Gigant naftowy Aramco wchodzi na giełdę.

Saudyjski gigant naftowy Aramco potwierdził w niedzielę swą pierwszą ofertę publiczną, która może być największa na świecie, i która - jak pisze AFP - podkreśla wolę następcy tronu znaczącego przekształcenia gospodarki kraju głęboko zależnego od ropy naftowej.
"Saudi Aramco potwierdza swój zamiera wejście na krajową giełdę, Tadawul" - napisała na Twitterze kompania, po uzyskaniu zielonego światła saudyjskiego regulatora rynku finansowego dla tej operacji.
"To znaczący etap w historii firmy i poważny krok naprzód w realizacji +Wizji 2030+, głównego planu królestwa na rzecz zrównoważonej dywersyfikacji gospodarczej i stałego wzrostu" - zadeklarował w oświadczeniu przewodniczący Rady Administracyjnej, Jasir al-Rumajjan.
"Wizja 2030" to plan zainicjowany przez saujskiego następcę tronu księcia Mohammada ibn Salmana, mający na celu przygotowanie największej arabskiej gospodarki na epokę post-naftową.
Oczekuje się, że Aramco sprzeda ogółem 5 proc. swojego kapitału, w tym 2 proc. podczas wejścia na giełdę - informowały w październiku źródła AFP.
Według wcześniejszych doniesień inwestorzy wycenią Aramco, największy koncern naftowy na świecie, na kwotę 1.500-1.700 mld dolarów.
Firma poinformowała, że jej akcje obędą oferowane na saudyjskim rynku inwestorom instytucjonalnym, obywatelom Arabii Saudyjskiej, cudzoziemskim rezydentom w Arabii Saudyjskiej i obywatelom krajów Zatoki Perskiej.
Aramco, oceniana jako najbardziej dochodowa firma na świecie, ogłosiła, że w ciągu ośmiu miesięcy tego roku osiągnęła zysk w wysokości 68 miliardów dolarów. W 2018 oku uzyskała 111,1 mld dol. zysków, więcej niż łącznie Apple, Google i Exxon Mobil.

Źródło:pap.pl

Stocznia Gdańska jedną z bohaterek programu National Geographic.

Pierwszy odcinek nowej serii ukazującej Europę z perspektywy powietrza - poświęcony mało znanym miejscom w Polsce - pojawi się na kanale National Geographic już we wtorek, 5 listopada 2019 r.. Jedną z ośmiu pokazanych w programie lokalizacji z naszego kraju będzie Stocznia Gdańska.
- Nowa seria National Geographic „Europa z powietrza" pokaże nam, że nie trzeba nawet wyjeżdżać z Polski, by odkrywać niesamowite miejsca. W pierwszym odcinku serialu widzowie będą mieli okazję zobaczyć m.in. skarby Pomorza - zamek w Malborku i Stocznię Gdańską. Dowiedzą się więcej o historii tych miejsc i zobaczą, dlaczego warto je odwiedzić - zachęcają twórcy programu.
Koncepcja programu opiera się na pokazywaniu miejsc, które na co dzień nie są dostępne dla każdego. W programie stosowane są także animacje, które pozwalają wyobrazić sobie obiekty, które dopiero powstają.
W odkrywaniu pomóc ma nietypowa perspektywa – widoki podziwiane głównie z powietrza. O wszystkich miejscach opowiedzą zaś ludzie z nimi związani.
Ponieważ „Europa z powietrza" to produkcja międzynarodowa (widzowie obejrzą także widoki z Włoch, Niemiec, czy Holandii), piękno naszego kraju będą mogli zobaczyć widzowie z całego kontynentu.
"Europa z powietrza" - premiery poszczególnych odcinków odbywać się będą we wtorki o godz. 22:00 na kanale National Geographic, pierwszy epizod, pokazany 5 listopada, poświęcony będzie właśnie Polsce.
W Stoczni Gdańskiej widzowie wezmą udział w wodowaniu statku. Będzie jeszcze jeden bohater z Pomorza - zamek w Malborku. Ekipa National Geographic odwiedziła w sumie osiem miejsc, które znajdują się w Polsce. W godzinnym programie "wystąpi" także zimowa Puszcza Białowieska, Wielka Parada Smoków pod Krakowem, bajkowe wnętrza pałacu w Bożkowie.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Chińskie giganty stoczniowe otrzymały zgodę na fuzję.

Chiny otrzymały zgodę na fuzję dwóch państwowych gigantów stoczniowych – podała 25 października Państwowa Komisja Nadzoru i Administracji Aktywów Rady Państwa (SASAC).
Oznacza to, że stocznie China Shipbuilding Industry Corp (CSIC) oraz China State Shipbuilding Corp (CSSC) są coraz bliżej połączenia aktywów.
CSIC i CSSC, najwięksi państwowi producenci statków ujawnili plany potencjalnej fuzji w lipcu tego roku. Fuzja jest postrzegana jako próba wzmocnienia konkurencji z rywalami z Korei Południowej, Japonii i Europy, umożliwiając chińskim stoczniowcom zdobycie znacznie większego udziału w rynku.
Duet zarządza wieloma stoczniami w Chinach, które specjalizują się w budowie różnych typów statków, od okrętów wojennych po statki handlowe.
Według brytyjskiej agencji informacyjnej Clarkson Shipping, nowa, chińska skonsolidowana grupa stoczniowa będzie mogła pochwalić się portfelem produkcyjnym o łącznym tonażu skompensowanym brutto (CGT) na poziomie 10,4 mln ton, co może jej dać 13 proc. światowego rynku nowych zamówień na statki. Oprócz budowanych dotychczas statków, są planowane również wycieczkowce. Jeśli weźmiemy pod uwagę roczne wyniki sprzedaży, połączone chińskie koncerny będą potężniejsze niż którekolwiek grupy stoczniowe z Korei Południowej, które właśnie próbują podnieść się po latach i wdrażać plany wyjścia z kryzysu. Jak informuje Bloomberg, po ewentualnej fuzji, chiński gigant będzie miał większy portfel zleceń niż jakikolwiek inny konglomerat przemysłu stoczniowego na świecie.
Według specjalistów, jeśli umowa połączenia tych dwóch gigantów dojdzie do skutku, może dać podstawę do dalszej konsolidacji chińskiego przemysłu stoczniowego. Na liście ich klientów są najwięksi światowi armatorzy. W stoczniach CSSC powstają statki m.in. dla MOL, Odfjell, Dynacom, Teekay, John Angelicoussis, CMA CGM, Grimaldi, Swire, czy Torm. Z kolei w CSIS statki powstają m.in. dla Maersk Tanker, China Cosco czy Wallenius.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Niemiecki RWE wchodzi w polskie projekty morskich farm wiatrowych.

