

Zajrzyj na stronę www.omk.org.pl –zawsze aktualne informacje. Ograniczenia i procedury 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://geolollectoravirusdashboard.com.s3-website.us-east-2.amazonaws.com/>

Źródło: www.omk.org.pl

Aktualna informacja dla marynarzy. Nadal obowiązuje zwolnienie z kwarantanny po powrocie ze statku – stan na dzień 08-11-2021 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

Wypoczywaj tak jak lubisz, z wykorzystaniem bonu na 200 pln.

Ze względu na obostrzenia uniemożliwiające korzystanie z naszych usług w okresie wiosennym, przedłużamy ważność bonu „DOMS NA 40 LAT SOLIDARNOŚCI” do 31 grudnia 2021 roku.

Bony można wykorzystać na nocleg wraz z wyżywieniem w poniższych obiektach:

Ośrodka Hyrny w Zakopanem www.hyrny.pl

Willa Sienkiewiczówka w Zakopanem www.willasienkiewiczowka.pl

Ośrodka Savoy w Spale www.savoy.com.pl

Ośrodka Ziemowit w Jarnołtówku www.osrodekziemowit.pl

W celu otrzymania bonu prosimy o wysłanie takiej informacji drogą e-mail na adres: biuro@nms.org.pl podając adres korespondencyjny.

Szczegóły:

<https://www.solidarnosc.org.pl/aktualnosci/wiadomosci/regiony/item/18621-doms-oferta-2020>

Źródło: www.omk.org.pl

Pomimo rekordowego ruchu, władze Kanału Sueskiego zapowiadają podwyżki.

Po burzliwym roku, w którym Kanał Sueski został zablokowany przez duży kontenerowiec Ever Given, władze ogłosiły plany wprowadzenia podwyżki opłat dla prawie wszystkich statków korzystających z Kanału w 2022 roku.

Zapowiedź wzrostu opłat pojawia się w momencie, gdy Kanał doświadcza rekordowego ruchu.

Stawki dla statków przepływających przez Kanał zostaną podniesione o 6 proc., począwszy od lutego 2022 roku.

Chociaż Kanał Sueski odniósł ogromne korzyści ze wzrostu wolumenu i tranzytu nowych, większych statków, to jednak musi się też zmierzyć z rosnącą konkurencją. Podczas wiosennej blokady linie żeglugowe zdecydowały się wysłać część swoich statków do Afryki, podczas gdy Rosja intensywnie promowała zalety swojego Szlaku

Północno-Morskiego. Kanał Panamski również starał się zwiększyć ruch, oferując coraz większą konkurencję w postaci opłat za przejazd.

Osama Rabie, przewodniczący władz Kanału Sueskiego, powiedział, że rozważając podwyżki stawek, dokładnie prześledzili i przeanalizowali wszystkie zmienne związane z rynkiem żeglugowym, światowymi wskaźnikami ekonomicznymi i globalnym ruchem handlowym. Oznajmił, że starają się stosować zrównoważoną i elastyczną strategię marketingową i cenową, która spełnia jednakowo interesy władz, oraz ich klientów i bierze pod uwagę globalne warunki ekonomiczne. Podwyżka stawek została zbilansowana z prognozami Międzynarodowego Funduszu Monetarnego i Światowej Organizacji Handlu dotyczącymi globalnego wzrostu gospodarczego, jednocześnie pozwalając im na świadczenie usług nawigacyjnych dla tranzytu przez Kanał. Przewodniczący porównał również usługi świadczone przez Kanał Sueski w stosunku do innych, konkurencyjnych tras. Władze stwierdziły jednak, że zwolnią z podwyżki taryf zarówno gazowce LNG, jak i wycieczkowce. Handel morski LNG - jest bardzo konkurencyjnym rynkiem. W październiku przez kanał przepłynęły 84 gazowce LNG, w porównaniu do 46 w roku poprzednim, przy wzroście tonażu o 87 procent. W przyszłości Urząd będzie modyfikował stawki dla metanowców z 25 do 15 procent, począwszy od tego miesiąca. Statki wycieczkowe zostały najbardziej dotknięte pandemią COVID-19, a podejmowane działania mają na celu wsparcie przywrócenia ruchu statków. Podobnie, władze Kanału Panamskiego rozważają również propozycje dostosowania stawek dla statków wycieczkowych, aby również wesprzeć ich powrót do sektora.

Decyzja o podniesieniu taryf nastąpiła po tym, jak Kanał Sueski ustanowił nowy rekord tranzytu w październiku tego roku. Liczba statków wzrosła o 14 proc. w porównaniu z rokiem ubiegłym, a łączna liczba przepraw wyniosła 1 847. Tonaż netto wzrósł o ponad 11 procent do 112,1 mln ton, co przyczyniło się do wzrostu przychodów o 12 procent do ponad 551,1 mln dolarów.

W dniu 29 września 2021 roku władze Kanału odnotowały najwyższą w historii dzienną liczbę tranzytów - łącznie było to 87 statków - 49 jednostek poruszało się w kierunku północnym, a 38 w kierunku południowym.

W ciągu pierwszych dziesięciu miesięcy 2021 roku w Kanale odnotowano prawie dziewięcioprocentowy wzrost tonażu. W sumie było to 17 020 statków w porównaniu do 1 380 w pierwszych 10 miesiącach 2020 roku. Władze przewidują, że w nadchodzącym roku utrzymają się wysokie obroty i twierdzą, że są przygotowane do zarządzania ruchem. Kontynuują również wysiłki mające na celu unowocześnienie swoich operacji i poprawę jakości usług na Kanale.

