

Aktualna informacja dla marynarzy. Nadal obowiązuje zwolnienie z kwarantanny po powrocie ze statku – stan na dzień 20-09-2021 r

Informujemy, iż nadal z obowiązku kwarantanny niezależnie od kierunku podróży w ramach wykonywania czynności zawodowych nie muszą odbywać marynarze, rybacy oraz inni członkowie załóg statków morskich oraz statków żeglugi śródlądowej, a także serwisanci statków oraz inspektorzy administracji morskiej lub uznanych organizacji w celu wykonania inspekcji.

Źródło: www.omk.org.pl

Informacja o ograniczeniach i procedurach w podmianach załóg w portach na świecie.

W portach na całym świecie, obowiązują ograniczenia, środki bezpieczeństwa i procedury które cały czas się zmieniają w związku z dynamiką rozwoju pandemii.

Poniżej przekazujemy link do aktualizowanej mapy z zaznaczeniem części świata, Państwami i ograniczeniami związanymi z podmianami załóg.

Udostępniona jest na stronie UKP&I Club www.ukpandi.com.

<http://geollocatecoronavirusdashboard.com.s3-website-us-east-2.amazonaws.com/>

Źródło: www.omk.org.pl

Szybkie porady OMK – wypadek na statku.

Co zrobić gdy dojdzie do wypadku na statku

Każdy wypadek musi być zgłoszony po czym powinna powstać odpowiednia dokumentacja. Na wniosek marynarz powinien dostać kopię formularza wypadkowego. Nie czekaj ze zgłoszeniem. Jeżeli wypadek jest niezarejestrowany to zgłoś to do przełożonego. Jeżeli potrzebujesz pomocy to możesz się zgłosić do OMK. Jeżeli sprawa nie zostanie odpowiednio zgłoszona to dochodzenie ewentualnych roszczeń może być niemożliwe. Pozostaw kontrakt i kontakt w domu z najbliższą osobą.

Dla pełniejszego obrazu przedstawiamy jak powinno wyglądać typowe postępowanie w trakcie leczenia i choroby zgodnie ze standardami ITF:

- choroba niezwiązana z pracą na statku – chorobowe do 130 dni
- choroba lub wypadek związane z pracą na statku – chorobowe do czasu wyleczenia lub osiągnięcia stałej niezdolności do pracy

Odszkodowanie: przysługuje w przypadku stałego uszczerbku na zdrowiu. Droga może być długa i prowadzić nawet przez 3 komisje lekarskie. Pamiętajmy, iż nie musimy się zgodzić z postanowieniem lekarza wyznaczonego przez pracodawcę, zawsze możemy powołać swojego lekarza. Oczywiście wszystko w zakresie ustalonych zasad zgodnie z umową o pracę lub obowiązującym prawem.

Nawet jeżeli marynarz nie potrzebuje pomocy Związku w prowadzeniu sprawy lub roszczenia zalecamy wszystkim marynarzom z OMK aby skontaktowali się z nami w celu porady. Szybki e-mail lub rozmowa telefoniczna. Jeżeli przeoczmy jakiś termin lub warunek to może to w znacznym stopniu utrudnić dalsze postępowanie.

Źródło: www.omk.org.pl

Trzech członków załogi i kapitan uwięzieni na statku.

Pływający pod banderą Panamy statek Ali Bey utknął w rumuńskim porcie Constanta w listopadzie zeszłego roku. Jego kapitan i część załogi wciąż są na pokładzie i walczą z właścicielem statku o należne im pieniądze.

Na rynku żeglugowym zawirowania spowodowane pandemią i wywołanymi przez nią kryzysami dosięgły najbardziej najmniejsze firmy. Wiele z nich zdecydowało się na radykalny krok – porzucenie statków i załóg. Takim los spotkał drobnicowca Ali Bey. Statek z syryjską załogą zawinął w listopadzie zeszłego roku do rumuńskiej Constanty. Z nagrania wideo, opublikowanego ostatnio przez jego kapitana, Abdullaha Dahhę, wynika, że on i trzech członków załogi wciąż są na pokładzie i próbują wymóc na właścicielu statku egzekwowanie ich praw.

– Wciąż mieszkamy na statku jak w więzieniu. Nie możemy wyjść na zewnątrz, nie możemy nic zrobić – mówi Dahha dodając, że załoga funkcjonuje dzięki zaprowiantowaniu dostarczonemu przez Międzynarodową Federację Pracowników Transportu ITF.

Armator Ali Bey to niewielka firma ze Stambułu. Dahha podaje, że jej przedstawiciele próbowali negocjować z załogą wypłatę 60% zaległych pieniędzy, a także grozili, że w przypadku odrzucenia propozycji cała sytuacja może się przedłużyć o kolejny rok ze względu na kwestie sądowe. ITF podaje, że doszło także do próby szantażu ze strony przedstawicieli armatora, którzy mieli stwierdzić, że członkowie załogi zostaną wciągnięci na czarną listę i już nigdy nie znajdą pracy w branży. Załoga nie chce się zgodzić na żądania firmy i oczekuje wypłaty ok. 186 tysięcy dolarów zaległych płatności, jednakże – jak stwierdził wcześniej Dahha – część załogantów boi się zemsty ze strony właściciela biorąc pod uwagę złe warunki panujące na statku.

To jednak nie wszystko – lokalny koordynator ITF poinformował, że on sam został pozwany przez armatora Ali Bey do sądu za zgłoszenie sprawy porzucenia statku. Załoga zatrudniła własnego prawnika opłacanego przez ITF i oczekuje na przełom w sprawie.

Źródło: gospodarka.morska.pl

Na bezrybiu i rak ryba. Globalny kryzys kontenerowy zagraża łańcuchowi dostaw.

Globalny kryzys kontenerowy jak rzep przyczepiony do psiego ogona nadal trapi globalny łańcuch dostaw. Zastoje w portach, nierównowaga kontenerowa, wysokie ceny transportu sprawiają, że przeciętny Kowalski odczuje na własnym portfelu lokalne konsekwencje globalnego kryzysu.

Rozprzestrzenianie się koronawirusa Covid-19 doprowadziło do ograniczenia w funkcjonowaniu wielu portów i wyłączenia znacznej ilości kontenerowców z eksploatacji. Wpłynęło to na przepustowość, co doprowadziło do zaległości i opóźnień, których skutki obserwujemy obecnie. W globalnej sieci żeglugowej zatłoczenie portów, spowodowane również brakami kadrowymi i regulacjami dotyczącymi blokad, jeszcze bardziej opóźnia wszelkie próby przywrócenia równowagi w podaży kontenerów.

Szacuje się, że na całym świecie jest ponad 170 mln kontenerów transportowych, używanych do transportu około 90 proc. towarów. Jednak skutki pandemii koronawirusa sprawiły, że światowe linie żeglugowe mają opóźnienia wynikające z niedoborów siły roboczej, zmniejszonej wydajności systemów logistycznych, zatorów w portach, a także ładunków poddanych kwarantannie.

Wiele pustych kontenerów utknęło w Ameryce Północnej i Europie, a po wznowieniu eksportu w Chinach pojawiły się braki. To spowodowało, że cena wynajmu jednego z nich poszybowała w górę. Jak podaje McKinsey & Co, wysyłka kontenera z Chin do Europy kosztuje obecnie aż 600 proc. więcej niż w 2019 roku.