RWE Renewables kupiła udziały w czterech projektach budowy farm wiatrowych w polskiej części Bałtyku o łącznym potencjale 1,5 GW. Jak oceniła niemiecka spółka, Polska to wschodzący rynek offshore o największym niewykorzystanym potencjale w Europie.

RWE Renewables poinformowało w piątek, że nabyło udziały w spółkach projektowych od prywatnych właścicieli i deweloperów, oraz że zamierza dalej rozwijać, budować i obsługiwać te projekty. "Jest to odzwierciedleniem ambicji wejścia na polski rynek morski i rozwoju działalności morskiej w całej Europie" - podkreśliła RWE.
Według RWE Renewables, cztery projekty znajdują się na różnych etapach rozwoju i są zlokalizowane na wybrzeżu w pobliżu Słupska, w środkowej części polskiej linii brzegowej na Morzu Bałtyckim. W najbliższych latach nadal prowadzone będą działania rozwojowe, a budowa może się rozpocząć już w 2023 r.
„Polska to bardzo atrakcyjny, wschodzący rynek morskiej energii wiatrowej o największym niewykorzystanym potencjale w Europie. RWE cieszy się z możliwości wczesnego wejścia na ten rynek i wykorzystania naszego globalnego potencjału morskiego oraz silnej pozycji lokalnej, aby wspierać budowę silnego sektora morskiej energetyki wiatrowej w Polsce" - powiedział Sven Utermöhlen, Dyrektor Operacyjny RWE Renewables na Europę, Rynki Morskie i Nowe Rynki.
„Jako jedna z największych globalnych firm zajmujących się energią odnawialną RWE dostrzega duży potencjał morskich farm wiatrowych w środkowej części polskiego wybrzeża Morza Bałtyckiego. Nasza strategia polega na

rozwijaniu projektów, ich budowaniu i napędzaniu rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce dzięki realizacji kolejnych działań" – oświadczyła z kolei Dyrektor Generalna RWE Renewables Anja-Isabel Dotzenrath.
RWE Renewables, spółka zależna koncernu RWE, po niedawnej wymianie aktywów ze E.ON dysponuje źródłami odnawialnymi o mocy zainstalowanej przekraczającej 9 GW, a dalsze 2,6 GW jest w budowie. Spółka podkreśla, że ma potencjał i wieloletnią wiedzę specjalistyczną w zakresie rozwoju, budowy i eksploatacji dużych morskich farm wiatrowych. W swoim portfelu wytwórczym ma 2,5 GW w offshore.

Źródło:www.gdansk.pl

Polskie plany budowy offshore przyciągają największych graczy.

Perspektywy budowy w polskiej części Bałtyku farm wiatrowych przyciągają najważniejszych globalnych graczy. Rząd deklaruje pełne poparcie dla tych planów. Nie wiadomo jeszcze, jakie będą szczegółowe regulacje i ile miejsca na Bałtyku przypadnie farmom.
Perspektywa wiatraków na Bałtyku od kilku lat przyciąga potencjalnych inwestorów. Chętnych w pewnym momencie było tylu, że przyjmowanie nowych wniosków zostało przez ministerstwo gospodarki morskiej wstrzymane do czasu przyjęcia planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Zgodnie z przepisami odpowiedniej dyrektywy, takie plany powinny się pojawić do 31 marca 2021 r.
Pierwszym wielkim, globalnym graczem, który pojawił się na Polskim Bałtyku był norweski Equinor (dawniej Statoil). W 2018 r. Norwegowie uzgodnili z prywatną Polenergią objęcie połowy udziałów w trzech projektowanych farmach, które zgodnie z koncesją mogą łącznie mieć moc 2,76 GW. Na początku 2019 r. portugalski EDP Renewables kupił od belgijskiego inwestora dwa projekty we wczesnym stadium. Koncesje opiewają na moc po 200 MW. W ubiegłym tygodniu do Norwegów i Portugalczyków dołączyli Duńczycy. Duński Oersted został wybrany przez PGE do prowadzenia rozmów o przejęciu połowy udziałów w projektach dwóch farm o łącznej mocy 2,5 GW.
Dwa dni później pojawił się niemiecki RWE Renewables, który ogłosił objęcie czterech bałtyckich projektów - trzech na bardzo wczesnych stadiach rozwoju i jednego bardziej zaawansowanego, firmy Baltic Trade & Invest. W sumie mają mieć potencjał 1,5 GW. Niemiecka firma ma już w offshore aktywa rzędu 2,5 GW. Jak powiedział PAP Lothar Lambertz z RWE, niemiecka firma zamierza znacznie przyspieszyć rozwój zakupionych aktywów, skorzysta też ze swoich doświadczeń przy budowie farmy Arcona na niemieckich wodach Bałtyku, który ukończono przed terminem i nie przekraczając budżetu. W budowie Arcony uczestniczył zresztą Equinor.
Zainteresowanie przejawia również amerykańskie GE. Kilka dni temu koncern podpisał z mnisterstwem rozwoju list intencyjny ws. rozwoju współpracy w obszarze OZE, a jego przedstawiciele nie kryli, że liczą, iż na polskich morskich farmach pracować będą ich urządzenia, m.in. największa na świecie turbina Haliade-X o mocy 12 MW. Jak powiedział PAP wiceprezes GE Renewable Energy Fabrice Kermorgant, HAliade-X powinna być komercyjne dostępna od połowy przyszłego roku.
Zgodnie z harmonogramami najbardziej zaawansowanych polskich projektów, pierwsza energia z morskich wiatraków powinna popłynąć po 2025 r.
Projekt Polityki Energetycznej Państwa do 2040 r. przewiduje, że w tym horyzoncie na Bałtyku wiatraki będą miały moc ok. 10 GW. Przedstawiciele rządu wielokrotnie deklarowali, że offshore będzie miało w przyszłości bardzo ważną rolę w krajowej strukturze wytwarzania energii elektrycznej. Po stronie zalet morskiej energetyki wiatrowej wskazywano wysoki współczynnik wykorzystania mocy i brak konfliktów społecznych, jakie - według rządu - budzi energetyka wiatrowa na lądzie.
Przedstawiciele branży wiatrowej wskazują jednak na potencjalny problem z rezerwacją miejsca pod farmy wiatrowej przy okazji sporządzania planu zagospodarowania obszarów morskich. Branża obawia się, że z powodu ograniczenia przez plan dostępnej powierzchni, nie uda się wybudować nawet kilku GW. Z kolei według ostatnich deklaracji przedstawicieli rządu, w najnowszej wersji projektu planu zabezpieczono ok. 3,3 tys. km kw.,