Źródło: gospodarkamorska.pl

K-Line prowadzi wspólny projekt dotyczący bezpiecznej nawigacji opartej na sztucznej inteligencji dla statków autonomicznych.

Kawasaki Kisen Kaisha (K Line) zawarła porozumienie badawczo-rozwojowe z Japan Radio (JRC) i YDK Technologies (YDK) w celu opracowania zintegrowanego systemu wsparcia nawigacyjnego wykorzystującego sztuczną inteligencję (AI) i inne najnowocześniejsze technologie wspomagające podejmowanie bezpiecznych decyzji manewrowych.

Umowa jest częścią Inicjatywy K Line na rzecz przyspieszenia wdrożenia autonomicznych statków.

Wspólny projekt badawczo-rozwojowy ma na celu opracowanie systemu, który zapobiegnie poważnym wypadkom morskim, takim jak zderzenia statków i wejścia na mieliznę, oraz doprowadzi do autonomicznego działania jednostek poprzez połączenie wiedzy K Line na temat manewrowania i wieloletniego doświadczenia w bezpiecznej eksploatacji statków i doświadczenia JRC w gałęzi sprzętu morskiego i opracowanej zaawansowanej technologii radiowej, oraz technologii sterowania, a także kontroli napędu opracowanej przez YDK. Celem jest opracowanie kompleksowego systemu, który jeszcze bardziej poprawi bezpieczeństwo operacji poprzez wykorzystanie nowoczesnych technologii trzech partnerów, w każdym etapie procesu od sytuacji marynarza świadomości do kontroli manewrowej statku, w połączeniu z najbardziej zaawansowanymi rozwiązaniami dostarczonymi przez Grok Technologies, Fujitsu i Forum8.

Począwszy od kwietnia 2023 roku, prowadzone będą testy na morzu, na różnych typach statków i trasach, zarówno krajowych, jak i międzynarodowych, z przyszłościowym zamiarem wdrożenia rozwiązania, jego

komercjalizacji i skalowania. K Line, JRC i YDK będą nadal rozwijać system, aby zwiększyć bezpieczeństwo eksploatacji statków poprzez zapewnienie bardziej zaawansowanego wsparcia i zmniejszenie obciążenia marynarzy, a także, aby pomóc we wdrażaniu do sektora autonomicznych statków.

Te prace badawczo-rozwojowe są częścią wysiłków K Line zmierzających do opracowania systemu wsparcia załogi w zakresie nawigacji. Ma to zapobiegać poważnym wypadkom morskim na zatłoczonych wodach, takim jak kolizje i wejścia na mieliznę, poprzez dostarczanie informacji o bezpieczeństwie nawigatorom i wspieranie ich w podejmowaniu decyzji za pomocą tego zintegrowanego systemu wsparcia nawigacyjnego, który wykorzystuje zaawansowaną technologię.

Firma K Line poinformowała, że będzie nadal przyspieszać rozwój w celu poprawy bezpieczeństwa, jakości transportu i wydajności środowiskowej, w tym podstawowych technologii wymaganych dla przyszłych autonomicznych statków, mając na uwadze współpracę z różnymi partnerami.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Wietnamski tankowiec Afamax w środku tajemniczego incydentu.

Islamska Republika poinformowała 3 listopada, że siły amerykańskie skonfiskowały tankowiec przewożący irańską ropę na Morzu Omańskim, a następnie przenieśli ją na inny tankowiec. Siły irańskiej Gwardii Rewolucyjnej miały następnie przeprowadzić desant helikopterowy na drugi statek, co pozwoliło im przejąć nad nim kontrolę i skierować go z powrotem na irańskie wody, unikając w ten sposób amerykańskich okrętów wojennych i samolotów, które podobno podjęły pościg.

W oficjalnym komunikacie Gwardia Rewolucyjna potwierdziła incydent i oznajmiła, że tankowiec dotarł na wody irańskie, cumując w południowym porcie Bandar Abbas 25 października.

Amerykańscy oficjele obrony obalili narrację Iranu i przedstawili swoją wersję incydentu, który miał miejsce w zeszłym tygodniu w Zatoce Omańskiej.

Nagrania irańskich mediów pokazały irański szybki okręt uderzeniowy płynący pomiędzy wietnamskim tankowcem Aframax SOTHYS z jednej strony, a niszczycielem US Navy USS Michael Murphy z drugiej. "Iran powiedział, że uniemożliwił nam odebranie tego statku, gdy jest bardzo jasne, że nasze siły były po prostu tam monitorowania".

Zapisy AIS SOTHYS rozpoczynają się 25 października, przy czym wszystkie zapisy sprzed 25 października całkowicie zagięły, a ostatnim portem zawinięcia był Singapur, który tankowiec opuścił 14 maja. Od 25 października do 2 listopada tankowiec, według AIS, stał na kotwicy w Bandar Abbas, ale od 1630 UTC 3 listopada, jego AIS jest wyłączony przez ostatnie 27 godzin. Czyli jak zwykle nic nie jest jasne i wszystko jest zagadką.

Jakim cudem wietnamski tankowiec znalazł się w tym bałaganie...?

AIS od czasu do czasu wysyła dziwne dane - 2 listopada pokazywał prędkość 44,9 węzła.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Do portu na Sycylii wpłynął statek z ponad 800 imigrantami.

Do portu w Trapani na Sycylii wpłynął w niedzielę należący do organizacji humanitarnej statek Sea Eye 4 z ponad 800 migrantami, uratowanymi w ostatnich dniach na Morzu Śródziemnym między włoską wyspą a brzegami Libii. Władze Włoch zgodziły się na przyjęcie jednostki.