Po nitce do kłębka

W pierwszych miesiącach pandemii koronawirusa zamknięto lub ograniczono produkcję w wielu fabrykach, co zmniejszyło podaż. Równocześnie wiele portów było zamkniętych, zaś obsadę załogową komplikowały pandemiczne obostrzenia sanitarne. Firmy żeglugowe wycofały z eksploatacji wiele kontenerowców, aby przeczekać kryzys. W ten sposób puste kontenery zostały pozostawione same sobie, bez dostępnych statków, które mogłyby je odebrać i odesłać do krajów będących eksporterami, w szczególności do Chin.

Kiedy gospodarka światowa zaczęła powracać do życia, ożywienie było nierównomierne. Wiele krajów azjatyckich wyszło z blokady jako pierwsze, ale okazało się, że brakuje im kontenerów do eksportu, podczas gdy utrzymujące się restrykcje w Europie i obu Amerykach spowodowały unieruchomienie kontenerów do transportu powrotnego. To wszystko spowodowało, że eksporterzy azjatyccy podjęli działania w celu odzyskania wszelkich dostępnych kontenerów, stawiając inne regiony w sytuacji konkurencji o niewystarczającą podaż.

Sednem problemu jest brak równowagi w światowym handlu, który został wzmocniony w wyniku pandemii.

Gromadzenie zapasów, które miało miejsce w różnych okresach pandemii spowodowało obciążenie łańcucha dostaw, ponieważ producenci mieli trudności z nadążeniem za dużymi skokami popytu. Mając to na uwadze, należy spodziewać się niedoborów, z którymi już obecnie mamy do czynienia. Zarządzanie logistyką łańcucha dostaw stoi w obliczu poważnych problemów, ponieważ zakłócenia utrudniają prowadzenie działalności zarówno importerom, jak i eksporterom.

W miarę jak światowa gospodarka wraca do życia, ogromna nierównowaga w ruchu kontenerów morskich pogłębia wąskie gardła w łańcuchu dostaw. Problemem jest wystarczająco szybkie przenoszenie pustych kontenerów, a nie ich ilość w obiegu, ponieważ wąskie gardła łańcucha dostaw zatykają system.

Chińczyk zaciera ręce

Najwięksi na świecie producenci kontenerów, China International Marine Containers (CIMC), Dongfang International Container i CXIC Group, z trudem nadążają za popytem, mimo że produkcja wzrosła dzięki wydłużonym godzinom pracy. Jak przewiduje Drewry, wspomniana chińska triada producentów, które wytwarza ponad 90 proc. światowych kontenerów, wyprodukuje w tym roku rekordową liczbę 5,2 mln TEU, o dwie trzecie więcej niż w 2020 r.

Chińscy producenci produkują rekordowe ilości kontenerów towarowych po tym, jak spedycytorzy zamówili ich duże ilości, próbując w ten sposób złagodzić zakłócenia w globalnym łańcuchu dostaw. Dla przykładu, CIMC z siedzibą w Shenzhen, największy producent w branży, ustanowił nowy rekord, sprzedając 1,15 mln kontenerów do przewozu ładunków suchych w ciągu półroczu do końca czerwca. Jest to ponad trzykrotnie więcej niż w tym samym okresie ubiegłego roku. Jednak pomimo dodatkowej fali zamówień i zapowiedzi zwiększenia mocy produkcyjnych, deklarowane działania niewiele zmieniają, aby złagodzić globalne problemy z frachtem oceanicznym i dostawami, ponieważ ograniczona dostępność kontenerów nadal się utrzymuje.

Można żywić uzasadnione przypuszczenia, że chińskie fabryki wbrew szumnym zapowiedziom drastycznego zwiększenia produkcji, utrzymują produkcję w ryzach, aby utrzymać wysokie ceny nowych kontenerów.

Konkluzje

Globalny kryzys kontenerowy wpływa na wszystkie sektory światowej gospodarki. Przyczynia się do wzrostu inflacji, co zmniejsza siłę nabywczą konsumentów w obliczu utrzymujących się niedoborów kluczowych dóbr konsumpcyjnych. Małe i średnie przedsiębiorstwa są wykluczane z globalnego handlu z powodu wysokich kosztów transportu morskiego.

Oprócz tego koronawirus nadal powoduje zakłócenia w globalnych łańcuchach dostaw, poprzez liczne zatary w portach, czego niedawno doświadczyliśmy w odniesieniu do portów w południowych Chinach. Co więcej, globalny kryzys kontenerowy dokłada swoje przysłowiowe trzy grosze. To wszystko sprawia, że większość sektora żeglugi morskiej odnotowuje w ostatnich miesiącach rekordowe zyski.

Podczas gdy popyt na towary detaliczne podnosi ceny transportu morskiego, odradzająca się gospodarka światowa dostarcza również więcej surowców. Obecnie nie widać żadnych oznak osłabienia, ponieważ oczekuje się, że konsumpcja pozostanie na wysokim poziomie co najmniej do końca roku, zaś wedle licznych głosów, problemy z dostępnością kontenerów będą się utrzymywać nawet do końca przyszłego roku.

Źródło: gospodarka morska.pl

Chiny kontenerem stoją. Jak Chińczycy zawładnęli globalną produkcją kontenerów.

Praktycznie każdy kontener morski na świecie jest wyprodukowany w Chinach, które budują ponad 96 proc. światowych kontenerów do przewozu ładunków suchych. Chiński monopol kontenerowy stanowi gwóźdź do trumny globalnego łańcucha dostaw.

Nigdy wcześniej kontener morski nie był tak ważny dla globalnego łańcucha dostaw. Koszt globalnego handlu zależy teraz od tego, ile jest kontenerów, gdzie są i gdzie ich nie ma. To, ile obecnie jest kontenerów, zależy od Chin. Praktycznie każdy kontener morski na świecie jest tam budowany. Według Drewry, chińskie fabryki budują obecnie ponad 96 proc. światowych kontenerów do przewozu ładunków suchych i 100 proc. kontenerów chłodniczych.

Chińskie fabryki są na dobrej drodze do pobicia rekordu z 2018 r., wynoszącego 4,4 mln TEU, co równa się dwucyfrowemu wzrostowi rok do roku. Bałtycka i Międzynarodowa Rada Żeglugowa (BIMCO) spodziewa się, że wysokie wolumeny nadal się utrzymają, przez co walka o kontenery stanie się jeszcze bardziej zażarta.

Chińska recepta na sukces

W latach 90. ubiegłego wieku produkcja kontenerów zaczęła się zmieniać, gdy firmy koreańskie, stojąc w obliczu ciągłego wzrostu kosztów operacyjnych, zaczęły tracić rynek na rzecz firm chińskich. W tym samym czasie większość krajów Azji Południowo-Wschodniej zaczęła inwestować w produkcję kontenerów, aby skorzystać ze wzrostu handlu międzynarodowego, ale wkrótce i one również straciły swój udział w rynku na rzecz Chin. Tylko w 1991 roku liczba chińskich przedsiębiorstw produkujących kontenery wzrosła do ponad trzydziestu, będąc w stanie prześcignąć firmy koreańskie pod względem wielkości produkcji.

