

Raport z rynku żeglugowego – kolejne tygodnie zdominowane przez epidemię.

Kolejne dwa ostatnie tygodnie (tydzień 13 i 14) na rynku żeglugowym podlegały mocnym wpływom kryzysu wirusowego coraz bardziej odczuwalnego szczególnie w Europie i USA. Także i w samej Polsce coraz dotkliwiej postępował paraliż gospodarki. Skutki pandemii dotknęły w pierwszej kolejności: opóźnień w przyjmowaniu statków i ładunków w portach, przewozów promowych, ale również braku kontraktów dla podwykonawców stoczniowych pracujących na zlecenia zamykanych stoczni zachodnich. Problem dotknął także polskich marynarzy, którzy utykali bądź to na statkach lub na kwarantannach w swoich domach. Postępujący europejski „lockdown” pozbawiał nadziei na szybkie rozwiązanie tej trudnej dla wszystkich rzeczywistości.

Nieco optymistyczne sygnały, co do stabilizacji, sytuacji nadchodziły z rynku chińskiego. W związku z tym stopniowo, ale powolnie aktywizowała się tam również i gospodarka morska. Niemniej jednak pozostała część światowej gospodarki była jeszcze bardzo daleko od tego momentu. Jak podaje wielu analityków zachodnich konsekwencje epidemii będą większe niż na skutek kryzysu roku 2008/2009 a globalna gospodarka będzie potrzebowała kolejnych lat niezbędnych na transformację i odbudowę, przy czym system ekonomiczny będzie wyglądał już zupełnie inaczej niż dotychczas. Międzynarodowy Fundusz Walutowy zwraca uwagę, że zauważalna poprawa może jednak nastąpić już w 2021 i 2022 roku. Tym szybciej globalna epidemia zostanie wygaszona, tym szybsza i mocniejsza będzie poprawa rynków.

RYNEK PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

Rynek wielkich wycieczkowców, do tej pory bardzo dobrze radzących sobie na tle innych segmentów żeglugi, otrzymał potężny cios. Najważniejsi operatorzy statków wycieczkowych, jak np. Carnival Corporation, czy Costa Cruises zaczęło masowo wprowadzać wśród swoich marek program odstawiania statków na przysłowiowy sznurek. Carnival rozważa też przeznaczenie wyselekcjonowanych jednostek z takich marek jak: Princess Cruises, Holland America Line, Carnival Cruise Line, czy P&O Cruises Australia celem wydelegowania do najbardziej potrzebujących portów jako punkty opieki – szpitale dla pacjentów mniej wymagających i innych niż tych zarażonych wirusem. Taka propozycja wyszła od władz korporacji w celu odciążenia lądowych placówek służby zdrowia. Również sytuacja na rynku budów wycieczkowców jest zgoła inna niż miało to miejsce jeszcze kilka tygodni temu. Jedną z największych stoczni budujących wycieczkowce, mianowicie niemiecki zakład Meyer Werft w Papenburgu w Niemczech, znacząco opóźniło swoje prace. Mimo tego, że stocznia ma w swoim portfelu zamówienia do 2023 roku, to obawa, co do rozwoju wydarzeń w kolejnych miesiącach i latach w branży jest duża.

RYNEK PRZEWOZÓW KONTENEROWYCH

Według Lloyd's List Intelligence w okresie epidemii spadła liczba zawinięć statków kontenerowych w porównaniu do podobnego okresu zeszłego roku, ale ich pojemność była podobna, co oznacza, że większe statki realizowały mniej zawinięć. Stawki na przewóz kontenerów zostały jak na razie sztucznie podtrzymane. Nadal około 10-11% światowej floty kontenerowców jest wyłączona z normalnej eksploatacji. Armator CMA CGM kieruje swoje kontenerowce, płynące na trasach Azja - Europa trasą wokół Przylądka Dobrej Nadziei, która jest o około 3,000 mil morskich dłuższa niż ta przez Kanał Sueski. Celem takiego działania jest spowolnienie podróży, aby złagodzić wpływ kryzysu na utylizację, a więc wykorzystanie pojemności ładunkowej statków a także wykorzystać niskie ceny paliwa okrętowego. Obecna sytuacja i zaburzenia łańcuchów dostaw niewątpliwie wpłyną na przyszłą kondycję tego rynku a ilość zamówień statków kontenerowych znacząco spadnie. Tymczasem do eksploatacji na koniec kwietnia planuje się wprowadzić zamówiony kilka lat temu największy kontenerowiec świata o pojemności 24,000 TEU. Mimo kryzysu COVID-19 południowokoreańska stocznia nie przewiduje większych opóźnień w zdaniu tego statku dla HMM jak obecnie firmuje się marketingowo flota Hyundai Merchant Marine. Jednostka będzie zatrudniona na trasie Azja – Europa Północna.