Na pokładzie statku pływającego pod niemiecką banderą przyplęnęło między innymi ponad 200 nieletnich, w tym wiele kilkuletnich dzieci, oraz pięć ciężarnych kobiet.

Jeszcze podczas rejsu na statku pomocy medycznej udzielono około 200 osobom. Sytuacja na pokładzie była bardzo trudna ze względu na bardzo liczbę migrantów.

Wszyscy po zejściu na ląd zostaną poddani testom na obecność koronawirusa.

Niedaleko brzegów włoskiej wyspy Lampedusa stoi statek organizacji pozarządowej Ocean Viking z 308 migrantami na pokładzie, oczekując na wskazanie portu, do którego może zawinąć.

Źródło:PAP

Zielona energia z fali zasili statki.

Carnegie Clean Energy we współpracy z wybitnym instytutem badawczym, Blue Economy Cooperative Research Centre (Blue Economy CRC) uruchomiła demonstracyjny projekt energii falowej MoorPower™ Scaled Demonstrator.

MoorPower™ to pochodzący od CETO produkt energii z fal morskich przeznaczony dla zacumowanych statków, oferujący rozwiązanie problemu zapewnienia czystej i niezawodnej energii dla operacji na morzu, zmniejszając zależność od generowania energii przez silniki Diesla.

Początkowym rynkiem docelowym dla MoorPower™ są jednostki morskie, takie jak np. barki w sektorze akwakultury. Ale docelowo, przyszły rynek jest o wiele szerszy i obejmuje inne działania, które wymagają energii.

W ciągu najbliższych dwóch lat firma Carnegie zaprojektuje, zainstaluje i będzie eksploatować projekt demonstracyjny MoorPower™ na pełnym morzu, tuż przy swojej siedzibie i ośrodku badawczym w North Fremantle w Australii Zachodniej.

– Projekt stwarza możliwość współpracy pomiędzy ekspertami w tej dziedzinie pod przewodnictwem Carnegie Clean Energy wraz z partnerami projektu w całym kraju – dodał dyrektor Whittington.

Projekt budowy Demonstratora MoorPower™ o wartości 3,4 mln USD zostanie zrealizowany przy wsparciu finansowym Blue Economy CRC, i w ścisłej współpracy z konsorcjum partnerów, w tym z dwoma największymi australijskimi firmami z branży akwakultury, Huon Aquaculture i Tassal Group.

Do partnerów akademickich i przemysłowych należą DNV GL Australia, Advanced Composite Structures Australia, University of Tasmania, Climate KIC/Australian Ocean Energy Group, AMC Search oraz University of Queensland.

Projekt jest finansowany w wysokości 1,35 mln dolarów przez Blue Economy CRC, 265 tys. dolarów przez Carnegie oraz 1,8 mln dolarów wsparcia rzeczowego od wszystkich partnerów projektu.

Dekarbonizacja akwakultury i nie tylko

MoorPower™ został opracowany przez Carnegie w celu dekarbonizacji zapotrzebowania na energię w działalności morskiej, zwłaszcza w akwakulturze.

– MoorPower™ zmniejsza lub usuwa zależność od paliw kopalnych i zapewnia czystą, niezawodną, przewidywalną energię, która wspiera rozwój zróżnicowanej, zrównoważonej niebieskiej gospodarki. Technologia ta rozszerza również nasz zasięg rynkowy, uzupełniając jednocześnie postęp techniczny, jaki dokonuje się w naszej technologii CETO – oznajmił dyrektor Carnegie, Jonathan Fiévez.

– Z niecierpliwością czekamy na możliwości, jakie przedstawia technologia MoorPower™ dla sektora akwakultury, oraz ekspansji na dalsze lokalizacje morskie wykorzystujące czyste i niezawodne rozwiązania energetyczne – powiedział dyrektor Blue Economy CRC dr John Whittington.

W miarę jak sektor akwakultury przenosi swoją działalność w dalsze rejony, operacje prowadzone przez barki nie będą już miały dostępu do zasilania z lądu, a poleganie na generatorach dieslowskich wiąże się z wieloma kosztami, emisją dwutlenku węgla i zagrożeniami dla środowiska, w tym z przechowywaniem paliwa i ryzykiem rozlewu podczas tankowania na morzu.

Wyzwanie to stanowi okazję do wykorzystania fal – źródła energii stale przepływającego wokół obiektów morskich. Ocean Energy Europe (OEE) prognozuje znaczny wzrost energii pozyskiwanej z falowania, z potencjałem rynkowym wynoszącym 653 miliardów euro do roku 2050.

Boja i ruch orbitalny dla każdego statku

Według firmy Carnegie system MoorPower™ można zastosować na każdym rodzaju zacumowanego statku i nie jest on ograniczony do użytku w obrębie sektora akwakultury. Wizja produktu MoorPower™ zakłada, że technologia ta będzie rozwiązaniem zintegrowanym z innymi systemami morskiej energii odnawialnej, w tym z wodorem i akumulatorami.

Carnegie włączyła do MoorPowerTM aspekty swojej zastrzeżonej technologii energii z falowania CETO.

Podstawowa technologia CETO wykorzystuje zanurzoną boję, która znajduje się kilka metrów pod powierzchnią i porusza się wraz z falami.

Ten ruch orbitalny napędza system odbioru mocy (PTO), który przekształca ruch falowy w energię elektryczną. MoorPowerTM to spin-off z CETO, wykorzystuje kluczowe komponenty CETO, takie jak PTO i oferuje alternatywną konfigurację dla nowego zastosowania rynkowego.