Głównym powodem, dla którego chińscy producenci kontenerów byli w stanie wyprzeć inne kraje z rynku produkcji kontenerów, była różnica ceny, sięgająca nawet 50 procent. Chiński rząd subsydiował produkcję, zaś wraz ze wzrostem chińskich zdolności produkcyjnych i potrzebą eksportu, sensowne było budowanie kontenerów w miejscu produkcji towarów eksportowych. Od tego czasu Chiny zwiększały swój udział w rynku i przez ostatnie 15 lat całkowicie podbiły rynek. Produkcja została zdominowana przez trzy podmioty: CXIC, CIMC Group i Dong Fang. Według Drewry, te trzy firmy odpowiadają za 80 proc. kontenerów zbudowanych w okresie od stycznia do maja br.

China International Marine Containers (CIMC) wyprodukowała 580 000 TEU, co stanowiło 42 proc. udziału w rynku; Dong Fang International Containers, 358 000 TEU (26 proc.) oraz CXIC Group 200 000 TEU (14 proc.). Wspomniana chińska triada odpowiada za ponad 96 proc. światowych kontenerów do przewozu ładunków suchych i 100 proc. kontenerów chłodniczych.

Przewagi konkurencyjne Chin obejmują kilka czynników. Po pierwsze, jest to wolumen handlu między Chinami a światem, co implikuje geograficzne korzyści geograficzne w zakładaniu bazy produkcyjnej w Chinach. Do tego dochodzi potencjał chińskiego eksportu; znacznie większa ilość towarów jest eksportowana z Chin niż do nich importowana. Skutek jest taki, że kontenery opuszczają Chiny pełne, ale często wracają puste lub niedoładowane. Taka sytuacja powoduje brak kosztów repozycjonowania. Linie żeglugowe, jak również leasingodawcy nie muszą wydawać dodatkowych środków na repozycjonowanie kontenerów w miejscach, gdzie jest na nie popyt. Należy również wspomnieć o taniej sile roboczej, która stanowi wisienkę na kontenerowym torcie.

Grosz do grosza, a będzie kokosza

W okresie od 2017 do początku 2020 roku ceny kontenerów spadały, a producenci zadowalali się niskimi marżami. Po perturbacjach spowodowanych pojawieniem się koronawirusa Covid-19 w pierwszym kwartale ubiegłego roku, producenci zaczęli podnosić ceny. Przy silnym popycie konsumenckim w Stanach Zjednoczonych i Europie, ceny poszybowały w górę, przekraczając poziom 3500 dolarów.

Chińskie fabryki zachowują się inaczej niż w przeszłości. Nie mają żadnego interesu w zwiększaniu produkcji kosztem ceny i można przypuszczać, że taka sytuacja będzie się utrzymywać. Co więcej, chińskie fabryki mogłyby pracować na dwie 12-godzinne zmiany dziennie, ale nie chcą zalać rynku kontenerami, ponieważ chcą utrzymać cenę na obecnym poziomie. W czasach, gdy dostępność sprzętu kontenerowego jest ważniejsza niż kiedykolwiek, taka sytuacja może wydawać się niepokojąca z perspektywy zachodniego handlu, w szczególności amerykańskiego i europejskiego. Chińscy producenci sprzętu kontenerowego z pewnością zarządzają zdolnością produkcyjną w celu podniesienia cen nowych kontenerów płaconych przez linie żeglugowe i leasingodawców.

Dlaczego Zachód nie może konkurować?

Kontener wydaje się być stosunkowo prostym elementem wyposażenia, który teoretycznie mógłby być zbudowany wszędzie. W praktyce Zachód nie może konkurować z chińskim kontenerem.

Jedną z priorytetowych kwestii jest stal, która stanowi najważniejszy wkład w proces budowy. Drewry szacuje, że stal corten stanowi około 60 proc. całkowitego kosztu budowy kontenera. Zachodnia stal w ciągu ostatniej dekady była średnio o 30 proc. droższa niż chińska. Inne przewagi konkurencyjne Chin obejmują niższe koszty pracy i wyższe wsparcie rządowe oraz bliskość miejsca, w którym produkowane są maszyny do produkcji kontenerów chłodniczych.

Chiny mają popyt na wyciągnięcie ręki, dysponują fachową wiedzą, zainwestowały znaczne środki w ten sektor i produkują wysokiej jakości kontenery po bardzo konkurencyjnych cenach. Jeśli porównamy budowę kontenera w Chinach z innymi krajami, okaże się, że – stety lub niestety – nie ma sobie równych.

Konkluzje

W miarę jak pandemia rozprzestrzeniała się ze swojego azjatyckiego epicentrum, kontenery z Azji były wysyłane do Ameryki Północnej, ale z powodu pandemicznych obostrzeń, prawie żaden z nich nie ruszał w drogę powrotną. Kontenery są, ale nie w tym miejscu, gdzie być powinny, czego efektem jest zwiększenie uzależnienia od chińskiej produkcji.

Można żywić uzasadnione przypuszczenia, że chińskie fabryki utrzymują produkcję w ryzach, aby utrzymać wysokie ceny nowych kontenerów. Taka sytuacja niweczy nadzieje na szybkie zażegnanie kryzysu kontenerowego, a co za tym idzie, obniżenie cen nowych kontenerów oraz stawek frachtowych.

Z niepokojem należy odnotować, że Chińczycy kontrolują, jaki jest poziom produkcji i jakie są ceny kontenerów, co praktycznie umożliwia Pekinowi sterowanie globalnym łańcuchem dostaw za pomocą produkcji kontenerów. Dopóki Chińczycy będą mieć monopol na kontenery, dopóki Zachód musi tańczyć, jak mu Chińczycy kontenerami zagra.

Źródło: gospodarka morska.pl

Kontynuacja wzrostów frachtów i stawek czarterowych nadal gwarantowana ? Analiza rynku frachtowego i czarterowego.

Ostatnie kilka tygodni to okres nadal dobrych wyników rynków frachtowych i czarterowych segmentów: wielozadaniowego, kontenerowego oraz ro-ro i promowego. Postępowała także bardzo ważna kontynuacja odbudowy rynku przewozów pasażerskich realizowanych przez wycieczkowce.

Rynek statków wielozadaniowych

Po lekkim wyhamowaniu stawek czarterów w wakacje, indeksy znów sygnalizują trend zwyżkowy.

O takim przebiegu sytuacji informuje na przykład Drewry Multipurpose Index. W miesiącu sierpniu średnia stawka dzienna za czartery statków wielozadaniowych, które są brane pod uwagę przy wyliczaniu indeksu, wynosiła USD 9,679. W miesiącu wrześniu prognozuje się dalszy wzrost indeksu czarterowego o dalsze 5%, co w uśrednieniu przełoży się na poziom stawki dziennej USD 10,165.