co przekłada się na 14 GW mocy, czyli więcej niż przewiduje się do 2040 r. Tymczasem decyzje lokalizacyjne w posiadaniu inwestorów obejmują tylko 1,2 tys. km kw.
W I połowie 2019 r. w Europie inwestycje w offshore wyniosły 2,4 mld euro. Przybyło 1,9 GW nowych mocy, , najwięcej w Wielkiej Brytanii, Danii, Belgii i Niemczech. U brytyjskich brzegów zakończono budowę największej morskiej farmy na świecie - Hornsea 1, o łącznej mocy 1,2 GW. Według Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej, budowa farm o mocy jedynie 6 GW stworzy w Polsce77 tys. miejsc pracy całej Polsce, wygeneruje ok. 60 mld zł wartości dodanej do PKB i 15 mld zł wpływów z tytułu podatków CIT i VAT do 2030 r.

Źródło:pap.pl

Join venture EDPR zdobywa kontrakt offshorowy w stanie Massachusetts.

Mayflower Wind Energy LLC (Mayflower Wind) - joint venture Shell New Energies US LLC (Shell) i EDPR Offshore North America LLC (EDPR), zostało wybrane przez stan Massachusetts jako dostawca czystej energii pochodzącej z odnawialnych źródeł dla odbiorców z terenu tego stanu, którą wyprodukuje morska farma wiatrowa o mocy 804 MW mogąca dostarczyć prąd dla ok. 500.000 gospodarstw domowych.
Mayflower Wind zakłada, że projekt, który zgodnie z założeniami zostanie uruchomiony w 2025 i będzie zlokalizowany ok. 20 mil na południe od Nantucket przyniesie następujące korzyści ekonomiczne:

- długoterminowe ceny poniżej pierwotnego pułapu cenowego 84,23 USD/MWh;
- 3,7 mld USD w obniżeniu stawki energii elektrycznej w okresie obowiązywania umowy;
- ok. 10.000 miejsc pracy w stanie Massachusetts zarówno przy samym projekcie offshore jak i na lądzie;
- wyeliminowanie 1,7 miliona ton metrycznych emisji CO2 rocznie, co odpowiada usunięciu 350 tysięcy samochodów z dróg.

Mayflower Wind zapewnił również stanowi Connecticut to samo konkurencyjne rozwiązanie cenowe w ramach obecnego procesu udzielania zamówień na morską energię wiatrową, co jest zgodne z celem zabezpieczenia taniej energii odnawialnej wyrażonym w planie energetycznym tego stanu.
Mayflower Wind oferuje stanowi Massachusetts rozległe doświadczenie i umiejętności swoich spółek-matek: Shell i EDP Renewables. Obejmują one opracowywanie, uzgadnianie zezwoleń, finansowanie, budowę i eksploatację morskich i lądowych farm wiatrowych. Mayflower Wind korzysta z doświadczenia swoich spółek macierzystych, które mają łącznie ponad 18.000 pracowników w USA, łańcuch dostaw obejmujący ponad 5.000 amerykańskich firm, z których ponad 800 to małe firmy i przedsiębiorstwa z mniejszościowymi udziałowcami, o kapitalizacji rynkowej 400 miliardów dolarów. Posiada doświadczenie w eksploatacji 6300 MW morskiej energii wiatrowej w Stanach Zjednoczonych oraz rozwoju i budowie 2700 MW projektów morskich farm wiatrowych we Francji, Holandii, Portugalii i Szkocji, które zostana uruchomione do 2023 r. Ta kombinacja daje Mayflower Wind narzędzia potrzebne do realizacji projektów w bezpieczny, przyjazny dla środowiska i terminowy sposób.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Nowe badania nad zamarzaniem glikolu przyniosły możliwości redukcji kosztow układów paliwowych LNG.

Dzięki płytowo-płaszczowemu wymiennikowi ciepła DuroShell Alfa Laval jest liderem w dziedzinie technologii systemów paliw gazowych. Wymiennik DuroShell o solidnej konstrukcji, zoptymalizowany do zastosowań jako regazyfikator LNG, zapewnia wyższą wydajność cieplną niż konwencjonalne konstrukcje płytowo-płaszczowe, a także wiodącą na rynku odporność na zmęczenie materiałowe. Dzięki nowym badaniom w zakresie zamarzania glikolu można go teraz stosować w instalacjach jeszcze mniejszych i bardziej ekonomicznych instalacjach.