– Jesteśmy podekscytowani rozszerzeniem naszego portfolio produktów o MoorPowerTM i z niecierpliwością czekamy na postępy i dostarczenie na rynek zarówno produktów CETO, jak i MoorPowerTM – dodał dyrektor Carnegie.

– Zastosowanie projektu MoorPowerTM w akwakulturze dla Carnegie polega na tym, że te barki już teraz stale poruszają się wraz z falami, a my mamy klienta energii elektrycznej i istniejącą infrastrukturę poruszaną przez fale w jednym istniejącym pakiecie. Zasadniczo optymalizujemy nasz przystawkę odbioru mocy i sterownik CETO, aby dostosować je do tego zastosowania i zapewnić konkurencyjną ofertę – powiedział Jonathan Fiévez.

– Energia fal ma zalety spójności i przewidywalności, a w niektórych miejscach fale mogą być jedyną energią odnawialną, która jest praktyczna w swoim zastosowaniu. Dzięki ogromnym zasobom, które są w dużej mierze niewykorzystane, energia fal będzie się tylko rozwijać, a praca nad wspólnymi inicjatywami, takimi jak projekt MoorPowerTM, przyspieszy i wzmocni postęp tych technologii w skali globalnej – podsumował Fiévez.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Koreański tygrys atakuje. Południowokoreańskie stocznie w walce o globalną dominację.

Po długoletnim załamaniu koniunktury sytuacja w południowokoreańskim przemyśle stoczniowym poprawiła się na tyle, że koreańskie stocznie walczą o miano globalnego lidera wespół z Chinami. Wsparcie rządu, globalny popyt na statki sprawia, że Korea pokazuje potencjał stoczniowy godny miana koreańskiego tygrysa.

Jak podaje Clarksons, w ciągu pierwszych ośmiu miesięcy tego roku, koreańskie stocznie zdobyły zamówienia na 329 statków (13,7 mln CGT), co stanowi prawie sześciokrotny wzrost tonażu zakontraktowanego w okresie rok wcześniej.

Pierwsze miejsce Korei Południowej na świecie pod względem wielkości zamówień na budowę statków jest tym bardziej znaczące, jeśli weźmie się pod uwagę poważne skutki gospodarcze pandemii Covid-19.

Przewaga w budowie statków pozwoliła Koreańczykom wyprzedzić Japonię, jednocześnie pozwalając na nieustanne deptanie po piętach Chińczykom.

Pańskie oko konia tuczy

Korea Południowa nakreśliła ambitne cele dla swojego sektora stoczniowego, który ma osiągnąć dominującą pozycję w ciągu następnej dekady.

Rząd we wrześniu br. zaprezentował swój nowy program "K-Ship" mający na celu zbudowanie i utrzymanie wiodącej pozycji kraju jako globalnego mocarstwa stoczniowego. Prezydent Moon Jae-in zobowiązał się do wsparcia przemysłu stoczniowego, aby zapewnić, że jest on przytłaczającym liderem skoncentrowanym na budowie nowych, przyjaznych środowisku statków oraz zautomatyzowanych technologii.

Południowokoreańskie Ministerstwo Handlu, Przemysłu i Energii postawiło sobie za cel zdobycie do 2030 roku 75 proc. udziału w rynku statków przyjaznych dla środowiska, emitujących mniej dwutlenku węgla lub zeroemisyjnych, w porównaniu z 66 proc. obecnie. Koreańskim celem jest również osiągnięcie w tym samym czasie 50 proc. udziału w rynku statków autonomicznych. Jakby ambitnych planów było mało, aby wesprzeć rozwój LNG, Koreańczycy planują rozwinąć infrastrukturę bunkrowania w Ulsan do 2024 roku.

Seul również określił szeroki zakres inicjatyw mających na celu wzmocnienie pozycji stoczniowców w branży.

Programy rządowe będą obejmować subsydia płacowe i wsparcie dla programów szkoleniowych. Stocznie otrzymają dotacje dla każdego nowo zatrudnionego pracownika, jak również otrzymają środki rządowe na finansowanie szkoleń w zakresie nowych technologii. Aby uzupełnić potencjalne braki w sile roboczej, a także poprawić produktywność w przemyśle stoczniowym, rząd będzie również badał technologie automatyzacji.

Kto pierwszy, ten lepszy

Wraz z zakończeniem trzeciego kwartału br., zwrot w przemyśle stoczniowym w 2021 roku nadal bije rekordy, przekraczając prognozy po latach słabych wyników. Przy dwóch miesiącach pozostałych do końca roku, przemysł pozostaje optymistycznie nastawiony, że bieżący rok zapewni stoczniowcom wiele lat pracy.

Podliczając portfele zamówień, południowokoreański dziennik Pulse podał, że Korea Shipbuilding & Offshore Engineering (KSOE) przekroczył swój roczny cel 14,9 mld dolarów o 30 procent, z zamówieniami o wartości 19,4 mld dolarów na budowę 201 statków. Wśród zamówień znajdują się zarówno zbiornikowce do przewozu LNG, jak i kontenerowce, oraz zbiornikowce do przewozu produktów petrochemicznych. Zamówienia Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) wynoszą obecnie 8 mld USD na 46 statków, przekraczając roczny plan 7,7 mld USD. Zamówienia Samsung Heavy Industries (SHI) opiewają na 7,8 mld USD, co stanowi 86 proc. planu rocznego wynoszącego 9,1 mld USD.

Zwycięzca jest tylko jeden

Koreański wyścig z Chinami o pozycję globalnego lidera przemysłu stoczniowego jest nadal zacięty.

Chińskie stocznie zbudowały 526 statków, co stanowi 45 proc. udziału w globalnym rynku, w porównaniu z 42 proc. udziałem Koreańczyków.