RYNEK PRZEWOZÓW MASOWYCH

W ostatnich dwóch tygodniach na skutek wygaszania epidemii w Chinach liczba zawinięć statków do portów chińskich zaczęła wracać do normalnych poziomów sprzed kryzysu. Niemniej jednak sytuacja na rynku

przewozów masowych nadal pozostaje trudna, co obrazuje Baltic Dry Index oscylujący w ostatnich dwóch tygodniach na bardzo niskim poziomie około 600 punktów. Jak podają różne źródła, średnia wartość rynkowa statków masowych spadła o około 9%-10%.

RYNEK PRZEWOZÓW ROPY I RYNEK OFFSHORE

Załamanie się umowy „OPEC plus” oraz wojna cenowa pomiędzy Arabią Saudyjską i Rosją w tle katastrofalnego spadku zapotrzebowania na ropę w marcu o około 15% - 25% w związku z kryzysem COVID-19 miały znaczący wpływ na okoliczności na rynku ropy naftowej w drugiej połowie marca i na początku kwietnia. Występowała tutaj sytuacja określana mianem contango, a więc kasus, w którym cena „spotowa” surowca była dużo niższa od ceny przyszłych kontraktów. Stąd też nadal zakupowano ropę w dużych ilościach na zapas. Gromadzono ją na tankowcach i pływających magazynach, tzw. floating storage. Ilość zgromadzonego surowca wynosiła na koniec marca według danych rynków międzynarodowych rekordowe 131,2 miliona baryłek. Około 85 tankowców VLCC – Very Large Crude Carriers oraz 18 suezmaxów zostało załadowanych i pozostawało na redach portów. Obecnie cena ropy ma również przełożenie na ceny paliw okrętowych, co z kolei przekłada się na zmniejszone zapotrzebowanie na instalację skruberów. Może mieć to negatywny wpływ na branżę remontów stoczniowych, przynajmniej w krótkim okresie.

Kolejne tygodnie niestety zapowiadają pogłębianie się zapaści rynków, co będzie najprawdopodobniej prowadziło ku globalnej recesji, w tym i europejskiej gospodarki. O panujących w gospodarce nastrojach świadczą wyniki z ostatniego piątku przedstawione przez firmę analityczną IHS Markit w zakresie wskaźnika PMI, który wyliczony jest na podstawie danych z ankiety przeprowadzonej wśród menedżerów logistyki przedsiębiorstw. Odczyty wskaźników pokazują, że wynik jest najgorszy od 1998 roku a miesięczna obniżka jest również największa w historii notowań (z 51,6 punktów w lutym do 29,7 punktów na koniec marca). Co obecna sytuacja oznacza dla gospodarki morskiej? Niewątpliwie w pierwszej kolejności już odczuwalne zaburzenia rynków transportowych, w dalszej kolejności zmniejszony popyt na usługi przewozowe i inwestycje. W branży stoczniowej tymczasem zapowiadają się opóźnienia w dostarczaniu nowych statków oraz w dłuższej perspektywie zmniejszenie nowych zamówień a także dalsze zaburzenia w zakresie złomowań (aktualnie zakłady złomowe w Indiach, Pakistanie i Bangladeszu zawiesiły swoje operacje). Czy działania przedsiębiorców i światowych rządów pozwolą powstrzymać tonącą światową gospodarkę? Jeśli chodzi o nasz lokalny rynek to pod koniec zeszłego tygodnia europejska organizacja stowarzyszająca armatorów (ECSA – European Community Shipowners' Association) wezwała rządy krajów członkowskich i władze Unii Europejskiej do jak najszybszego stworzenia i wdrożenia planów ratunkowych dla europejskich armatorów. Wskazano, iż bez stanowczych działań, zapewnienia płynności finansowej oraz finansowania projektów, wiele z lokalnych przedsiębiorstw popadnie w olbrzymie tarapaty, które mogą doprowadzić do degradacji branży i oddania wielu rynków między innymi azjatyckiej konkurencji. Trudno na ten moment powiedzieć jakie działania będą podjęte i w jakim kierunku będzie się rozwijała sytuacja. Niewątpliwie należy bacznie obserwować, co będzie się działo. Jedno jest pewne, że wyzwań dla wszystkich stron rynku nie zabraknie.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Transport przez Kanał Sueski nie ucierpiał na skutek epidemii.

Kanał Sueski poinformował, że pandemia koronawirusa nie miała wpływu na ruch przez obiekt, powołując się na wzrost o 4,6% w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Kanał jest najszybszą trasą żeglugową między Europą a Azją i jednym z głównych źródeł obcych walut dla egipskiego rządu.

Branża żeglugi kontenerowej, która jest motorem handlu międzynarodowego, wpadła w kryzys z powodu koronawirusa, który spowodował zatrzymanie części Chin, zanim rozprzestrzenił się po całym świecie, prowadząc linie kontenerowe do zmiany trasy ładunków i ograniczenia połączeń do chińskich portów. Osama Rabie powiedziała jednak, że liczba statków przepływających przez kanał w pierwszym kwartale 2020 roku wzrosła o 8,4% w porównaniu z tym samym okresem rok wcześniej.

Przychody Kanału Sueskiego wzrosły w lutym do 458,2 mln USD w porównaniu do 433,9 mln USD w tym samym miesiącu ubiegłego roku.