Ciągły wzrost liczby statków z napędem LNG jest obecnie jednym z najważniejszych trendów w sektorze transportu morskiego - mówi Jonny Hult, szef Działu urządzeń do wymiany ciepła w zastosowaniach morskich w Alfa Laval. - Przy coraz większej liczbie statków stosujących LNG jako paliwo widzimy rosnące zapotrzebowanie na technologię regazyfikacji, która będzie odporna na zamarzanie i zmęczenie materiałów spowodowane ciśnieniem i temperaturą. Wymiennik DuroShell jest pod tym względem wyjątkowy.

Laboratoryjne badania nad zjawiskiem zamarzania pozwalają na redukcję kosztów

DuroShell został zoptymalizowany do użycia jako regazyfikator paliw gazowych. Dzięki konstrukcji całkowicie ze stali nierdzewnej, może być zastosowany do pracy z gazem LNG, którego temperatura na wejściu osiąga minus 170°C lub nawet niższe. Obecnie firma Alfa Laval przeprowadziła szeroko zakrojone badania laboratoryjne w zakresie zamrażania, zdobywając wiedzę, która doprowadzi do obniżenia kosztów kapitałowych i operacyjnych.

Skrajnie niskie temperatury nie stanowią problemu dla wymiennika DuroShell, ale mieszanka glikolu o temperaturze zamarzania około -50°C może zamarznąć, gdy wejdzie w kontakt z powierzchniami płyt o temperaturze nawet -90°C - wyjaśnia Hult. - Rozwiązanie tego problemu przy wyższym przepływie glikolu jest bardzo drogie, dlatego Alfa Laval współpracowała z SINTEF Energy Research, aby znaleźć korelację przepływów po obu stronach, a tym samym uniknąć zamarzania płynu po stronie ciepłej. Hult zauważa, że pozwoli to konstruktorom statków zastosować bardziej kompaktową konstrukcję płytowo-płaszczową wymiennika z mniejszymi pompami i rurami, co z kolei oznaczać będzie oszczędności w zakresie nakładów inwestycyjnych i kosztów eksploatacyjnych dla armatora.

Wysoka sprawność cieplna wraz z niezrównaną odpornością na zmęczenie

Zdolność DuroShell do wytrzymania dużych różnic temperatur w układach zasilania gazem wynika częściowo ze specjalnych płyt CutWing, które posiadają opatentowany przez Alfa Laval wzór płyt RollerCoaster™. Wzór RollerCoaster™ zapewnia wysoki poziom turbulencji, co poprawia sprawność wymiany ciepła, a tym samym znacznie zmniejsza ryzyko zamarznięcia i zanieczyszczenia.

Kolejną unikalną cechą DuroShell są rurki dystrybucyjne PowerPack™, które biegną przez cały pakiet płyt i zapewniają optymalny rozkład przepływu na powierzchni wymiany ciepła. Ta konstrukcja dodatkowo zwiększa wytrzymałość pakietu płyt w celu zwiększenia odporności na zmęczenie w wymagających zastosowaniach LNG.

- Począwszy od spawanego laserowo pakietu płyt po wzór RollerCoaster™ i rurek PowerPack™, DuroShell jest wyposażony w funkcje, które pomagają zapewnić znacznie wyższą odporność na zmęczenie temperaturowe i ciśnieniowe, niż jest to możliwe w przypadku konwencjonalnych konstrukcji płytowo-płaszczowych - dodaje Hult. - Na podstawie tych właściwości i naszej wiedzy o zachowaniu podczas zamarzania możemy śmiało stwierdzić, że DuroShell jest obecnie najlepszym na rynku rozwiązaniem do zastosowań LNG.

Aby dowiedzieć się więcej o wymienniku ciepła DuroShell firmy Alfa Laval i podejściu Alfa Laval do systemów paliwowych LNG, odwiedź www.alfalaval.com/duroshell-marine

Źródło:gospodarkamorska.pl

ONZ Światowa żegluga potrzebuje „nowej rewolucji napędowej" dla zeroemisyjnej przyszłości.

- Jeśli emisje z przemysłu morskiego nie zostaną zmniejszone, zmierzamy w kierunku „katastrofy ekologicznej" - powiedziała na szczycie Global Maritime Forum, zastępca szefa Konferencji Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD), Isabelle Durant.

Poglądy Durant powtórzyła Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO), której rzecznik, Lee Adamson, zauważył, że obecny poziom emisji z żeglugi jest „nie do zaakceptowania" i że przemysł potrzebuje „nowej rewolucji napędu", aby całkowicie ograniczyć emisje z sektora.

Według IMO żegluga będzie miała zasadnicze znaczenie dla wizji ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju, zapewniając niezawodny, energooszczędny i tani sposób transportu ponad 80 procent światowego handlu.

Niemniej jednak emisje gazów cieplarnianych wytwarzane przez sektor są znaczące, a według Banku Światowego sektor nie dotrzymał kroku innym formom transportu, jeśli chodzi o działania w dziedzinie ochrony

klimatu. Bank Światowy szacuje, że jeden duży statek żeglugowy wytwarza tyle siarki, co 50 milionów samochodów.
Przemawiając na panelu plenarnym na temat znaczenia drastycznego ograniczenia emisji z morza, Durant powiedziała, że przemysł morski jest w dużym stopniu uzależniony od formy paliwa płynnego o dużym śladzie węglowym. Oczekuje się, że światowy handel morski podwoi się w ciągu najbliższych dwudziestu lat, co oznacza, że konieczne jest zapewnienie, aby statki były zasilane w sposób o wiele bardziej zrównoważony. Właśnie dlatego ONZ prowadzi szereg projektów mających na celu znaczne ograniczenie emisji, a ostatecznie ich całkowite wyeliminowanie.
- W 2018 roku państwa członkowskie IMO przyjęły wstępną strategię ograniczenia emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu morskiego i całkowitego ich wycofania, tak szybko, jak to możliwe - wyjaśnił Adamson.
Dodał, że biorąc pod uwagę spodziewany wzrost handlu i transportu, statki znajdujące się obecnie na morzu będą musiały ograniczyć swoje emisje o około 80 procent, a od 2030 roku nowo zbudowane jednostki będą musiały być całkowicie wolne od emisji.
- Oczekujemy, że strategia doprowadzi do nowej rewolucji napędowej. Konieczne jest zwiększenie atrakcyjności handlowej statków o zerowej emisji dwutlenku węgla i ukierunkowanie inwestycji na innowacyjne zrównoważone technologie oraz alternatywne paliwa niskoemisyjne i bezemisyjne – dodał Adamson.