Wiedza technologiczna i doświadczenie w budowie gazowców pozwoliły południowokoreańskim stoczniom na zajęcie czołowych pozycji, jeśli chodzi o pozyskiwanie kontraktów.

W okresie od stycznia do czerwca tego roku podpisali oni umowy na budowę 4,8 mln CGT na budowę jednostek zasilanych paliwami alternatywnymi, co stanowi 70 proc. światowego udziału. Jakby tego było mało, jeden z czołowych graczy na stoczniowym rynku, Hyundai Heavy Industries (HHI), został ostatnio wybrany przez Maersk do realizacji zamówień na statki typu boxship.

W obliczu zaostrzających się globalnych wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń przez statki, rywalizacja między Chinami a Koreą Południową może się jeszcze zaostrzyć, szczególnie jeśli chodzi o budowę statków bezemisyjnych.

Stoczniowcy z obu krajów będą nadal konkurować o wszystkie nowe zamówienia, starając się jednocześnie wyróżnić dzięki nowym technologiom. Rządy Chin i Korei Południowej zadeklarowały wsparcie dla przemysłu stoczniowego w wyścigu o wzrost portfela zamówień, a co za tym idzie, o wzrost udziału w gospodarce.

Samuraj nie odpuszcza

Koreańskie prosperity wywołało zazdrość Japonii.

Japończycy skarżą się na nadmierne wsparcie koreańskiego przemysłu stoczniowego przez tamtejszy rząd, które prowadzi do zakłócenia konkurencji rynkowej i stawia japońskie stocznie w niekorzystnej sytuacji.

Japonia skierowała swój spór z Koreą Południową dotyczący subsydiów dla przemysłu stoczniowego do Światowej Organizacji Handlu, a jego rozstrzygnięcie wciąż wisi w powietrzu.

Mimo podejmowanych wysiłków, trudno żywić nadzieję, jakoby Kraj Kwitnącej Wiśni mógł stanąć w szranki do walki o miano lidera przemysłu stoczniowego, jednakże Japonia wciąż będzie kluczowym graczem globalnego przemysłu stoczniowego.

Konkluzje

Koreański przemysł stoczniowy systematycznie przygotowywał się na przyszłość, aby nadażyć za zmieniającym się środowiskiem przemysłowym.

Priorytetowym zadaniem koreańskiego przemysłu stoczniowego jest ożywienie średniej wielkości stoczni, które niegdyś odegrały ważną rolę w rozwoju branży.

Oczekuje się, że wraz z obniżeniem pandemicznych restrykcji, globalne środowisko gospodarcze ulega poprawie. Jednocześnie oznacza to również ostrzejszą konkurencję pomiędzy trzema głównymi krajami produkującymi statki: Chinami, Koreą Południową oraz Japonią.

W dziedzinie przemysłu stoczniowego Korea Południowa oddała palmę pierwszeństwa Państwu Środka około dekady temu. Jednak uzbrojona w silną konkurencyjność technologiczną Korea udowodniła, że jest gotowa do nie tylko do odrodzenia się, ale i pokazania kłów głównemu przeciwnikowi – Chinom. Oczywiście rywale Korei, nie będą siedzieć bezczynnie. Niezależnie od tego, koreański tygrys jest gotowy na stoczniowe łowy.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Martwy 15. tonowy wieloryb utknął na brzegu w Calais.

Samica płetwa zwyczajnego licząca prawie 20 metrów długości i ważąca prawie 15 ton utknęła w niedzielę na skałach w porcie w Calais w północnej Francji. Zwierzę było poważnie ranne i zmarło na brzegu. Lokalne stowarzyszenie na rzecz ochrony zwierząt CMNF przekazało, że zwierzę miało ok. 30 lat i było u schyłku życia.

"(Samica) była bardzo chora, ale kiedy dotarła do Calais, wciąż żyła, potem jednak podpłynęła zbyt blisko skał i utknęła na mieliźnie" - powiedział Jacky Karpouzopoulos z CMNF w rozmowie z agencją AFP.

Dodał, że ciało zwierzęcia zostanie przeniesione w miejsce, gdzie we wtorek zostanie przeprowadzona na nim sekcja zwłok.

Według Międzynarodowej Unii Ochrony Przyrody płetwale zwyczajne - po płetwalach błękitnych największe zwierzęta na świecie - są gatunkiem zagrożonym. Kilka ich przedstawicieli pływa w wodach w pobliżu wybrzeża francuskiego - zauważa AFP.

Źródło: PAP

Covid-19 wywołał jeszcze jedną „pandemię” - doomscrollingu. Te 3 zasady pozwolą uniknąć pochłaniania negatywnych newsów.

Podczas pandemii COVID-19 tzw. doomscrolling stał się powszechniejszy niż kiedykolwiek wcześniej, a ostatnie badania wykazały, że zjawisko to ma ogromny wpływ na nasze samopoczucie i emocje. Psychologowie podkreślają, że przed doomscrollingiem można się chronić.

Przypomnij sobie pierwsze miesiące 2020 r. Być może właśnie zostałeś odesłany na home office albo utknąłeś w domu z dziećmi, bo zamknięto szkoły i przedszkola. Zamykane są restauracje, sklepy, przychodnie, a kontakty z przyjaciółmi i rodziną zostają ograniczone do rozmów przez telefon i internet.

W sieci z każdej strony płyną kolejne doniesienia o rosnącej liczbie zakażonych i ofiar, o stratach gospodarczych i kiepskich prognozach na kolejne miesiące. **Z każdym nagłówkiem twój nastrój spada, ale nie możesz przestać przewijać... Tak właśnie wygląda doomscrolling** (inaczej doomsurfing).