Dalsze wzrosty odnotowuje kontenerowy rynek frachtowy. Ostatni tydzień był kolejnym, czyli 21. tygodniem, w którym obserwowano nieustanne wzrosty. Według firmy analitycznej Drewry i jej indeksu dedykowanego stawkom za przewozy kontenerów na najważniejszych światowych trasach, średni płacony fracht za kontener 40-stopowy wzrósł 9 września br. do kwoty USD 10,083,84. Jest to aż o 309% więcej niż w analogicznym tygodniu roku poprzedniego. W ostatnim czasie najwięcej zyskują frachty płacone na liniach kontynent europejski oraz zachodnie wybrzeże USA. W związku z wysokimi frachtami na trasach zarówno z USA jak i Azji do Europy pojawiły się głosy armatorów, aby na razie więcej nie podnosić stawek. O takiej decyzji poinformował opinię publiczną na przykład niemiecki Hapag-Lloyd. Tym samym według analityków dalsze intensywne wzrosty będą raczej wyhamowywane i należy spodziewać się stabilizacji stawek frachtowych, ale nie ich spadków.

Z kolei na rynku czarterowym jednostek kontenerowych aktywność jest w ostatnich tygodniach mniejsza, a to ze względu na to, że wolnego tonażu jest niewiele. Z drugiej strony na rynku panuje obecnie wyraźna tendencja pozyskiwania tonażu własnego. Jeśli już, to zainteresowanie w czarterowaniu opiera się na tonażu wielkości

Panamax. Zainteresowanie mniejszym tonażem kontenerowym kontraktowanym pod czartery obserwuje się głównie na szlakach azjatyckich. Natomiast we wszystkich przypadkach czarterowanego tonażu indeksy branżowe nieustannie rosną, co ma miejsce w zasadzie od września zeszłego roku. Według wielu z branżowych analityków kolejne tygodnie a może nawet i miesiące nie zapowiadają się inaczej.

Rynek przewozów pasażerskich i ro-ro

Rynek promowy i ro-ro

Sezon urlopowy na kontynencie europejskim sprzyjał dalszemu ożywieniu w pasażerskich przewozach promowych, będących domeną żeglugi bliskiego zasięgu. Również pozytywne trendy można było obserwować w przewozach cargo. Dodatkowym impulsem były zachęty przewoźników promowych, mające na celu przyciągnięcie jak największej rzeszy turystów indywidualnych.

W odradzaniu się z postcovidowej rzeczywistości pomagają również inwestorzy zewnętrzni. I tak jak informowano 14 września francuski przewoźnik kontenerowy CMA CGM postanowił zainwestować w Britanny Ferries 25 mln EUR. Efektem tej współpracy ma być również osiągnięcie efektu synergii w zakresie przewozu pasażerów i ładunków na trasach przez Kanał La Manche, a także do i z Półwyspu Iberyjskiego.

Przewidywania analityków rynku co do dalszego rozwoju przewozów promowych i ro-ro na świecie na kolejne miesiące, a nawet lata, są bardzo optymistyczne i zakładają mocne wzrosty zarówno w zakresie przewożonych pasażerów, jak i ładunków.

Rynek wycieczkowców

Rynek podróży wycieczkowców powoli i stopniowo odradza się. Ma na to wpływ nie tylko rozruch ruchu turystycznego, złomowanie najstarszych i najmniej efektywnych statków, ale również opóźnienia w zdawaniu przez stocznie nowych jednostek i braki kolejnych zamówień. Na finalne wyniki obecnego sezonu przyjdzie jeszcze poczekać. Niemniej jednak coraz liczniejsze dane ze światowych portów informują o zawinięciach pierwszych lub kolejnych statków pasażerskich przywożących turystów. Mowa tutaj między innymi o europejskich portach w: Danii, Szwecji, Polsce, Łotwie, Estonii, ale i wielu innych. W tym roku nastąpiło odbicie od dna dla rynku, ale już na nowy rok linie żeglugowe mają ambitne plany powrotu i rozwoju branży z pełną mocą, tym bardziej, że na rynku odczuwalne jest zwiększające się zapotrzebowanie na usługi wycieczkowe. Niemniej jednak na skutek wielomiliardowych strat poniesionych w wyniku pandemii Covid-19 branża odbudowywać się będzie jeszcze przez wiele kolejnych lat.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Kolizja na Morzu Egejskim. Duński bulkierniczo uszkodzony.

Okolo 1 godziny lokalnego czasu w sobotę 18 sierpnia na Morzu Egejskim zderzyły się dwa masowce. Duński statek jest mocno uszkodzony.

Nie są znane dokładne okoliczności wypadku, w którym grecki bulker Levantes zderzył się z duńskim Clipper Como. Do wypadku doszło nocą, okolo 10 mil morskich na południowy-zachód od tureckiej wyspy Bozcaada.

Pływający pod banderą Wysp Marshalla bulker Clipper Como zmierzał do Samsun w Turcji z ładunkiem fosforanów, zaś Levantes, również pod flagą Wysp Marshalla, płynął ze zbożem do Egiptu. W wyniku zderzenia Clipper Como zaczął nabierać wody przez dziurę w ładowni na lewej burcie. Jednostka zaczęła się niebezpiecznie przechylać przez dziób i burtę. Nie wiadomo nic o uszkodzeniach Levantes.

Na miejscu szybko pojawiły się tureckie holowniki i jednostki straży przybrzeżnej. Choć pierwotnie istniało ryzyko, że statek zatonie, udało się go przeholować i zakotwiczyć na kotwiczowisku przy wyspie Bozcaada, gdzie towarzyszą mu holowniki i jednostki pomocnicze. Levantes został przemieszczony na pobliską wyspę Limnos. Według doniesień statek był w stanie poruszać się samodzielnie.

Clipper Como to masowiec o długości 190 metrów, zbudowany w 2010 roku. Levantes mierzy zaś 225 metrów i powstał w 2001 roku.

Źródło: gospodarka.morska.pl

KE: Nord Stream 2 będzie musiał uzyskać certyfikację w Niemczech i opinie KE.

Komisja Europejska poinformowała, że gazociąg Nord Stream 2, by zacząć działać, będzie musiał przedstawić w Niemczech wniosek o certyfikację, a wniosek ten będzie musiał uzyskać opinię KE zgodnie z zapisami unijnej dyrektywy gazowej.

Rzeczniczka KE Vivian Loonela przypomniała stanowisko KE o tym, że Nord Stream 2 musi działać w oparciu o zasady transparentności, niedyskryminacji, zgodnie z unijnym prawem.

– Nord Stream 2 musi przedstawić wniosek o certyfikację niemieckiemu regulatorowi rynku, zanim będzie mógł zacząć działać. (...) Niemiecki regulator następnie będzie musiał przedstawić KE projekt decyzji certyfikacyjnej, zwracając się o opinię KE, tak jak to zostało zapisane w nowelizacji dyrektywy gazowej – wskazała. KE będzie miała dwa miesiące na wyrażenie opinii.

KE była też pytana o list, jaki wysłała do niej grupa ponad 40 europosłów. Parlamentarzyści domagają się w nim od Komisji Europejskiej dochodzenia w sprawie działań Gazpromu, który – ich zdaniem – dokonuje manipulacji cenowych na rynku poprzez zmniejszanie dostaw surowca. W ten sposób – zdaniem europosłów – ceny surowca rosną.