Tyle szczęścia nie mieli władze Kanału Panamskiego, którzy odesłali tysiące pracowników do domu i wdrożyli plany awaryjne, aby utrzymać przepływ handlu w związku z wybuchem pandemii koronawirusa w regionie.

Przedstawiciele kanału poinformowali, że działa tam teraz 3600 pracowników, w porównaniu do normalnej liczby 9000. Pracownicy niezajmujący się bezpośrednio tranzytem statków otrzymali dwa tygodnie urlopu.

Jako kraj Panama odnotowała 1075 potwierdzonych przypadków choroby, najczęściej w Ameryce Środkowej i mniej więcej tyle samo, co w Meksyku, którego populacja jest około 30 razy większa. Przynajmniej siedmiu pracowników kanału miało pozytywny wynik testu na koronawirusa.

Przed pandemią, która spowodowała zamknięcie dużej części gospodarek Europy i Ameryki Północnej w marcu, liczba statków przepływających drogą wodną wzrosła w lutym o 6% w porównaniu z rokiem poprzednim. Kanał wyczuwa oznaki spowolnienia w amerykańskich portach, które mogą wskazywać na ograniczenie ruchu na najważniejszej trasie - od wschodniego wybrzeża USA do Azji.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Tysiące marynarzy pracujących na wycieczkowcach uwięzionych na morzu.

Tysiące marynarzy zatrudnionych na statkach wycieczkowych wciąż pozostaje na morzu, ponieważ porty odmawiają statkom pozwolenia na dokowanie w celu powstrzymania rozprzestrzeniania się koronawirusa.

Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu (ITF) szacuje, że obecnie rozmieszczonych na morzu jest około 314 z 385 statków wycieczkowych będących własnością i obsługiwanych przez główne linie wycieczkowe. Wiele statków ma na pokładzie setki marynarzy, ponieważ rządy odmawiają im zejścia na ląd i tranzytu przez swoje porty i lotniska w celu repatriacji.

- Na pokładzie statków znajdziemy jeszcze około 6000 pasażerów, którzy powinni z nich zejść do końca kwietnia. Część naszej załogi nie jest w stanie wrócić do domu, a my zapewnimy im jedzenie i mieszkanie - poinformowało Carnival Corporation w piśmie z 31 marca.

Gigant branży wycieczkowej został mocno dotknięty trwającą pandemią i zmuszony do odwołania rejsów i radzenia sobie z rosnącą liczbą infekcji na swoich statkach, w tym Diamond Princess, Grand Princess, a także Zaandam, Costa Luminosa, Costa Magica i Costa Favolosa.

Po kilku dniach starań o znalezienie portu do dokowania Zandaam wyładował pasażerów w Port Everglades na Florydzie. Podczas gdy Costa Magica i Costa Favolosa współpracują obecnie z US Coast Guard w celu ułatwienia ewakuacji medycznej, oba statki są zakotwiczone w pobliżu portu w Miami.

Jednak w większości przypadków po wyjściu pasażerów członkowie załogi zostają dalej na pokładzie statków wycieczkowych. Według szacunków MUJ (Australia), na 11 wycieczkowcach przebywających na australijskich wodach przebywa obecnie do 11 000 zagranicznych pracowników. Związek powiedział, że jest zaniepokojony ciągłym brakiem pomocy ze strony państw.

- Trudna sytuacja tysięcy członków załogi na pokładach zagranicznych statków wycieczkowych zakotwiczonych na wodach Australii to początek kryzysu humanitarnego, który wymaga natychmiastowych działań ze strony rządu - powiedział Sekretarz Narodowy MUA i prezydent ITF, Paddy Crumlin.

- Rząd Australii musi pilnie podjąć działania, aby umożliwić bezpieczną repatriację wszystkich członków załogi nieistotnych dla operacji morskich do ich krajów macierzystych. Załoga tych statków musi zostać przetestowana pod kątem COVID-19, a statki wysterylizowane zgodnie z najwyższymi australijskimi standardami, a członkowie załogi następnie mogą zejść na ląd przez porty australijskie i odlecieć z powrotem do swoich krajów macierzystych na koszt swoich pracodawców. Wszelkie koszty przeprowadzki, podróży i koszty medyczne muszą być pokrywane przez międzynarodowe firmy wycieczkowe, takie jak P&O, Carnival i Royal Caribbea – dodał Crumlin.

Koordynator ITF Australia, Dean Summers, powiedział, że trwający kryzys jest blisko związany z praktyką rejestracji statków pod wygodną banderą, która pozostawiała załogi na łasce takich krajów jak Panama, Bahamy i Liberia w celu dostarczenia niezbędnej żywności, paliwa i środków medycznych.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Rozpoczęła się budowa największego na świecie statku ro-ro z napędu LNG.

W chińskiej stoczni Yantai CIMC Raffles rozpoczęła się budowa największego na świecie statku ro-ro napędzanego LNG zamówionego przez szwedzkie przedsiębiorstwo żeglugowe Wallenius SOL. Jednostka ma zostać dostarczona w sierpniu 2021 r.