Doomscrolling – co to jest?

Oczywiście doomscrolling nie odnosi się jedynie do pandemii koronawirusa, a pojęcie to powstało na długo przed jej wybuchem. Mówiąc najbardziej ogólnie, **doomscrolling to aktywność polegająca na spędzaniu dużej ilości czasu w sieci i czytaniu głównie negatywnych wiadomości** – podaje „Cambridge Dictionary”. Scrolling, jak łatwo się domyślić, odnosi się do scrollowania, czyli przewijania treści np. na ekranie smartfona.

W niepewnych czasach ludzie mają tendencję do częstszego poszukiwania informacji. To naturalny mechanizm, pozwalający jak najlepiej zrozumieć zachodzące zmiany i przygotować się na to, co nas czeka. Ale badania przeprowadzone przez naukowców z Uniwersytetu Sussex pokazują, że **zbytne zagłębianie się w medialne doniesienia wcale nam nie pomaga, a wręcz przeciwnie – szkodzi naszej psychice.**

Wyniki sugerują, że „narażenie” na negatywne wiadomości dotyczące COVID-19 odbija się przede wszystkim na naszym stanie emocjonalnym. Ten wniosek potwierdzają inne, wcześniejsze badania nad wpływem doniesień o pandemii COVID-19 na stan psychiczny czytelników i widzów. Badanie z marca 2020 r., które objęło ponad 6000 Amerykanów wykazało, że im **więcej czasu w ciągu dnia spędzali na czytaniu i oglądaniu wiadomości o pandemii, tym bardziej czuli się nieszczęśliwi.**

Do czego może prowadzić doomscrolling?

Istnienie związku między doomscrollingiem a pogarszającym się nastrojem nie wyjaśnia, czy doomscrolling unieszczęśliwia ludzi, czy też nieszczęśliwi ludzie mają większą skłonność do doomscrollowania? Autorki nowego badania postanowiły poszukać odpowiedzi także na te pytania i przeprowadziły prosty eksperyment.

Badaczki z wydziału psychologii zrekrutowały kilkuset ochotników, których następnie podzieliły na trzy grupy. Uczestnicy dwóch pierwszych grup przez określony czas mieli zapoznawać się z wyselekcjonowanymi przez

naukowczynie treściami, zamieszczonymi m.in. na Twitterze i YouTube. Części uczestników prezentowano wyłącznie negatywne doniesienia, a części – również pozytywne, ale wciąż związane z pandemią COVID-19.

Po każdej sesji badani wypełniali kwestionariusze dotyczące ich nastroju i samopoczucia.

Wyniki zestawiono z nastrojami uczestników, którzy nie mieli dostępu do żadnych treści. **Badanie pokazało, że osoby, którym serwowano wiadomości związane z COVID, doświadczały ogólnie gorszych nastrojów niż osoby, którym nie pokazywano nic.** Przy czym ci, którzy mieli dostęp także do pozytywnych wiadomości, odnotowali pewną poprawę nastroju, ale nie tak wysoką jak grupa „niezaangażowana medialnie”.

„Odkrycie sugeruje, że spędzanie zaledwie dwóch do czterech minut na przyjmowaniu negatywnych wiadomości na temat COVID-19 może mieć szkodliwy wpływ na nasz nastrój” – podają autorki.

Jak uniknąć doomscrollingu i czuć się lepiej?

Psycholożka Kathryn Buchanan, jedna ze współauterek badania, podkreśla, że nie wszystkie media społecznościowe unieszczęśliwiają użytkownika, a ich negatywny wpływ zależy głównie od nagromadzenia złych wiadomości.

– Jedną z opcji jest całkowite usunięcie naszych kont w mediach społecznościowych. Dane pokazują, że **prawie połowa użytkowników Facebooka w Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych rozważała opuszczenie platformy w 2020 roku.** Ale jak realistyczne jest dystansowanie się od platform, które łączą prawie połowę światowej populacji, zwłaszcza gdy oferują interakcje społeczne? – pyta Buchanan i zamiast tego podaje kilka prostych zasad, które pomogą ustrzec się przed doomscrollingiem i spadkiem nastroju.

Uważaj na to, co konsumujesz w mediach społecznościowych. Jeśli logujesz się do aplikacji, aby połączyć się z innymi osobami, skup się na prywatnych wiadomościach i udostępnianych przez bliskich zdjęciach zamiast na najnowszych nagłówkach.

Szukaj treści, które sprawią, że zrównoważysz przekaz, jaki trafia na twój kanał informacyjny. Mogą to być zdjęcia uroczych kociąt, piękne krajobrazy, filmy kulinarne lub coś innego, co cię relaksuje. Możesz też zacząć śledzić konta poświęcone udostępnianiu tylko pozytywnych wiadomości.

Korzystaj z mediów społecznościowych, aby promować pozytywność i życzliwość. Dzielenie się dobrymi rzeczami, które dzieją się w twoim życiu, może poprawić twój nastrój, a twój pozytywny nastrój może przenieść się na innych. Możesz także komplementować innych w mediach społecznościowych. Choć może to brzmieć niezręcznie, ludzie docenią to bardziej niż myślisz.

– Ponieważ pandemia nadal zmienia nasze życie i kanały informacyjne, nasze odkrycia podkreślają, jak ważne jest bycie świadomym negatywnych skutków emocjonalnych nadmiernego przyswajania złych wiadomości – podkreśla Buchanan.

Źródło: Focus.pl

Jedenastka 14.kolejki BP PKO Ekstraklasy.