Loonela odpowiedziała, że KE otrzymała list i obecnie go analizuje. – KE obserwuje i monitoruje sytuację w państwach członkowskich, jeśli chodzi o wzrosty cen energii – zaznaczyła. Dodała, że w czasie pandemii Covid-19 ceny energii były bardzo niskie, więc należy obecnie spodziewać się wzrostów. – Wyższe ceny, które obserwujemy, są głównie rezultatem kombinacji czynników, głównie znaczącego wzrostu globalnego popytu na gaz z powodu odbudowy gospodarczej – powiedziała rzeczniczka KE.

Szef Gazpromu Aleksiej Miller powiedział w środę, że dostawy gazu przez Nord Stream 2 nie rozpoczną się od 1 października, jak prognozowały media. Wcześniej w środę MSZ Rosji wyjaśniło, że wciąż trwa uzyskiwanie zezwoleń od regulatora niemieckiego.

Datę 1 października jako termin rozpoczęcia dostaw pierwszą nitką gazociągu podała w ostatnich tygodniach agencja Bloomberg. Miller w wypowiedzi dla prasy oświadczył w środę: "Nie, 1 października dostawy jeszcze się nie rozpoczną".

Szef MSZ Rosji Siergiej Ławrow powiedział w środę, że w sprawie Nord Stream 2 "trwa proces uzyskiwania niezbędnych zezwoleń od regulatora niemieckiego". Proces ten "nie jest prędko"; zezwolenia mogą być uzyskane na początku 2022 roku – wyjaśnił minister.

Nord Stream 2 – dwunitkowa magistrala wiodąca z Rosji do Niemiec przez Morze Bałtyckie – ma transportować 55 mld metrów sześciennych gazu ziemnego rocznie. Budowie rurociągu sprzeciwiają się Polska, Ukraina, państwa bałtyckie i USA. Krytycy Nord Stream 2 argumentują m.in., że projekt ten zwiększy zależność Europy od rosyjskiego gazu oraz rozszerzy wpływ Kremla na politykę europejską.

W lipcu władze USA i RFN ogłosiły we wspólnym oświadczeniu porozumienie w sprawie zakończenia sporu na temat gazociągu Nord Stream 2. W ramach umowy USA wstrzymują nakładanie sankcji na rurociąg, zaś Niemcy zainwestują w ukraińskie projekty i zobowiążą się do sankcji w razie wrogich działań Rosji.

Berlin zobowiązał się m.in. do stworzenia funduszu inwestycji w zieloną transformację Ukrainy, projekty energetyczne oraz użycia wszelkich środków, by skłonić Rosję do przedłużenia umowy o tranzycie gazu przez Ukrainę po 2024 roku. Niemcy mają też nałożyć własne sankcje w przypadku, gdy Rosja będzie używać NS2 do szantażu wobec Kijowa.

Źródło: PAP

Heroina w indyjskim porcie. Podejrzewani talibowie.

Dwa kontenery podróżujące z Iranu do Mundry, największego portu Indii, zostały skonfiskowane przez indyjskie służby.

DRI, indyjskie służby tropiące przypadki przemytu nielegalnych substancji i materiałów, zlokalizowały podejrzone kontenery w ostatnią środę. Jak podano, zabezpieczono próbki „sproszkowanego talku” i potwierdzono w nim obecność heroiny. Wartość narkotyków obliczono na ponad 280 milionów dolarów.

Ładunek dotarł do Mundry z Iranu, aczkolwiek źródła podają, że istnieją dowody na to, że narkotyki pochodzą z Afganistanu. Zachodnie media powołujące się na źródło w DRI twierdzą, że nie udało się jeszcze dokładnie prześledzić trasy, jaką pokonał ładunek, ale miał dotrzeć do firmy Aashi Trading Company w mieście Widżajawada w stanie Andhra Pradesh.

Do konfiskaty ładunku doszło niedługo po przejęciu władzy w Afganistanie przez talibów, którzy w handlu i eksporcie nielegalnych substancji upatrują znacznego źródła przychodu dla kraju. Z talibami powiązano już przemyt zarówno opium, jak i gotowych twardych narkotyków. Indie spodziewają się, że w najbliższym czasie dojdzie do eskalacji prób przemytu narkotyków przede wszystkim drogą morską. Media podają, że od maja 2020 do lutego 2021 roku różne służby zabezpieczyły 1383,5 kg nielegalnych substancji zamaskowanych jako paczki mocznika, które próbowano wwieźć do Indii poprzez porty morskie.

Statystyki podają, że w 2020 roku ponad trzy czwarte światowej produkcji maku lekarskiego, z którego produkuje się opium, pochodziło z Afganistanu.

Źródło: gospodarka morska.pl

Uruchomiono drugi najpotężniejszy magnez na świecie. Pomoże wyprodukować energię termojądrową.

Potężny elektromagnes znajdzie się w reaktorze SPARC. To testowa wersja reaktora ARC – pierwszego, który w założeniu ma wyprodukować energię z fuzji termojądrowej.

W kilku pracach naukowych opublikowanych w ubiegłym roku fizycy opisywali, co będzie niezbędne do tego, by reaktor termojądrowy w końcu wyprodukował energię. Takie reaktory powstają od dziesięcioleci, ale nigdy jeszcze nie udało się uzyskać z nich więcej energii, niż pochłaniało ich uruchomienie i działanie.

Kluczem do bezpiecznej produkcji energii termojądrowej jest potężny magnez, który ma utrzymać w ryzach gaz rozgrzany do temperatury milionów stopni Celsjusza. Inżynierowie rozpoczęli więc jego projektowanie i budowę. Do końca nie wiadomo było, czy się to uda. Budowa takiego magnesu nie jest łatwa, prosta, ani szybka. Zajęła rok i dopiero niedawno została ukończona.

5 września inżynierowie włączyli prąd, a elektromagnes zaczął działać. Jego pole magnetyczne osiągnęło – zgodnie z oczekiwaniami – natężenie 20 tesli. To setki tysięcy razy więcej niż wynosi natężenie ziemskiego pola magnetycznego. Siła takiego magnesu z łatwością utrzymałaby w powietrzu żabę (za obliczenie, jak silne musi być pole magnetyczne, by tego dokonać, przyznano w 2000 roku nagrodę IgNobla).

Magnes trafi do budowanego reaktora SPARC. Będzie to testowa wersja reaktora ARC, który ma powstać w Stanach Zjednoczonych. Obliczenia wskazują, że powinien być to pierwszy reaktor, który wyprodukuje z termojądrowej fuzji energię

Czego wymaga fuzja? Ekstremalnych temperatur i supersilnych pól magnetycznych

Fuzja termojądrowa to proces, który zasila gwiazdy. W jego trakcie jądra atomowe lekkich pierwiastków łączą się w jedno większe. Uwalnia to olbrzymie ilości energii. Jednak by tak się stało, potrzebne są niezwykle wysokie temperatury rzędu dziesiątek milionów stopni. Nie wytrzyma tego żaden materiał znany ludzkości.

Jedynym sposobem, by utrzymać rozgrzany do takich temperatur gaz jest silne pole magnetyczne. W wysokich temperaturach atomy tracą swoje elektrony. W takim stanie, nazywanym plazmą, swobodnie krążą ujemnie naładowane elektrony i jądra atomowe o ładunku dodatnim.

Ponieważ plazma nie jest elektrycznie obojętna, podąża za liniami pola magnetycznego. Jeśli linie te tworzą na przykład okrąg, cząstki będą w nim się poruszać. Jednak ładunek elektryczny elektronów i atomowych jąder jest bardzo słaby, dlatego pole magnetyczne kontrolujące plazmę musi być niezwykle silne.