Statki zasilane bateriami

Branża żeglugowa bada obecnie wiele opcji. Należą do nich promy zasilane bateriami i hybrydowe, statki testujące biopaliwa lub wodorowe ogniwa paliwowe oraz napęd wspomagany wiatrem.
Przykładem jest norweska firma promowa Color Line, która zbudowała największy na świecie hybrydowy statek typu plug-in, zdolny do przewozu 2000 pasażerów i 500 samochodów między miastami Strømstad w Szwecji i Sandefjord w Norwegii.
Akumulator na statku zapewnia manewrowanie i żeglowanie do 60 minut z prędkością do 12 węzłów, co oznacza, że ostatni etap trwającej dwie i pół godziny podróży przez fiord prowadzący do portu Sandefjord jest bezemisyjny.
Norwegia jest także domem dla Brødrene Aa, konstruktora wysoce wydajnych promów z włókna węglowego, które mogą zmniejszyć zużycie paliwa nawet o 40 procent w porównaniu z tradycyjnymi jednostkami pływającymi. Firma opracowała koncepcyjny statek, który działa wyłącznie na baterie i wodór, przewidując przyszłość, w której promy o zerowej emisji będą normą.

Partnerstwo na rzecz postępu

Adamson ostrzegł, że pomimo tych zachęcających sygnałów, działania muszą być podejmowane znacznie szybciej.
- Status quo jest nie do przyjęcia ze względu na wpływ emisji ze statków, nie tylko w celu przeciwdziałania zmianom klimatu, ale także na zdrowie ludzi i środowisko, a to wiąże się z własnymi kosztami, które ponosi również społeczeństw - powiedział Adamson.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Xinhua: jest porozumienie w głównych kwestiach w spozre handlowym USA-Chiny.

Stany Zjednoczone i Chiny doszły do porozumienia w "głównych kwestiach" po piątkowych rozmowach negocjatorów handlowych obu stron - przekazała chińska agencja Xinhua. Strona amerykańska poinformowała o "postępie w różnych kwestiach".
"Obie strony przeprowadziły poważne i konstruktywne rozmowy w sprawie odpowiedniego rozwiązania głównych problemów i osiągnęły konsensus w podstawowych kwestiach. Obie strony przedyskutowały ustalenia w sprawie kolejnych konsultacji" - poinformowała agencja.

Biuro Przedstawiciela Handlowego USA (USTR) przekazało w oświadczeniu, że specjalny przedstawiciel rządu USA ds. handlu Robert Lighthizer i minister finansów USA Steven Mnuchin podczas piątkowej rozmowy telefonicznej z wicepremierem Chin Liu He w sprawie tymczasowej umowy handlowej osiągnęli postęp w "różnych kwestiach".
"Osiągnęli postęp w różnych obszarach i są w trakcie rozwiązywania pozostałych kwestii" - poinformowało biuro. "Rozmowy będą kontynuowane na szczeblu wiceministrów" - dodano.
Urzędnicy z Pekinu i Waszyngtonu pracują obecnie nad pierwszym etapem porozumienia, które ma zakończyć prowadzoną przez nie od ponad roku wojnę handlową, w ramach której obie strony ocliły wzajemny eksport wart miliardy dolarów rocznie.
Doradca chińskiego rządu Zhu Guangyao w czwartek wyraził optymizm w sprawie możliwości zawarcia przez ChRL pierwszej części umowy handlowej z USA, mimo odwołania szczytu Wspólnoty Gospodarczej Azji i Pacyfiku (APEC) w Chile. Chiński resort handlu oświadczył, że negocjacje toczą się zgodnie z planem.

Chiny i USA pozostają w bliskim kontakcie, negocjacje handlowe przebiegają sprawnie i planowo, a urzędnicy z obu krajów przeprowadzą w piątek rozmowę telefoniczną – poinformował rzecznik ministerstwa handlu Gao Feng na cotygodniowym briefingu w Pekinie.
Prezydent USA Donald Trump wyrażał nadzieję na podpisanie z przywódcą Chin Xi Jinpingiem pierwszej części porozumienia, mającego zakończyć trwającą od 15 miesięcy wojnę handlową. Przywódcy mieli się spotkać w połowie listopada w kuluarach szczytu APEC w stolicy Chile, Santiago.
Prezydent południowoamerykańskiego państwa Sebastian Pinera ogłosił jednak w środę, że z uwagi na trwające w kraju antyrządowe protesty zmuszony jest odwołać szczyt APEC, jak również zaplanowany na grudzień szczyt klimatyczny COP.
Biały Dom zadeklarował, że mimo to administracja prezydenta Trumpa ma nadzieję na podpisanie wstępnego porozumienia handlowego z Chinami „w tym samym przedziale czasowym". Nie ogłoszono jednak jak dotąd alternatywnego miejsca spotkania Trumpa z Xi.

Źródło:pap.pl

Ukraina zapowiada manewry wojskowe z NATO na Morzu Czarnym.