Za nami komplet spotkań 14. serii meczów PKO Bank Polski Ekstraklasy. Którzy piłkarze błysnęli w miniony weekend? Oto jedenastka kolejki według tygodnika "Piłka Nożna".

Mikołaj Biegański (Wisła K.) - bohater derbów Krakowa. Bez jego interwencji, szczególnie z pierwszej połowy, Biała Gwiazda nie miała prawa myśleć o zgarnięciu kompletu punktów. Młodzian udowodnił, że posadzenie Pawła Kapsy na ławce rezerwowych kilka tygodni temu było znakomitą decyzją.

Mateusz Żyro (Stal) - strzelił gola na 1:3 w Warszawie, a w dodatku miał kluczowy udział w akcji, po której padła bramka na 1:1. Dla niego to było wyjątkowe trafienie, bo przecież przy Łazienkowskiej spędził wiele lat.

Michał Pazdan (Jagiellonia) - wszedł na boisko dopiero w 45. minucie i od razu poukładał grę defensywną Jagiellonii. Po zmianie stron Śląsk oddał na bramkę Pszczółek tylko jeden strzał, na nieszczęście białostoczan zakończył się on golem. Pazdan wygrał aż 11 z 12 pojedynków.

Dawid Abramowicz (Radomiak) - bohater Radomiaka w starciu z Górnikiem. Strzelił gola na wagę trzech punktów, a do tego grał pewnie w defensywie.

Marco Terrazzino (Lechia) - człowiek, który pociągnął Lechię do zwycięstwa nad Zagłębiem. Wszedł z ławki, strzelił dwa gole - czego chcieć więcej?

Michał Kaput (Radomiak) - szef środka pola w ekipie beniaminka w starciu z Górnikiem. Do spółki z Nascimento wygrali walkę o kluczową część boiska.

Maksymilian Sitek (Stal) - drugi z piłkarzy, którzy w przeszłości przewinęli się przez Legię, a w niedzielę strzelili jej gola. Sitek oprócz bramki dołożył jeszcze asystę. Nie minęła jeszcze połowa sezonu, a Sitek już ma lepsze liczby niż w poprzednim w barwach Podbeskidzia.

Fabian Piasecki (Stal) - najlepszy zawodnik meczu Legia - Stal. Strzelił gola, zaliczył asystę. Co ciekawe, jego współczynnik xG po tym meczu wyniósł zaledwie 0,06!

Muris Mesanović (Bruk-Bet Termalica) - był bardzo aktywny, oddał aż sześć strzałów, z których trzy leciały w światło bramki Wisły Płock, a jeden wylądował w siatce.

Adam Zrelak (Warta) - czekał od 3. kolejki na swojego drugiego gola w PKO Bank Polski Ekstraklasie. No i się doczekał, a przy okazji poprowadził Wartę do przełamania i to na bardzo trudnym terenie w Gliwicach.

TABELA				
14 kolejki				
	Z	B	P	Pkt
1. Lech Poznań	4	5	1	13(14)
2. Lechia Olsztyn	4	5	1	13(14)
3. Polonia Warszawa	7	5	2	10(16)
4. Raków Częstochowa	7	3	1	10(16)
5. Radomiak	3	7	2	10(16)
6. Śląk Wrocław	3	6	3	10(16)
7. Stal Mielec	5	5	4	10(16)
8. Piast Gliwice	5	3	6	10(16)
9. Jagiellonia Białystok	4	6	4	10(16)
10. Wisła Płock	5	2	7	10(16)
11. Cracovia	4	5	5	10(16)
12. Zagłębie Lubin	3	3	6	10(16)
13. Warta Poznań	3	3	7	10(16)
14. Górnik Zabrze	4	3	6	10(16)
15. Bruk-Bet Termalica	2	3	9	10(16)
16. Warta Poznań	2	3	7	10(16)
17. Legia Warszawa	3	0	9	10(16)
18. Górnik Łęczna	1	5	9	10(16)

Źródło: PiłkaNozna.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 ?

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

www.omk.org.pl

Wydarzyło się 08 listopada - kalendarium.

08 listopada jest 312. dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 53 dni. Dzisiaj obchodzony jest **Światowy Dzień Radiologii**.

Dzisiaj imieniny świętują :

Bogdan, Bogodar, Bogudar, Bohdan, Bożdar, Bożydar, Godfryd, Gotfryd, Jan, Józef, Klaudiusz, Klarus, Marcin, Maur, Paweł, Sewer, Sewerian, Sędziwoj, Symforian, Symforiana, Symplicjusz, Symplicy, Wiktoryn i Wilehad

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1292 r. – Król Czech i książę krakowski Wacław II wydał przywilej lokacyjny Nowego Sącza.

1309 r. – We wsi Mochy w Wielkopolsce mieszkańcy w odwecie za złe traktowanie i wyzysk spalili miejscowy dwór. Na tle tych wydarzeń osnuta jest powieść Teodora Parnickiego *Tylko Beatrycze* z 1962 roku.

1632 r. – Sejm elekcyjny wybrał na króla Władysława IV Wazę.

1655 r. – IV wojna polsko-rosyjska: po otrzymaniu okupu wojska rosyjsko-kozackie zakończyły oblężenie Lwowa.

1828 r. – Aleksander Fredro poślubił Zofię Jabłonowską.

1864 r. – Cesarz Aleksander II Romanow wydał ukaz kasacyjny na mocy którego spośród 155 klasztorów męskich z 1635 zakonnikami i 42 klasztorów żeńskich do likwidacji przeznaczono 110 klasztorów męskich i 4 żeńskie, z tego 39 za udział w powstaniu styczniowym, a 71 z powodu niewielkiej liczby zakonników (poniżej 8).