Jak powiedział Ragnar Johansson, prezes Wallenius SOL: "Nowy statek będzie stanowił niezwykle ważną część naszej floty. Jestem bardzo szczęśliwy, że budowa już się rozpoczęła. Stawiamy poprzeczkę wysoko ze względu na to, iż zależy nam na wysokiej niezawodności przy jednoczesnym ograniczeniu negatywnego wpływu na środowisko".

Największy na świecie statek ro-ro zasilany LNG będzie jednocześnie pierwszą tego typu jednostką posiadającą klasę lodową 1A Super.

Została zaprojektowana przez Wallenius Marine we współpracy z Knudem E. Hansenem, aby sprostać trudnym, często typowo arktycznym warunkom w Zatoce Botnickiej. Statek będzie miał długość 242 metrów, szerokość 35,2 metra a jego maksymalna prędkość wyniesie 20 węzłów. W czerwcu ma rozpocząć się budowa siostrzanej jednostki.

W kwietniu 2019 r. Wallenius i Swedish Orient Line (SOL) założyli nowe przedsiębiorstwo żeglugowe transportujące produkty leśne i inne towary w sieci obejmującej Zatokę Botnicką, Morze Bałtyckie i Morze Północne.

Nowy armator, nazwany Wallenius SOL, rozpoczął działalność 12 kwietnia, a jego główna siedziba mieści się w Göteborgu w Szwecji.

Źródło:pap.pl

W 2019 r. w polskich stoczniach zamówiono 24 statki.

W 2019 r. w polskich stoczniach zamówiono 24 statki, na eksport zostanie przekazanych 12 jednostek; w tym czasie wyremontowane zostały 504 jednostki - podał w piątek resort gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

Resort zaznaczył, że na koniec 2019 r. portfel zamówień w polskich stoczniach wynosił 24 statki o łącznej pojemności ponad 75,9 tys. CGT (ang. compensated gross tonnage - skompensowany tonaż brutto - PAP) - z tej liczby zamówienia dotyczyły 14 statków towarowych, 8 promów oraz 2 jednostek rybackich. Na eksport zostanie przekazanych 12 jednostek.

W 2018 r. liczba zamówień była porównywalna - były to 23 jednostki, z czego na eksport przeznaczono 14. Na koniec 2019 r. w polskich stoczniach zamówiono 119 remontów, o łącznej wartości 114,1 mln dolarów, z czego 86,5 proc. stanowią remonty na eksport. Jak ocenił resort gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, to duży wzrost w porównaniu z 2018 r., w którym zamówiono 66 remontów.

Źródło:pap.pl

Epidemia Covid-19: kolejne niemieckie stocznie zamknięte..

Stocznia Nobiskrug w Rendsburgu oraz stocznia GNYK w Kilonii należące do German Naval Yards poinformowały o czasowym zamknięciu zakładów, od 1 kwietnia do odwołania, w związku epidemią koronawirusa.

- COVID-19 szybko rozprzestrzeniła się na całym świecie. Rządy nałożyły własne ograniczenia i wydały rygorystyczne wytyczne dotyczące środków kwarantanny, ograniczeń, zasad bezpieczeństwa podczas pracy i podróży. Wpływ środków rządowych na działalność osobistą i gospodarczą jest szeroki w Niemczech i na całym świecie.

W wyniku takich środków i ograniczeń coraz trudniej jest nam zagwarantować zdrowie i bezpieczeństwo personelu. Ponadto bezpośrednio wpływa to na naszą działalność oraz działalność naszych podwykonawców i dostawców. Pomimo dołożenia wszelkich starań, aby kontynuować produkcję, osiągnęliśmy punkt, w którym utrzymanie normalnej pracy stało się niemożliwe - poinformował Johan Valentijn Dyrektor Zarządzający - W rezultacie podjęliśmy trudną decyzję o czasowym zamknięciu stoczni ze skutkiem od środy 01 kwietnia 2020 r do czasu zniesienia lub złagodzenia rządowych środków. Chcemy jak najszybciej umożliwić sobie oraz naszym podwykonawcom i dostawcom wznowienie normalnej działalności. W kontekście niekontrolowanego rozprzestrzeniania się Covid-19 na całym świecie decyzja ta opiera się na naszej odpowiedzialności za zdrowie, zarówno naszych pracowników, jak i wszystkich dostawców, a zatem powinna leżeć w interesie wszystkich stron - dodaje Johan Valentijn

Przypomnijmy, że większość niemieckich stoczni, specjalizujących się w budowach cywilnych już podjęły decyzję o wstrzymaniu lub ograniczeniu produkcji. Grupa stoczniowa MV WERFTEN oraz stocznia Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG) zdecydowały o zamknięciu wszystkich swoich zakładów w Niemczech na okres 4 tygodni. Z kolei stocznia Mayer Werft utrzymuje produkcję jednak z licznymi ograniczeniami.

Źródło:gospodarkamorksa.pl

Ropa na giełdzie w Nowym Jorku tanieje.