Supermagnesy działają dzięki nadprzewodnikom

Większość silnych magnesów to elektromagnesy, w których pole magnetyczne powstaje wskutek przepływu prądu przez materiał – zwykle są nim miedziane przewody. Zjawisko oporu elektrycznego sprawia jednak, że w elektromagnesie powstaje bardzo dużo ciepła, które trzeba usuwać, żeby nie przegrzać i nie stopić urządzenia. Praktyczniej jest więc zastosować nadprzewodniki. To materiały, w których prąd płynie bez żadnego oporu. Do tej pory nie wynaleziono nadprzewodnika, który działa w temperaturze pokojowej. Nadprzewodnictwo pojawia się dopiero wtedy, gdy specyficzne materiały są schłodzone do bardzo niskich temperatur, bliskich zera absolutnego (minus 273,15 st. C, czyli zero stopni w skali Kelvina).

W potężnych elektromagnesach wykorzystuje się zwykle stopy niobu i cyny, w których nadprzewodnictwo pojawia się w temperaturze poniżej 4,2 stopnia kelwina. Pozwala to teoretycznie na wytworzenie pola magnetycznego o natężeniu do 30 tesli. Jest stopy niobu i cyny są bardzo trudne w obróbce. W praktyce do różnych części takich elektromagnesów wykorzystuje się więc także stopy niobu i tytanu oraz wanadu i galu. One również są przewodnikami niskotemperaturowymi, wymagającymi schładzania do temperatury poniżej 10 kelwinów.

Istnieją jednak tzw. nadprzewodniki wysokotemperaturowe. Zjawisko nadprzewodnictwa pojawia się w nich w wyższych temperaturach, powyżej 77 kelwinów. Należą do nich bardzo złożone związki, takie jak tlenek bizmutu, strontu, wapnia i miedzi (bismuth strontium calcium copper oxide, BSCCO) czy tlenek itru, baru, i miedzi (yttrium barium copper oxide, YBCO). Działają one w na tyle wysokich temperaturach, że można je schładzać ciekłym azotem (a nie, jak w przypadku nadprzewodników niskotemperaturowych, znacznie droższym ciekłym helem).

Nadprzewodniki wysokotemperaturowe pozwalają budować dwa razy mniejsze reaktory

Nadprzewodniki wysokotemperaturowe pozwalają też na wytworzenie silniejszego pola magnetycznego upakowanego w mniejszej przestrzeni. To z kolei przekłada się na to, że cały reaktor termojądrowy może być mniejszy.

Na tym właśnie zasadza się pomysł na reaktor, który powstaje przy współpracy naukowców z Massachusetts Institute of Technology (MIT) ze spółką Commonwealth Fusion Systems (CFS). Zaprojektowany sześć lat temu reaktor termojądrowy ARC ma mieć komorę o średnicy zaledwie 185 cm. Będzie 10 razy mniejszy od powstającego we Francji eksperymentalnego reaktora ITER. To w dużym stopniu zasługa mniejszych magnesów. Ten w ARC ma mieć wysokość 2,5 metra, magnes w ITER – 13 metrów.

Kluczową rolę w nowym elektromagnesie odgrywają przewody z wysokotemperaturowego nadprzewodnika ReBCO (to stop miedzi z domieszką metali ziem rzadkich). Pozwolą na wytworzenie takiego samego pola magnetycznego, jak 40 razy większe magnesy zbudowane z nadprzewodników niskotemperaturowych. Łączna długość przewodów w nowym elektromagnesie to 500 km – czyli cała roczna produkcja ReBCO na świecie.

Reaktor ARC, którego budowa ma zakończyć się w 2025 r, w założeniu wytworzy trzy razy tyle energii, ile zostanie zużyte na podgrzanie i utrzymanie plazmy. Europejski ITER, który ma ruszyć w tym samym roku, nie będzie natomiast produkował żadnej nadwyżki energii. Ma tylko dowieść, że termojądrową fuzję da się utrzymać w sposób ciągły.

Elektromagnes reaktora SPARC osiągający natężenie 20 tesli będzie na drugim miejscu w światowej klasyfikacji. Pierwszą pozycję zajmuje magnes MagLab DC Field Facility z National High Magnetic Field Laboratory w Tallahassee na Florydzie, który osiąga aż 45 tesli. To olbrzymia instalacja przeznaczona do badań naukowych. Włączana jest tylko w celu prowadzenia eksperymentów.

Źródło: Focus.pl

Odkryto księżyc samotnej planety pozbawionej gwiazdy. Może na nim być ciekła woda.

Swobodne planety, które podróżują przez kosmos zamiast krążyć wokół gwiazd, mogą być mniej samotne, niż sądzono. Astronomowie donoszą, że prawdopodobnie odkryli księżyc wokół jednej z takich planet.

Nie wszystkie planety krążą wokół gwiazd. Analiza obserwacji aż 50 milionów gwiazd przeprowadzona w roku 2011 wskazała, że raz na jakiś czas coś przesłania światło wielu gwiazd pozbawionych planet. Astronomowie

uważają, że takie przesłonięcia wywołują planety swobodne, inaczej zwane samotnymi, znajdujące się poza układami planetarnymi – w przestrzeni międzygwiazdnej.

Badania takie prowadzili polscy naukowcy. W 2017 roku astronomowie z Obserwatorium Astronomicznego Uniwersytetu Warszawskiego przeprowadzili badania sześciokrotnie większej liczby gwiazd niż ich poprzednicy. Oszacowali, że na każde cztery gwiazdy w naszej Galaktyce powinna przypadać jedna samotna planeta.

Trudno jednak tak obiekt zaobserwować. Planety swobodne unoszą się w przestrzeni kosmicznej z dala od gwiazd i nie dobiega do nas odbite od nich światło. Można jednak takie planety wykryć dzięki ich ciepłu. Jądra skalistych planet ogrzewane są bowiem przez rozpad promieniotwórczych pierwiastków. Gazowe olbrzymy rozgrzewa zaś promieniowanie, gdy ich grawitacja ścisła wodór i hel wchodzące w ich skład. Np. Jowisz produkuje w ten sposób tyle samo energii, co sam otrzymuje ze Słońca.

Dziś znanych jest kilkanaście samotnych planet. Najbliższa z nich, WISE 0855-0714, znajduje się w odległości 7 lat świetlnych od Ziemi.

Samotne planety mogą mieć księżycy

– Szczerze mówiąc, nie poszukiwaliśmy księżyców. Badaliśmy zmiany jasności samotnych planet, żeby stwierdzić, czy można na nich wykryć chmury – mówi Mary Anne Limbach z uniwersytetu w Teksasie.

Jej zespół prowadził obliczenia, czy na tarczach takich samotnie mknących przez kosmos planet można by wykryć jakiegokolwiek zmiany. Z obliczeń wynikało, że promieniowanie takiej planety powinno być wystarczająco silne, by móc je obserwować.

Potem badacze przyjrzeni się obserwacjom wykonanym przez teleskop Spitzera. Ku swojemu (zapewne przyjemnemu) zaskoczeniu, znaleźli ślady wskazujące na obecność księżycy w znanym już wcześniej systemie takich dwóch planet.