1916 r. I wojna światowa: okupacyjne władze niemieckie i austro-węgierskie wydały odezwę werbunkową do Polaków.

1928 r. – Plac Saski w Warszawie przemianowano na Plac Józefa Piłsudskiego.

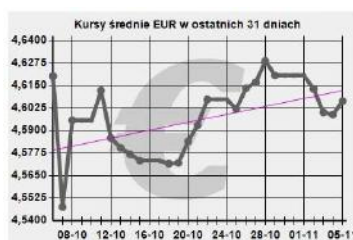
2016 r. – Donald Trump wygrał wybory prezydenckie w USA..

Kursy walut (kursy średnie NBP)

Kursy średnie walut NBP

Tabela z dnia 2021-11-08

1 EUR	4,6065
1 USD	3,9911
1 CHF	4,3620
1 GBP	5,3604





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



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



<https://nasdaqbaltic.com>

Notowania surowców

Symbol	Jeżeli	Wzrost	Zmiana procentowa	Max. Wzrost	Min. Wzrost	Wzrost
SOJA	USD/tona	83,34	0,31	1,07%	85,0000	81,7000
ALUMIUM	USD/tona	1 818,38	-1,01	-0,05%	1 898,7000	1 779,4000
WĘGIEL	USD/tona	8 818,00	17,71	0,20%	8 935,0000	8 683,2000
WĘGIEL	USD/tona	34,25	0,00	0,00%	35,2000	33,2000
WĘGIEL	USD/tona	2 839,00	0,00	0,00%	2 919,0000	1 943,0000
WĘGIEL	USD/tona	1 849,00	0,00	0,00%	1 919,0000	1 779,0000
WĘGIEL	USD/tona	18 422,00	0,00	0,00%	21 115,0000	15 740,0000
ALUMINIUM	USD/tona	2 842,70	-7,20	-0,25%	3 174,0000	1 900,0000
OLIW	USD/tona	2 849,00	-11,00	-0,38%	2 930,0000	1 962,0000
CEMENT	USD/tona	8 818,00	-1,75	-0,02%	9 014,0000	8 571,0000
PROPAWIT	USD/tona	80,43	0,33	0,41%	84,4700	77,4000
WĘGIEL DROBNY	USD/tona	4,30	0,00	0,00%	4,3000	4,3000
WĘGIEL	USD/tona	110,01	1,00	0,91%	110,0000	109,0000
WĘGIEL	USD/tona	5,34	0,00	0,00%	5,3400	5,3400
WĘGIEL	USD/tona	810,00	-4,81	-0,59%	830,0000	790,0000
WĘGIEL	USD/tona	20,00	0,00	0,00%	20,0000	14,5000
WĘGIEL	USD/tona	730,00	0,75	0,10%	730,0000	622,0000
WĘGIEL	USD/tona	410,00	11,00	2,70%	410,0000	400,0000
WĘGIEL	USD/tona	5,82	0,00	0,00%	5,8200	2,2000
WĘGIEL	USD/tona	1 810,00	-0,00	-0,00%	1 830,0000	1 600,0000
WĘGIEL	USD/tona	330,00	1,00	0,30%	330,0000	1 100,0000
WĘGIEL	USD/tona	294,00	1,40	0,48%	294,0000	1 000,0000
WĘGIEL	USD/tona	654,00	1,00	0,15%	730,0000	430,0000
WĘGIEL	USD/tona	17,70	-0,14	-0,79%	18,0000	15,0000
WĘGIEL	USD/tona	5,88	0,00	0,00%	5,8800	1,0000
WĘGIEL	USD/tona	4 830,00	-131,00	-2,71%	5 070,0000	3 170,0000
WĘGIEL	USD/tona	80,00	0,00	0,00%	80,0000	35,4700
WĘGIEL	USD/tona	770,00	0,00	0,00%	780,0000	680,0000
WĘGIEL	USD/tona	18,00	0,00	0,00%	18,0000	12,0000
WĘGIEL	USD/tona	84,00	-0,50	-0,60%	84,0000	80,0000
WĘGIEL	USD/tona	1 810,70	0,00	0,00%	1 840,0000	1 780,0000
WĘGIEL	USD/tona	110,00	-0,50	-0,45%	110,0000	100,0000
WĘGIEL	USD/tona	210,00	0,00	0,00%	210,0000	180,0000
WĘGIEL	USD/tona	100,00	0,00	0,00%	100,0000	80,0000
WĘGIEL	USD/tona	100,00	-1,00	-1,00%	100,0000	80,0000
WĘGIEL	USD/tona	100,00	-1,00	-1,00%	100,0000	80,0000
WĘGIEL	USD/tona	100,00	-1,00	-1,00%	100,0000	80,0000

Rozrywka

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

Spróbuj stworzyć nowego - sudoku układowe. Wyznacz siatkę cyframi tak, aby każdy rząd, kolumna, podwielokrotny obszar 3x3 oraz obie przekątne zawierały wszystkie cyfry od 1 do 9.

Wpisz cyfry w sudoku układowe.

Wpisz cyfry w sudoku układowe.

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

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

H U M O R

Ojciec piątki dzieci wygrał zabawkę w loterii. Zawołał swoje dzieciaki i spytał, które z nich powinno otrzymać prezent:

- Kto jest najbardziej posłuszny? - spytał - Kto nigdy nie pyskuje mamie? Kto robi wszystko, co każe?

Pięć głosików odpowiedziało jednocześnie:

- Dobra, tato, możesz zatrzymać zabawkę.

Źródło: dowcipy.pl