Ropa na amerykańskiej giełdzie paliw tanieje z powodu opóźnienia planowanego spotkania największych producentów ropy - Arabii Saudyjskiej i Rosji - które miałyby na celu omówienie ograniczeń produkcji surowca. Na rynkach są sygnały, że do takiego porozumienia nie dołączy USA, a to budzi wątpliwości co do perspektyw samej umowy - podają maklerzy.

Baryłka ropy WTI w dostawach na maj na giełdzie paliw NYMEX w Nowym Jorku jest wyceniana po 27,41 USD, po niższej cenie o 3,28 proc. Wcześniej surowiec taniał nawet o 11 proc.

Ropa Brent w dostawach na maj na giełdzie paliw ICE Futures Europe w Londynie jest wyceniana po 33,55 USD za baryłkę, niższej o 1,64 proc.

W ubiegłym tygodniu zaczęła się kształtować możliwość zawarcia porozumienia dotyczącego mniejszych dostaw ropy po tym, jak prezydent USA Donald Trump wskazał, że oczekuje, iż Rosja i Arabia Saudyjska obniżą produkcję ropy naftowej o 10 mln baryłek dziennie - to ok. 10 proc. globalnych dostaw surowca.

Od 1 kwietnia Arabia Saudyjska zwiększyła produkcję ropy naftowej do ponad 12 mln baryłek dziennie. Z kolei Rosja na razie nie planuje zwiększenia produkcji w ramach wojny cenowej z Arabią Saudyjską, która wybuchła po ostatnim posiedzeniu OPEC+, zakończonym bez porozumienia. W lutym Rosja produkowała 11,3 mln baryłek ropy dziennie.

Wirtualne spotkanie krajów sojuszu OPEC+ było pierwotnie planowane na poniedziałek, ale zostało przełożone na czwartek.

W ewentualnym podpisaniu porozumienia o zmniejszeniu dostaw ropy przez Arabię Saudyjską i Rosję nie wezmą jednak udziału Stany Zjednoczone - największy producent ropy naftowej na świecie.

To może okazać się poważną przeszkodą w osiągnięciu zgody na cięcie dostaw ropy, bo Saudowie i Rosja domagają się także udziału Amerykanów w porozumieniu.

W piątek Międzynarodowa Agencja Energii (IEA) oceniła, że nawet najgłębsze cięcia dostaw ropy w historii branży naftowej mogą okazać się niewystarczające, aby uspokoić nastroje na rynkach paliw.

W niedzielę prezydent USA Donald Trump zagroził nałożeniem taryf na zagraniczną ropę.

"Prawdopodobieństwo, że dojdzie do podpisania dealu dot. cięcia dostaw jest bardzo niskie" - ocenia Daniel Hynes, starszy strateg ds rynku towarowego w Australia & New Zealand Banking Group Ltd.

W ub. tygodniu ropa WTI w N.Jorku zdrożała o 32 proc., a od początku roku staniała o 55 proc.

Brent na ICE zyskała w ub. tygodniu 37 proc., a od początku 2020 r. staniała o 50 proc.

Źródło:pap.pl

Sezon turystyczny w Gdańsku bez tramwajów wodnych.

W związku z aktualną sytuacją epidemiologiczną i wprowadzonymi przez rząd zaleceniami dotyczącymi poruszania się obywateli, tegoroczny sezon Gdańskiego Tramwaju Wodnego nie rozpocznie się w piątek, 1 maja.

Więcej: w maju i czerwcu nie odbędą się żadne rejsy na liniach F5 i F6.

Czasowe przesunięcie terminu rozpoczęcia funkcjonowania Gdańskiego Tramwaju Wodnego

Tramwaj Wodny to statki pasażerskie, kursujące na dwóch trasach:

F5 (Żabi Kruk - Westerplatte - Brzeźno i z powrotem)

F6 (Targ Rybny - Narodowe Centrum Żeglarstwa - Sobieszewo i z powrotem)

Pierwsze rejsy - weekendowe - odbywały się zazwyczaj od 1 maja do końca roku szkolnego. Potem, czyli przez całe lato, statki pływały codziennie.

- Obserwujemy obecną sytuację i w zależności od jej dalszego rozwoju, będziemy informować na bieżąco o decyzjach dotyczących terminów uruchomienia Gdańskiego Tramwaju Wodnego w tym roku - mówi Sebastian Zomkowski, Dyrektor ZTM w Gdańsku.

Źródło:Gdańsk.pl

Bomby fosforowe na podejściu do Szczecina zneutralizowane.

Trzy brytyjskie bomby fosforowe zalegające na podejściu do portu w Szczecinie zostały zneutralizowane w czwartek, 2 kwietnia, przez Grupę Nurków Minerów 12. Dywizjonu Trałowców. Była to kolejna operacja usunięcia przedmiotów wybuchowych i niebezpiecznych zalegających na torze wodnym Szczecin - Świnoujście.