2MASS J1119-1137 AB to układ dwóch gazowych olbrzymów o masie około czterech mas Jowisza każdy. Odległy od Ziemi o około 80-90 lat świetlnych, pokonuje kosmos niezwiązany z żadną gwiazdą.

Na powierzchni księżycy wokół planety bez gwiazdy może istnieć ciekła woda

Badacze zastrzegają, że ich odkrycie musi zostać jeszcze potwierdzone. Jeśli księżyc rzeczywiście istnieje, ma masę około 1,7 masy Ziemi. Obiega jedną z dwóch planet układu, której masę oszacowano na 3,7 do 9,2 mas Jowisza (górną zakres masy jest nieco wyższy niż szacunki badaczy, którzy odkryli ten układ).

– Na niebie tego księżycy jego planeta byłaby dziesięć do dwudziestu razy większa niż Księżyc na naszym niebie. Byłaby olbrzymim, jarzącym się bursztynowym blaskiem dyskiem – mówi Limbach. Dysk drugiej planety z pary byłby już znacznie mniejszy i ciemniejszy.

Do powierzchni takiego księżycy dobiegałoby z planety mniej więcej tyle promieniowania, ile do Ziemi dobiega ze Słońca. Choć byłoby to promieniowanie głównie w zakresie podczerwonym, byłoby go wystarczająco dużo, by mogła tam istnieć ciekła woda.

Astronomowie zamierzają przeprowadzić więcej obserwacji tego układu – i ewentualnego księżycy – za pomocą naziemnych teleskopów. Mają też nadzieję, że uda się to zrobić im za pomocą teleskopu Webba, który ma trafić na orbitę w grudniu tego roku. Jego zwierciadło będzie na tyle duże, że pozwoli nawet badać atmosfery odległych planet.

Źródło: The Astrophysical Journal Letters.

Jedenastka 8.kolejki Ekstraklasy.

Za nami komplet spotkań ósmej kolejki PKO Bank Polski Ekstraklasy. W miniony weekend po raz kolejny najwięcej pochwał zebrali piłkarze Lecha Poznań, którzy roznieśli Wisłę Kraków 5:0. Kto jeszcze błysnął? Oto nasza jedenastka kolejki.

Dante Stipica (Pogoń) - zaliczył dwie bardzo dobre interwencje, przy straconym голу był bez szans. Kolejny udany występ Chorwata.

Kristian Vallo (Wisła P.) - wygrał większość pojedynków, podawał z reguły celnie i zaliczył kluczowe podanie przy голу na 1:0. To on dośrodkował na głowę Marko Kolara, który zanotował asystę przy trafieniu Damiana Warchoła.

Damian Michalski (Wisła P.) - stoczył 16 pojedynków, z których wygrał 81%. W defensywie się nie mylił, a w ofensywie oddał dwa strzały, z których jeden zakończył się golem na 2:0.

Pedro Rebocho (Lech) - wykreślił najwyższy InStat Index w starciu z Wisłą Kraków (350). Trudno się jednak dziwić, skoro Portugalczyk strzelił gola, zaliczył asystę i zaliczył trzy kluczowe podania, z których dwa znalazły właściwych adresatów.

Leandro (Radomiak) - szef beniaminka. Sprawiał sporo problemów defensywie Śląska, był faulowany aż cztery razy, wygrał 72% pojedynków, celność podań miał na poziomie 82%, a wisienką na torcie była piękna bramka - chyba najpiękniejsza w tej kolejce.

Walerian Gwilia (Raków) - gola nie strzelił, asysty nie zaliczył, ale jego występ ze Stalą był i tak bardzo dobry. Gruzin chyba chciał pokazać wszystkim, że nie zapomniał jak się gra w piłkę na wysokim poziomie. Był bardzo aktywny, oddał aż siedem strzałów i zaliczył cztery kluczowe podania, z których trzy znalazły właściwego adresata.

Krzysztof Mączyński (Śląsk) - najlepszy piłkarz wrocławian w meczu z Radomiakiem. Rządził drugą linią WKS, brał na siebie ciężar gry.

Jesus Jimenez (Górniki Z.) - znowu jest bohaterem zabrzan. Strzelił zwycięskiego gola w starciu z Wartą Poznań i zapewnił Górnikiemowi trzy punkty. Był aktywny, pokazywał się do gry, podawał celnie.

Ernest Muci (Legia) - najlepszy na boisku w starciu Legii z Górnikiem Łęczna. Brał na siebie ciężar gry, oddał kilka groźnych strzałów z dystansu, do tego popisał się piękną akcją przy голу na 2:0.

Joao Amaral (Lech) - piłkarz kolejki. Strzelił gola, zaliczył dwie asysty, do tego dołożył cztery kluczowe podania, czego można wymagać więcej od ofensywnego pomocnika?

Mikael Ishak (Lech) - ustrzelił dublet z Wisłą Kraków, zaliczył asystę, czyli zrobił swoje.

TABELA				
8 kolejka				
	Z	R	P	Z/S
1 Lech Poznań	5	0	0	18:3 18
2 Śląsk Wrocław	3	5	0	11:7 14
3 Pogoń Szczecin	3	4	1	11:7 13
4 Lechia Gdańsk	3	4	1	11:8 13
5 Zagłębie Lubin	4	0	3	9:12 12
6 Raków Częstochowa	3	2	1	11:9 11
7 Wisła Kraków	3	2	3	10:14 11
8 Wisła Płock	3	1	4	14:10 10
9 Radomiak	2	4	1	8:6 10
10 Piast Gliwice	3	1	4	10:10 10
11 Górnik Zabrze	3	1	3	8:9 10
12 Legia Warszawa	3	0	3	7:6 9
13 Jagiellonia Białystok	2	3	3	9:11 9
14 Cracovia	2	3	3	9:13 9
15 Stal Mielec	2	2	4	7:13 8
16 Warta Poznań	1	4	3	8:8 7
17 Górnik Łęczna	1	2	5	7:18 5
18 Białystok	0	3	4	6:11 3

Źródło: pilkanozna.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF – wypełnij deklarację :

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

Ponadto:

- Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce
- Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
- Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.

- Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
- Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)

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

Może polubisz nas na FB ?

www.omk.org.pl

Wydarzyło się 20 września - kalendarium.

20 września jest 263. dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 102 dni. Dzisiaj obchodzony jest Ogólnopolski Dzień Przedszkolaka.

Dzisiaj imieniny świętują :

Agnieszka, Andrzej, Barbara, Dionizy, Eustachiusz, Eustachy, Euzebia, Fausta, Filipa, Franciszek, Gliceriusz, Glicery, Helmut, Jan, Klemens, Matea, Miłowuj, Paweł, Perpetua, Protazy, Sokrates, Teodor, Teopist i Teopista.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1576 r. – Król Stefan Batory wezwał Gdańsk przed sąd królewski, stawiając mu zarzuty obrazy majestatu i buntu.

1580 r. – I wojna polsko-rosyjska: polska jazda pod dowództwem księcia Janusza Zbaraskiego rozbiła kawalerię rosyjską w bitwie pod Toropcem. .

1806 r – Napoleon Bonaparte utworzył Legie Północne w celu wykorzystania Polaków służących do tej pory w wojsku pruskim.