Ukraiński wicepremier Dmytro Kułeba zapowiedział, że w 2020 roku Ukraina przeprowadzi czterodniowe manewry wojskowe wspólnie z NATO na Morzu Czarnym. Ćwiczenia będą koncentrowały się na "zagrożeniach hybrydowych".
"Przyszłoroczne ćwiczenia na Morzu Czarnym będą miały na celu opracowanie elementów odporności państwa wobec zagrożeń hybrydowych" - oświadczył na konferencji prasowej w Kijowie wicepremier Ukrainy ds. integracji europejskiej i euroatlantyckiej. Szczegóły tego przedsięwzięcia były omawiawiane z przedstawicielami Ukrainy w środę i czwartek podczas wizyty w Kijowie członków Rady Północnoatlantyckiej wraz z sekretarzem generalnym NATO Jensem Stoltenbergiem. Tematy rozmów dotyczyły również pomocy przekazywanej przez NATO siłom zbrojnym Ukrainy, szkoleń ukraińskich żołnierzy oraz wspieraniu reform wojskowych.
Stoltenberg zapewnił, że NATO nigdy nie uzna dokonanej przez Rosję „nielegalnej aneksji" ukraińskiego Krymu, oraz powiedział, że Sojusz potępia agresywne działania Rosji w regionie Morza Czarnego. „Sojusznicy nawołują do zwrotu Ukrainie okrętów, przejętych przez Rosję oraz zapewnienia swobodnego dostępu do ukraińskich portów na Morzu Azowskim" - podkreślił.
Pomoc NATO jest uzasadniona ze względu na geostrategiczne położenie Ukrainy i wewnętrzne problemy marynarki wojennej kraju po zajęciu Krymu przez Rosjan w 2014 roku. W trakcie inwazji Rosjanie przejmowali okręty poprzez abordaż bez większego oporu admiralicji ukraińskiej. Ukraina zdawała sobie sprawę z siły wroga, a kluczowym aspektem zwycięstwa były akcje sabotażowe przekupywanych wysoko postawionych oficerów ukraińskch. Za przykład warto podać zajęcie okrętu desantowego "Konstantin Olszański" kiedy większa część załogi oddała statek i przeszła na stronę marynarki przeciwnika. Dwudziestu marynarzy, który nie zgodzili się na warunki wroga wróciło wówczas na ląd łodzią motorową pod eskortą komandosów rosyjskich. W trakcie całej

inwazji 12 000 ukraińskich żołnierzy i marynarzy z 15 450 tworzących ukraińską marynarkę stacjonowało w portach na Krymie. Większa część z nich w ciągu trzech tygodni po ataku z 27 lutego zrezygnowała ze służby bądź przyłączyła się do Rosjan. Ukraina musiała od podstaw przebudowywać siły marynarki wojennej. Zmian wymagała nie tylko flota, ale również system dowodzenia i kadry.
Po zajęciu Krymu Ukraina straciła dwie z trzech baz morskich: Noowoziernoje i Sewastopol. Rosjanie przejęli 12 jednostek w tym dwie korwety typu Grisza V: "Tarnopol" i "Łuck"; korwetę typu Pauk "Chmielnicki", okręt dowodzenia "Sławutycz" i holownik oceaniczny "Korets". NATO domaga się zwrotu wszystkich jednostek dla ukraińskiej marynarki wojennej.
Flotę ukraińską stanowi teraz pięć większych okrętów: fregata typu Krivak "Hetman Sahajdaczny", okręt patrolowy "Skadowsk" typu Żak, okręt desantowy Brianka, dwa okręty desantowe dla nurków "Niertszyn" i "Paczajew" oaz barka transportowa "Swatowie".

Źródło: gospodarkamorska.pl

Włochy: Szefowa MSW: nie ma żadnej inwazji migrantów.

Minister spraw wewnętrznych Włoch Luciana Lamorgese zapewniła, że nie ma inwazji migrantów z Libii, o której mówi jej poprzednik Matteo Salvini. W wywiadzie dla dziennika "La Repubblica" w piątek dodała, że odsyłanych jest coraz więcej nielegalnych migrantów.
Szefowa MSW zapytana o słowa Salviniego o tym, że liczba przybyłych migrantów wzrosła trzykrotnie, odkąd powstał nowy rząd w Rzymie, odparła: "Nic mi o tym nie wiadomo. Nie stoimy w obliczu żadnej inwazji".
Następnie Lamorgese podała statystykę: "W 2019 roku przybyło około 9600 migrantów, podczas gdy w całym 2018 - 22 tysiące".
Minister przyznała, że notowany ostatnio wzrost liczby przybyszów dotyczy wyłącznie września, co wiąże się z tym, że narasta zjawisko napływu małych grup migrantów na pokładach niewielkich łodzi; "a to - jak zaznaczyła- nie jest niczym nowym".
W ubiegłym roku w ten sposób do Włoch przypłynęło 6 tysięcy ludzi, podczas gdy od stycznia tego roku około 7,5 tysiąca - poinformowała Lamorgese.
Szefowa resortu położyła nacisk na wzrost liczby nielegalnych migrantów odsyłanych przez stronę włoską do krajów pochodzenia. Jak wyjaśniła, w październiku do Włoch przypłynęło 379 Tunezyjczyków. "Zdołaliśmy odesłać 243 osoby, w tym 138 przybyłych w tym samym miesiącu" - zaznaczyła.
Ponadto Luciana Lamorgese wyraziła opinię, że należy "opróżnić" libijskie ośrodki, w których przetrzymywani są migranci, a trzeba to zrobić jej zdaniem wykorzystując "europejskie korytarze humanitarne". Włoska minister odnotowała także, że w tym roku włoskie służby aresztowały 86 przemytników migrantów.

Źródło:pap.pl

Pomorscy żeglarze uczcili zmarłych.

Rok 2019 nie był łaskawy dla pomorskiego środowiska żeglarskiego. Odeszło kilku znanych i lubianych żeglarzy. Dzisiaj 1 listopada wspominaliśmy ich przy pomniku „Zaginionych na morzu” na Bulwarze Nadmorskim w Gdyni.
Jak co roku, o godz. 10, kwiaty pod pomnikiem złożyła delegacja Pomorskiego Związku Żeglarskiego pod przewodnictwem prezesa Bogusława Witkowskiego. Obecni byli także przedstawiciele środowisk żeglarskich z Trójmiasta w tym m. in. Krystyna Chojnowska-Liskiewicz, pierwsza kobieta, która samotnie opłynęła świat jachtem. Swoje delegacje wystawił też Urząd Morski w Gdyni i Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej.