Służby dyżurne 8. Flotyli Obrony Wybrzeża otrzymały zgłoszenie 4 obiektów pochodzenia militarnego z okresu II wojny światowej zalegających na Odrze Zachodniej w okolicy Bazy Oznakowani Nawigacyjnego. Pierwszym etapem operacji było przeprowadzenie rekonesansu celem identyfikacji oraz wstępnej oceny znalezionych przedmiotów przez specjalistów od podwodnych zadań z Grupy Nurków Minerów 12. Dywizjonu Trałowców. Trzy wykryte w wodzie obiekty sklasyfikowano jako 30-funtowe bomby fosforowe pochodzenia brytyjskiego (bomby zapalające o masie ok 14 kg). Jeden z obiektów nie stanowił zagrożenia.

Do neutralizacji niewybuchów zaangażowana została Grupa Nurków Minerów oraz załoga holownika H-6 z 12. Dywizjonu Trałowców. Ze względu na zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi na trasie Szczecin - Świnoujście ruch statków został zatrzymany do czasu zakończenia operacji.

Nie są to ostatnie obiekty do usunięcia w tym rejonie. W najbliższych dniach można się spodziewać neutralizacji kolejnych obiektów pochodzenia militarnego z okresu II wojny światowej, znalezionych podczas prac nad pogłębieniem toru wodnego Szczecin - Świnoujście. Natomiast w dalszym ciągu trwają czynności przygotowawcze do neutralizacji największej dotychczas znalezionej w okolicy Świnoujścia, brytyjskiej bomby lotniczej potocznie zwanej Tallboy. W wyniku bardzo dokładnego przeszukania dna, w promieniu kilkuset metrów od Tallboy'a, stwierdzono dużą ilość kontaktów ferromagnetycznych. Każdy z tych kilkuset obiektów musi zostać dokładnie sprawdzony i usunięty przez Urząd Morski, tak by przed rozpoczęciem operacji nurkowie 8.FOW mieli pewność, że w pobliżu nie znajduje się żaden inny obiekt zawierający w sobie materiał wybuchowy.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Szczepionka na SARS-Cov-2 w plasterku. Na myszy działa, czas na ludzi.

Potencjalna szczepionka na SARS-CoV-2 skłoniła organizm do wytworzenia przeciwciał w liczbie zdolnej zwalczyć infekcję patogenu, donoszą badacze z USA w pierwszym badaniu takiego specyfiku poddanemu wzajemnej ocenie (ang. peer review) naukowców.

Stworzona w laboratoriach wydziału medycyny uniwersytetu w Pittsburgu, szczepionka była dotąd testowana tylko na myszach. Reakcja immunologiczna wywołana dwa tygodnie po zastrzyku była wystarczająca do neutralizacji wirusa.

Autorzy środka będą teraz występować o zgodę federalnej Administracji Żywności i Leków (FDA) na rozpoczęcie I fazy prób klinicznych na ludziach. Miałyby ruszyć w przeciągu kilku miesięcy i pozwolić na zbadanie bezpieczeństwa szczepionki. Kolejne fazy pozwolą na ustalenie jej skuteczności.

Wywołujący chorobę COVID-19 patogen zainfekował już ponad milion osób a uśmiercił 50 tys. Pierwsza próba na ludziach innej szczepionki na nowego koronawirusa rozpoczęła się w marcu w Seattle. Tam ominięto etap testowania na zwierzętach.

W laboratoriach na całym świecie trwa wyścig po broń przeciwko SARS-CoV-2. Potencjalnych kandydatów na tę jedną prawdziwie skuteczną jest kilkudziesięciu. Szczepionka z Pittsburga wyróżnia się tym, że dokumentacja z jej przygotowania jako jedyna została oceniona przez ekspertów z instytucji niezwiązanych z twórcami środka. Naukowcy z uniwersytetu w Pittsburgu byli w stanie oprzeć się na własnych wcześniejszych badaniach nad patogenami odpowiedzialnymi za epidemie koronawirusów SARS w 2003 i MERS w 2014 roku.

- Te dwa wirusy będące blisko spokrewnione z SARS-CoV-2 pokazały nam, że droga do obrony organizmu człowieka wiedzie poprzez pracę nad białkiem S służącym patogenowi za broń do prowadzenia ataku na komórki w ludzkim ciele – wyjaśnił Andrea Gambotto, mający na koncie m.in. pracę nad szczepionką na MERS.

PittCoVacc, jak nazwano testowaną szczepionkę, wywołuje reakcję obronną w organizmie wykorzystując spreparowane w laboratorium białko pochodzące od wirusa. Działa to tak samo, jak przy szczepieniu na grypę. Mechanizm podania oparto o plasterki pokryte igielkami (wykonane z cukru, rozpuszczają się) przypominające rzepy do zapinania butów czy plecaków. Mieszczące się na opuszku palca zawierają 400 mikro igieł wstrzykujących w skórę owo białko S w miejsce, gdzie reakcja immunologiczna będzie najsilniejsza.