1908 r. – Odbyły się pierwsze odnotowane w prasie piłkarskie derby Krakowa.

1939 r. - Kampania wrześniowa:

- Rozpoczęła się obrona Grodna przed nacierającą Armią Czerwoną.
- Rozpoczęła się obrona Helu, zakończona 2 października kapitulacją polskiej załogi.
- Zakończyły się: I bitwa pod Tomaszowem Lubelskim i bitwa w lasach janowskich.
- Zbrodnia Wehrmachtu na 46 polskich jeńcach wojennych w Majdanie Wielkim na Zamojszczyźnie.

1944r. – 51. dzień powstania warszawskiego: siły polskie wycofały się z Czerniakowa.

1945r. – Rozwiązano organizację konspiracyjną Polska Niepodległa.

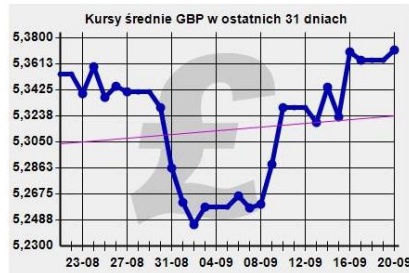
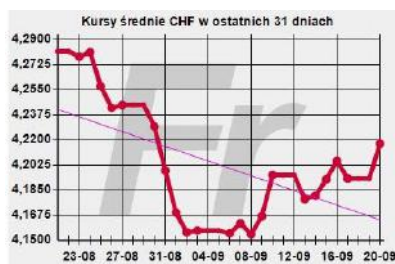
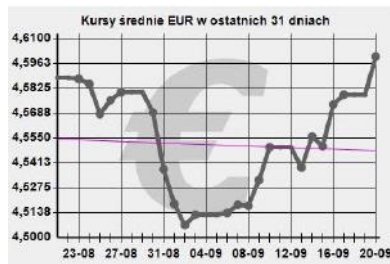
1996r. – Na lotnisku Bemowo w Warszawie odbył się koncert Michaela Jacksona w ramach trasy *HIStory*.

Kursy walut (kursy średnie NBP)

Kursy średnie walut NBP

Tabela z dnia 2021-09-03

1 EUR	4,5999
1 USD	3,9282
1 CHF	4,2172
1 GBP	5,3712



<https://www.nbp.pl/>



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



<https://nasdaqbaltic.com>

Notowania surowców

Nazwa	C	Jednostka	C	Max D	Zmiana D	Składowa zmiana %	Max W D	Min W D	Cena O
AGRA		USD/tona	74,80	-0,20	-0,27%	77,000	71,800	27,800	20,09 12,08
ZŁOTO		USD/uncja	1 786,35	5,18	0,29%	1 797,750	1 675,800	30,91 12,78	
WASE		USD/uncja	8 102,24	111,24	+1,37%	8 267,800	8 042,000	20,09 12,08	
SREBRO		USD/uncja	23,48	0,31	+1,34%	23,700	22,500	20,09 12,78	
KALCJA		USD/uncja	1 842,80	-20,04	-1,09%	1 861,500	1 784,000	20,09 12,08	
PLATYNA		USD/uncja	616,85	-10,73	-1,73%	631,000	593,000	20,09 12,78	
WIRUS		USD/uncja	19 709,80	299,04	+1,52%	20 410,000	18 911,000	20,09 12,08	
ALUMINIUM		USD/tona	2 892,70	1,23	0,04%	2 903,200	1 957,000	20,09 12,78	
GLUCY		USD/uncja	2 987,80	-10,74	-0,36%	2 999,200	1 949,000	20,09 12,08	
CYBKI		USD/uncja	2 847,80	49,04	+1,73%	2 911,000	2 814,000	20,09 12,08	
KOPRA WPS		USD/tona	70,44	-0,33	-0,47%	71,300	67,700	20,09 12,78	
WASE COWSKI		USD/tona	4,57	-0,07	-1,53%	4,800	4,800	20,09 12,08	
SREBRNO		USD/tona	80,70	-0,08	-0,10%	81,800	81,200	20,09 12,78	
WIRUS WPS		USD/tona	4,10	0,04	+0,98%	4,200	3,900	20,09 12,08	
SANOLA		USD/tona	101,70	-0,30	-0,30%	102,300	91,000	17,09 20,02	
CUKIER		USD/tona	19,34	-0,08	-0,41%	19,200	18,000	20,09 12,02	
DEBEL		USD/tona	421,85	-11,74	-2,78%	435,000	364,000	20,09 12,78	
DMBNSG		USD/tona (bez dostaw)	854,80	0,04	0,00%	1 045,000	824,000	17,09 20,04	
GAZ ZIMNY		USD/tona (br)	4,40	0,00	0,00%	5,300	3,900	20,09 12,08	
KAZIO		USD/tona	1 424,80	0,04	0,28%	1 460,000	1 384,000	17,09 17,04	
FAZGUL		USD/tona	24,80	0,18	+0,73%	25,200	24,200	17,09 16,15	
KAZIO		USD/tona	184,20	-0,04	-0,22%	187,000	182,800	20,09 12,08	
FALP/ROZDA		USD/tona	67,70	-0,70	-1,03%	70,000	66,000	20,09 12,29	
MALBO		USD/tona	17,80	0,04	+0,22%	18,000	17,800	17,09 20,04	
OLEJ OPALOWY		USD/tona	2,70	-0,03	-1,11%	2,750	2,680	20,09 12,08	
OLEJ PALOWY		USD/tona	4 700,80	-105,00	-2,23%	4 910,000	4 575,000	17,09 12,10	
OLEJ SŁONECZNY		USD/tona	44,80	-0,07	-0,16%	45,400	43,000	20,09 12,08	
PIENIĄCZKA		USD/tona	707,80	-0,20	-0,28%	713,000	644,000	20,09 12,28	
WIS		USD/tona	10,80	0,02	+0,18%	10,900	10,000	20,09 12,04	
SZEPAK		USD/tona	601,50	0,08	+0,13%	605,000	585,000	17,09 18,78	
KOLA		USD/tona	1 267,70	10,24	+0,81%	1 268,000	1 164,000	20,09 12,04	
OP-FORMIARZOWY		USD/tona	100,40	-0,04	-0,37%	101,000	98,000	17,09 20,08	
WAPKA KOSZAK		USD/tona	103,24	-0,04	-0,39%	104,000	101,000	20,09 12,08	
MICROZYMKA		USD/tona	89,80	1,14	+1,26%	92,000	87,200	17,09 20,04	
MICROZYMKA		USD/tona	107,80	-0,04	-0,37%	108,000	104,000	17,09 20,04	

Rozrywka

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

Wypisuj cyfry tak, aby każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar oraz całe pole zawierał cyfry od 1 do 9. Niektóre komórki mogą zawierać tylko cyfry 1, 3, 5, 7, 9.

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

<http://pl.sudokuonline.eu/>



U lekarza:

- Panie doktorze, czy wyleczy mnie pan z bezsenności?
- Tak, ale najpierw trzeba ustalić i zlikwidować przyczynę.
- Lepiej nie. Żona jest bardzo przywiązana do naszego dziecka.

Źródło: dowcipy.pl