Tradycyjnie już w nastrój spotkania wprowadził zebranych wiersz. Tym razem, z okazji 80 rocznicy wybuchu drugiej wojny światowej, w której zginęło również wielu polskich żeglarzy, była to „Pieśń o żołnierzach z Westerplatte" Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego.
Tych, którzy w ostatnim roku odeszli na wieczną wachtę zebrani uczcili chwilą ciszy i modlitwą. Przypomnijmy niektórych z nich.
1 stycznia zmarł Jan Ludwig, harcmistrz i jachtowy kapitan żeglugi wielkiej, który poprowadził „Zawiszę Czarnego" w rejsie dookoła świata.
Urodził się 15 października 1945 r. Był synem Stanisława Ludwiga (1915-2008) – wychowanka gen. Mariusza Zaruskiego, współzałożyciela Państwowego Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni i Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Jan był mocno związany z harcerskim żaglowcem „Zawisza Czarny", na którym pływał od 1961 r. Od 1963 r. był na nim oficerem wachtowym, a od 1975 r. starszym oficerem i kapitanem. W latach 1989-1990 Jan Ludwig zorganizował i poprowadził etapowy rejs dookoła świata, za który otrzymał Nagrodę Honorową Rejs Roku – Srebrny Sekstant. Dowodził „Zawiszą" do 1997 r. Z wykształcenia był okrętowcem. Pracował w Stoczni Komuny Paryskiej i w Polskim Rejestrze Statków.
20 lipca zmarła nagle Joanna Dobrowolska, żeglarka regatowa pływająca na jachtach „Aquarella" i „Quanta". Miała 44 lata.
Joanna Dobrowolska pływała w klasie Puck i należała do Yacht Clubu Rewa. Od kilku lat startowała w regatach morskich na jachtach „Aquarella" i „Quanta". Wspólnie z Andrzejem Zielińskim w czerwcu tego roku zwyciężyli w GDYNIA 400 DOUBLE 2019, a w lipcu zajęli dziesiąte miejsce w klasyfikacji załóg dwuosobowych w Gotland Runt – ÅF Offshore Race. Zawodowo związana była z branżą HR, pracując m.in. w firmach Prokom Software i Asseco Poland.
16 sierpnia na wieczną wachtę odszedł z kolei Andrzej Rościszewski, działacz Polskiego Związku Żeglarskiego, świetny żeglarz, opozycjonista w czasach PRL i wybitny prawnik.
Andrzej Rościszewski urodził się 2 sierpnia 1930 r. W 1948 r. ukończył Państwowe Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni, a w 1963 roku zdobył patent jachtowego kapitana żeglugi wielkiej. Był uczestnikiem i organizatorem pionierskich wypraw dalekomorskich. W 1968 roku dotarł „Opalem" do Islandii, a dwa lata później na „Śmiałym" opłynął tę wyspę, za co otrzymał pierwszą w historii Nagrodę Rejs Roku – Srebrny Sekstant. Później pływał m.in. na Spitsbergen na „Generale Zaruskim". Wyprawy opisał w książce „Północne rejsy". Andrzej Rościszewski nie tylko pływał, ale również angażował się organizacyjnie. Działał w Polskim Związku Żeglarskim, a w latach 80. organizował w Trzebieży żeglarskie konferencje bezpieczeństwa. Zawodowo Andrzej Rościszewski związany był z prawem. Był absolwentem Wydziału Prawa Uniwersytetu Warszawskiego, a od 1957 r. pracował jako adwokat. Przez wiele lat działał m.in. w Okręgowej Radzie Adwokackiej w Warszawie. Po wprowadzeniu stanu wojennego bronił opozycjonistów z ramienia Komitetu Prymasowskiego. W 2015 r. został wybrany na członka Trybunału Stanu.
22 sierpnia zmarł Piotr Bigaj, komandor Marynarki Wojennej, doskonały żeglarz i regatowiec oraz współzałożyciel Jacht Klubu Marynarki Wojennej Kotwica.
Urodził się 26 stycznia 1929 r. w Libiążu w Małopolsce. Ukończył ekonomię transportu morskiego na Wyższej Szkole Ekonomicznej w Sopocie oraz nawigację w Wyższej Szkole Marynarki Wojennej. W listopadzie 1950 r. został powołany do służby w Marynarce Wojennej, z którą związał się na całe życie. Do rezerwy odszedł w 1980 r. w stopniu komandora porucznika. Później, w latach 1981-1991 r. pływał na statkach handlowych, a od 1994 do 2010 r., kiedy przeszedł na emeryturę, był kapitanem statku naukowo-badawczego „Oceanograf 2". Pasją Piotra Bigaja było żeglarstwo – posiadał patent jachtowego kapitana żeglugi wielkiej oraz instruktora żeglarstwa. Przez wiele lat pływał regatowo po Bałtyku, zdobywając m.in. wicemistrzostwo Polski na „Kapitanie" w 1974 r. W 1978 r. przepłynął 2000 Mm po Atlantyku jachtem „Kapitan II", który miał uszkodzony ster – otrzymał za to wyróżnienie w konkursie Rejs Roku. Piotr Bigaj dowodził również żaglowcami – był przedostatnim dowódcą pierwszej „Iskry" oraz pierwszym kapitanem „Pogorii". Łącznie odbył 35 rejsów pełnomorskich, w których przepłynął 65 875 Mm.
12 września na wieczną wachtę odszedł Andrzej Trzaska. Przez wiele lat był związany z AKM Gdańsk, uczestniczył wielu klubowych rejsach, w tym w wyprawie na Spitsbergen w 1967 r. na jachcie „Swarożyc III". Był to pierwszy w historii rejs jachtu żaglowego do Spitsbergenu.

