3	10	23:32	24
14	Brighton	6	5	9	24:28	23
15	Southampton	6	4	10	24:38	22
16	AFC Bournemouth	5	5	10	20:28	20
17	West Ham United	5	4	10	21:32	19
18	Aston Villa	5	3	12	25:36	18
19	Watford	3	7	10	15:33	16
20	Norwich	3	4	13	21:40	13

Źródło: PiłkaNożna.pl

Info OMK.

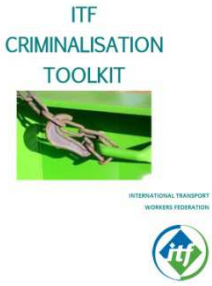
Poradnik ITF dotyczący prawa karnego i uczciwego traktowania marynarzy.

Niniejszym przekazujemy kolejny, anglojęzyczny poradnik dotyczący trudnych sytuacji prawnych, w których mogą znaleźć się marynarze. Sytuacji powiązanych z wypadkami morskimi oraz rożnego rodzaju zdarzeniami w wyniku których marynarze narażeni są na postepowanie karne, osadzenie w areszcie, przesłuchania itp.

Kryminalizacja to jeden z najważniejszych problemów z którymi borykają się marynarze. Wypadki morskie, zanieczyszczenie środowiska naturalnego to najczęstsze sytuacje, w których dochodzi do zatrzymań i odcięcia od możliwości zapewnienia sobie właściwej pomocy prawnej

Jest to kolejna publikacja z tej serii zamieszczona na naszej tronie internetowej. Najważniejsze fragmenty i informacje znajdą się w obecnie przygotowywanej edycji „Poradnika Wilka Morskiego" czyli najważniejszych informacji dla marynarzy.

Link do poradnika



Ta jak i wcześniejsze dokumenty są także dostępne w zakładce

Publikacje do Pobrania

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

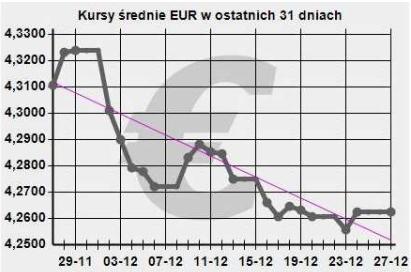
W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.

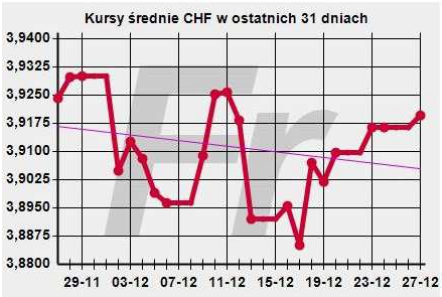
Ponadto:
• Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.
• Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować 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 30 grudnia - kalendarium

30 grudnia jest 364 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostał 1 dzień. 30 grudnia jest obchodzony na Filipinach jako Dzień Jose Rizala.
Imieniny obchodzą:
Anizja, Anizjusz, Dionizy, Egwin, Eksuperancjusz, Eugeniusz, Liberiusz, Łazarz, Małgorzata, Marceli, Perpet, Raj ner, Sewer i Uniedrog.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1459r. – Został ochrzczony przyszły król Polski Jan Olbracht.
1757r. – III wojna śląska: w Kłodzku został powieszony skazany na śmierć za złamanie zakazu spowiadania dezerterów z pruskiego wojska ks. Andreas Faulhaber. Jego zwłoki, nie ulegając rozkładowi, wisiały na szubienicy do czasu wkroczenia do miasta wojsk austriackich 2 lata i 7 miesięcy później.
1875r.– Wybuchł ostatni wielki pożar w kopalni soli w Bochni, gaszony przez ponad 2 miesiące. Zginęło 8 górników, a następnie kolejnych 4, którzy sprawdzali szkody poczynione przez pożar
1907r.– Jerzy Maślanka dokonał pierwszego zimowego wejścia na Świnicę w Tatrach Wysokich.
1922r. – Eligiusz Niewiadomski, zabójca prezydenta RP Gabriela Narutowicza, został skazany na karę śmierci przez rozstrzelanie.
1945r. – W nocy z 29 na 30 grudnia w czasie napadu oddziału UPA na Nowosielce (powiat sanocki) zamordowano 17 osób i spalono 152 domy.
1980r. – Opuszczono banderę na parowcu „Sołdek", pierwszym polskim statku wybudowanym po wojnie.