Ten sposób podawania szczepionki przypomina tzw. wariolizację, sięgającą XVI wieku i dość prymitywną metodę szczepienia przeciwko ospie prawdziwej. Lekarze zrywali strupy chorych i drapali nimi skórę osób zdrowych. Ewentualnie robili to samo z wydzieliną z ran chorych.

Metoda była relatywnie skuteczna – większość "szczepionych" zyskiwała odporność, umierało tylko 2 proc. – Nasza technika to technologicznie zaawansowana wersja tamtej idei. Do tego bardziej skuteczna – przekonuje prof. Louis Falo, współautor szczepionki.

Plasterki z PittCoVacc, jeżeli okaże się wydajny, będzie łatwo rozwozić po całym świecie. Nie ma potrzeby trzymania go w chłodzie. Może być magazynowany aż do użycia w temperaturze pokojowej. Co także ważne, szczepionka przetrwała bez problemów sterylizację promieniowaniem gamma.

Ile trzeba będzie czekać na wyniki i możliwość podawania ludziom? – Standardowe procedury wydłużają ten proces do około roku. Mamy tu jednak dość szczególną sytuację, inną od tego, co do tej pory widzieliśmy. Nie wiemy jak długo potrwa etap kliniczny. Słyszę o możliwości dopasowania procedur do krótszego okresu, może będzie więc wcześniej – tłumaczy prof. Falo.

Źródło:Focus.pl

#ZdarzyłoSięWFutbolu: Boniek vs Widzew.

W sezonie 1982-83 Widzew Łódź doszedł do półfinału Pucharu Europy. Wówczas na drodze mistrzów Polski, która prowadziła do finału stanął Juventus Turyn ze **Zbigniewem Bonkiem** w składzie.

7 lat temu polski klub był w stanie dojść do półfinału najbardziej elitarnych rozgrywek klubowych w Europie. Widzewiacy w sezonie 1982-83 szli jak burza. W pierwszej rundzie wyeliminowali Hibernians Paola (dwa zwycięstwa: 4:1 i 3:1), w drugiej rundzie przeszli Rapid Wiedeń (porażka 1:2 na wyjeździe i zwycięstwo 5:3 w Łodzi), a w ćwierćfinale uporali się z Liverpooliem (zwycięstwo 2:0 przed własną publicznością i porażka 2:3 w delegacji).

Ostatnią przeszkodą na drodze do finału był Juventus, do którego kilka miesięcy wcześniej został sprzedany **Zbigniew Boniek** za olbrzymie - jak na tamte czasy - pieniądze, czyli ok. 2 miliony dolarów. Zibi trafił do jednej ekipy, w której występowały takie gwiazdy jak **Michel Platini** czy **Paolo Rossi**.

Osoba Bońka wzbudzała olbrzymie emocje wśród polskich dziennikarzy. Padały nawet określenia, że Zibi gra nie tylko przeciwko Widzewowi, ale przeciwko całemu kraju! - A co będzie, jeśli w 89. minucie znajdzie się pan sam na sam z bramkarzem? - słyszał mniej więcej takie pytania. - Nic nie będzie - odpowiadał cierpliwie obecny prezes PZPN, choć sam później przyznał, że to spotkanie było dla niego sporym obciążeniem psychicznym.

Włosi wygrali zasłużenie 2:0. Widzew był zdecydowanie słabszy, nie miał zbyt wiele do powiedzenia. W 8. minucie prowadzenie Juventusowi wydawało się, że dał **Marco Tardelli**, jednak później trafienie zostało zapisane na konto Andrzeja Grębosza. Pół godziny przed końcem spotkania wynik ustalił **Roberto Bettega**, który zabawił się z łódzką defensywą i dobił mistrzów Polski.

Na stadionie Juventusu zasiadło ponad 66 tysięcy kibiców. Z Polski do Turynu przyleciało ok. 150 fanów. Dwa tygodnie później w rewanżu widzewiacy zremisowali ze Starą Damą 2:2.

6.4.83, Turyn

Juventus - Widzew 2:0 (1:0)

Grębosz 8 sam, Bettega 59

Sędziował: Ponnet (Belgia)

Żółte kartki: Platini - Wójcicki, Grębosz, Świątek, Smolarek

Liczba widzów: 66 300

Juventus: Zoff - Scirea, Gentile Cabrini, Brio - Boniek, Bonini, Platini, Tardelli - Rossi (77 Marocchino), Bettega.
Trener: Trapattoni.

Widzew: Młynarczyk - Tłokiński, Wójcicki, Grębosz - Surlit, Kamiński, Romke, Rozborski, Świątek, Wraga (77 Myśliński) - Smolarek. Trener: Żmuda.

Źródło: PiłkaNożna.pl

Info OMK.