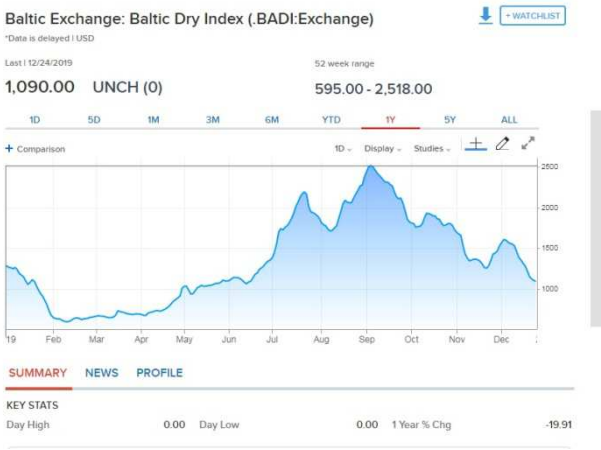
Kursy walut (kursy średnie NBP)




Kursy średnie CHF w ostatnich 31 dniach
3,9400
3,9325
3,9250
3,9175
3,9100
3,9025
3,8950
3,8875
3,8800
29-11 03-12 07-12 11-12 15-12 19-12 23-12 27-12

Kursy średnie GBP w ostatnich 31 dniach
5,1400
5,1188
5,0975
5,0763
5,0550
5,0338
5,0125
4,9913
4,9700
29-11 03-12 07-12 11-12 15-12 19-12 23-12 27-12

Skojarzone: CB.F -1.70% EURUSD +0.25% NG.F +0.40% ES.F +0.14% HG.F -0.02%
CRUDE OIL WTI (Commodities Futures: CL.F) | Ticker Rank: 16 (-2)
Kurs 61.77 $/bbl
Data 2019-12-30 09:15:30
Zmiana +0.05 (+0.08%)
Max/min 61.83 61.64
Zmiana 1r +16.36 (+36.03%)
Max/min 1r 66.60 44.35
Otwarcie 61.66
Poprz. kurs 61.72
Bid
Ask
Wolumen
Obrót
LOP
Transakcje
Stopy zwrotu: 10 dni: +2.71%, YTD: +36.03%
CL.F - 10 dni
30 Gru 2019 9:15 CET
(C)Stooq
61.5
61.0
60.5
60.0
16Gr 17Gr 18Gr 19Gr 20Gr 23Gr 24Gr 26Gr 27Gr 30Gr
https://stooq.pl/
Interwal 1 Godz.
Zmiany serii (▲): 2019-12-16 [lut 2020], 2019-11-18 [sty 2020], ...


Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI:Exchange)
+ WATCHLIST
*Data is delayed | USD
Last | 12/24/2019
1,090.00 UNCH (0)
52 week range
595.00 - 2,518.00
1D 5D 1M 3M 6M YTD 1Y 5Y ALL
+ Comparison
1D Display Studies
2500
2000
1500
1000
19 Feb Mar Apr May Jun Jul Aug Sep Oct Nov Dec
SUMMARY NEWS PROFILE
KEY STATS
Day High 0.00 Day Low 0.00 1 Year % Chg -19.91

Rozrywka

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

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:

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

Środek grudnia. Od dwóch miesięcy Norwegia ma w Stanach swojego nowego ambasadora. W jego biurze właśnie dzwoni telefon.
- Dzień dobry panie ambasadorze, jestem z New York Times, dzwonię by spytać co by pan chciał dostać na święta.
Ambasador nie jest głupi. Doskonale zna zasady, więc nie będzie żadnego skandalu.
- Proszę posłuchać, Panie Smith: nie chcę żadnego prezentu. Wykluczone! To mogłoby być postrzegane jako łapówka i ja do tego nie dopuszczę. Do widzenia.
Następnego dnia znowu telefon.
- Dzień dobry, to znowu ja, może się pan jednak namyślił i powie co chciałby otrzymać jako prezent gwiazdkowy?
Ambasador cierpliwie wyjaśnia dlaczego nie bierze żadnych prezentów i rozmowa wkrótce się kończy. Następnego dnia dziennikarz z New York Timesa dzwoni po raz kolejny, tym razem ambasador jest już wyraźnie wkurzony.
- Panie! Myślałem, że sobie już wszystko wyjaśniliśmy! Żadnych prezentów!
Jednak po chwili nieco się uspokaja i spokojnym głosem dodaje:
- No dobrze, niech będzie koszyk owoców. Tak, owoce będą w porządku. Naprawdę. Teraz ambasador ma nadzieję, dziennikarz da mu spokój. To pewne, wszak owoce są niegroźne i nie spowodują niepotrzebnego skandalu.
Dwa dni później The NewYork Times publikuje:
Co ambasadorowie chcieliby na gwiazdkę:
Niemiecki ambasador życzy sobie stabilnej ekonomii na świecie.
Francuski ambasador życzy sobie kontynuowania dobrych wschodnio-zachodnich stosunków.
Szwedzki ambasador życzy sobie aby zniknął problem głodu trzeciego świata.
Norweski ambasador chce koszyk owoców.