Biuro OMK będzie zamknięte od dnia 12.03.2020 roku do odwołania. W sprawach roszczeń, opinii dot. kontraktów etc. prosimy o kontakt pod awaryjnym numerem telefonu: **516 516 900**. W pozostałych sprawach prosimy o kontakt pod nr telefonu: **696 322 422**. Lub e-mail: biuro@nms.org.pl
Powyższe wynika z obowiązującej ustawy z dnia 2 marca 2020 roku o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. z 2020 r., poz. 374)

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 jakiegokolwiek części wynagrodzenia w okresie obowiązywania umowy. Powinieneś mieć prawo do pełnej zapłaty zarobionego wynagrodzenia na koniec każdego miesiąca kalendarzowego.
- Nigdy nie podpisuj umowy, która zawiera jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że jesteś odpowiedzialny za zapłatę jakiegokolwiek 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 przechowujesz.

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 (opóźnienie 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 06 kwietnia - kalendarium

04 kwietnia jest 96 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostał 269 dni. 06 kwietnia jest Międzynarodowym Dniem Sportu dla Rozwoju i Pokoju.

Imieniny obchodzą:

Ada, Adam, Celestyna, Diogenes, Filaret, Ireneusz, Izolda, Katarzyna, Marcelin, Michał, Notger, Notker, Piotra, Piatonida, Prudencjusz, Sieciesława, Świętobor, Tymoteusz, Wilhelm, Zachary, Zachariasz i Zefiryn.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1091r. – Pod Drzycimem została stoczona bitwa między wojskami księcia Polski Władysława I Hermana a Pomorzanami (prawdopodobnie dowodzonymi przez księcia Świętobora). Opisana przez Galla Anonima jako zwycięstwo wojsk polskich, najprawdopodobniej zakończyła się ich porażką

1411r. - Delegacja gdańszczan zaproszona na rokowania z krzyżakami została podstępnie uwięziona, a trzech z nich zamordowano – burmistrzów Konrada Leczkowa i Arnolda Hechta oraz rajcę Bartłomieja Grossa.

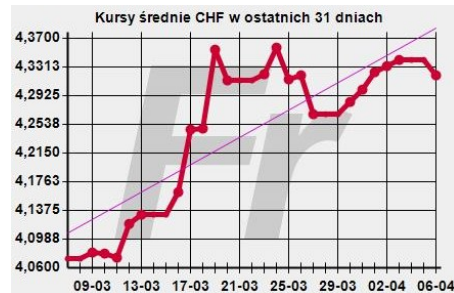
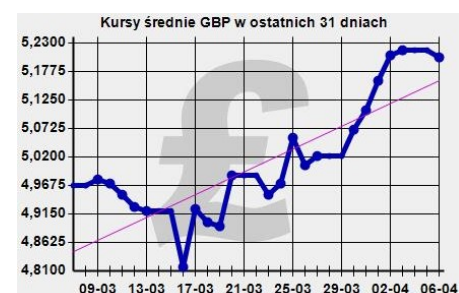
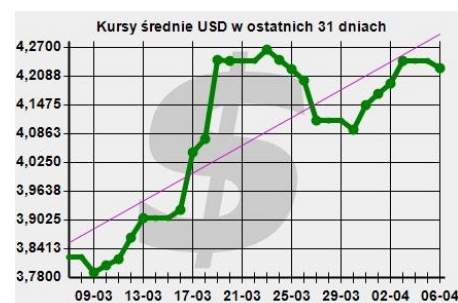
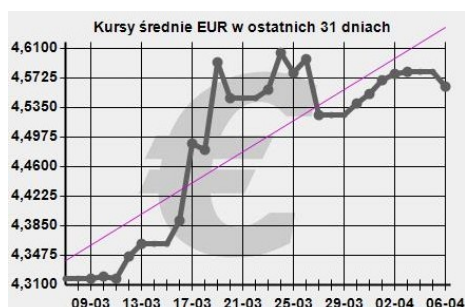
1794r.– Insurekcja kościuszkowska: gen. Tadeusz Kościuszko założył Bosutowie pod Krakowem pierwszy obóz warowny).

1807r.– Na mocy dekretu Napoleona Bonapartego została utworzona Legia Polsko-Włoska, składająca się z powracających z Włoch oddziałów polskich, które wzmocniono rekrutami z Wielkopolski.

1848r. – Władze austriackie przyznały pełną autonomię Uniwersytetowi Lwowskiemu i zezwoliły na prowadzenie wykładów w języku polskim

1922r. – Sejm Ustawodawczy przyjął ustawę *O objęciu władzy państwowej nad Ziemią Wileńską*; Litwa Środkowa została włączona do Polski.

KURSY WALUT (kursy średnie NBP)



Skojarzone: C.B.F -3.31% E.S.F +3.83% USDPLN -0.41% ^SPX -1.51% D.Y.F +4.37%



Rozrywka

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

Wypełnij siatkę cyframi tak, aby każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar 3x3 zawierały wszystkie cyfry od 1 do 9. **Różowe kwadraty** mogą zawierać tylko **liczby nieparzyste** (1,3,5,7,9).
Twój czas: 0:3

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



Przychodzi klient do kiosku i prosi o paczkę papierosów. Sprzedawca podaje mu paczkę z napisem: „Palenie tytoniu przyczyną problemów z erekcją”. Gość rzucił okiem na napis i po chwili namysłu mówi:

- To może wezmę te z rakiem...