Andrzej Trzaska był nie tylko żeglarzem, ale także artystą – malarzem, rysownikiem i ceramikiem. Był również ojcem muzyka Mikołaja Trzaski. Andrzej Trzaska w stanie wojennym był internowany w Ośrodku Odosobnienia dla Internowanych w Strzebielinku. Narysował tam ok. 400 portretów współwięźniów.
W nocy z 15 na 16 października zmarł Tadeusz Jabłoński, pisarz, dziennikarz, żeglarz.
Urodził się 23 października 1919 r. w Poznaniu. Ukończył polonistykę na Uniwersytecie Poznańskim. We wrześniu 1968 r. przyjechał do Gdańska do redakcji „Głosu Wybrzeża". Autor tysięcy artykułów i blisko 30 książek. Laureat Nagrody im. Conrada za publicystykę morską. Był pomysłodawcą (wraz z Kazimierzem Kołodziejem i Zenonem Gralakiem) ustanowienia nagród żeglarskich: Rejs Roku i Srebrny Sekstant, a także budowy pomnika Josepha Conrada w Gdyni. Założyciel Bractwa Kaphornowców. Odznaczony złotymi odznakami „Zasłużony Pracownik Morza" i „Zasłużony Działacz Żeglarstwa".
Cześć ich pamięci!

Tomasz Falba/ www.zeglarski.info

Głowa bardziej cierpi jesienią. Jak sobie Radzic ze zmianami pogody.

Po upalnym lecie chłodna i deszczowa jesień to rewolucja dla naszego organizmu. Dotyczy to szczególnie meteopatów, którzy w naszym kraju stanowią ok. 60 proc. społeczeństwa.
Czy meteopatia to faktyczny problem? Meteopatia to nie choroba, lecz specyficzny zespół objawów występujący u osób wrażliwych na warunki atmosferyczne i przesilenia towarzyszące zmianom pór roku. Główne objawy to wzmożone bóle głowy, mięśni, bóle reumatyczne, problemy z koncentracją, senność czy wahania nastroju. Jesień to także niełatwy czas dla osób cierpiących na migreny. Nie bez przyczyny wiele objawów tych schorzeń nasila się między wrześniem a listopadem – wtedy też pacjenci szturmują gabinety lekarskie szukając pomocy.
- Wiele dolegliwości może przybierać na sile jesienią, zwłaszcza schorzeń neurologicznych. Wynika to z gwałtownej zmiany pogody m.in. spadku temperatury, wahań ciśnienia atmosferycznego, deszczowej, pochmurnej aury. Nie wszyscy dobrze tolerują takie zmiany. Jest wiele badań, które potwierdzają związek pomiędzy zmianami pogody a np. zaostrzeniem bólów reumatycznych, głowy, zębów czy dolnego odcinka kręgosłupa – mówi dr n. med. Gabriela Kłodowska-Duda z kliniki Neuro-Care w Katowicach.
Pogorszenie stanu zdrowia może dawać objawy psychiczne takie jak przygnębienie, apatia, drażliwość, wahania nastroju, a także fizyczne: ogólne osłabienie organizmu, brak energii, ospałość lub bezsenność. Przypominają one często objawy związane z depresją.
Lekarze podkreślają, że przesilenie jesienne czy meteopatia to niekoniecznie domena hipochondryków lub wymówka pacjentów narzekających na klimat. To realne odczucie pacjentów, którym uporczywe, niemijające dolegliwości utrudniają codzienne funkcjonowanie. Jesień to niełatwy czas nie tylko dla meteopatów, ale także dla osób cierpiących na bóle głowy i kręgosłupa.
Głowa bardziej cierpi jesienią
Powszechnym problemem są m.in. różnego rodzaju bóle głowy, na które uskarża się większość z nas. Mogą one towarzyszyć innym jednostkom chorobowym, ale bardzo często stanowią one odrębny przypadek kwalifikujący się do leczenia u specjalisty neurologa.
- Migrena to jeden z takich przypadków i schorzeń, które podczas tej pory roku mogą się nasilić. To samo tyczy się rzadziej występującego, ale równie nieprzyjemnego klasterowego bólu głowy. Ma na to wpływ m.in. niedobór witaminy D, której najlepszym źródłem są promienie słoneczne, a tych niestety jest znacznie mniej w porze jesienno-zimowej, szczególnie na naszej szerokości geograficznej – komentuje dr Kłodowska-Duda.
Wpływ tej witaminy jest niepodważalny dla naszego organizmu, także układu nerwowego. Potwierdzają to m.in. badania duńskich naukowców, którzy uznają witaminę D za istotny czynnik stymulujący naszą odporność – pobudza ona rozwój limfocytów T, które bez jej wsparcia nie są w stanie właściwie bronić naszego organizmu przed infekcjami.
Witamina D jest również odpowiedzialna za prawidłowy rozwój i mineralizację kości, dlatego też jej właściwy poziom pomoże nam uchronić się przed osteoporozą czy problemami z kręgosłupem.

Rwa kulszowa lubi chłód i wilgoć

Na jesienne chłody i częste deszcze powinni też uważać pacjenci, którym doskwiera rwa kulszowa. Stany zapalne lub ucisk na nerw kulszowy u wielu osób może wywołać intensywny ból w okolicy lędźwiowej, który promieniuje w kierunku pośladków, ud, łydki lub stopy. Najczęściej występuje on po jednej ze stron ciała, często po gwałtownym ruchu czy dźwignięciu. Może mu towarzyszyć uczucie pieczenia, mrowienie, a nawet odrętwienie nogi lub ręki. Jego najczęstszą przyczyną jest dyskopatia tej części kręgosłupa.

- Nerw kulszowy to największy nerw w organizmie człowieka. Jego położenie w okolicy miednicy, sprawia, że podczas jesiennych chłodów, wzmaganych silnym wiatrem i deszczem, łatwo tą okolicę podrażnić i wywołać atak rwy kulszowej. Aby uniknąć takiej sytuacji, powinniśmy zadbać o odpowiedni strój chroniący przed wiatrem i chłodem. Zmiana pogody powoduje też zmianę naszego trybu życia, często rezygnujemy ze spacerów i sportu na świeżym powietrzu, a więcej czasu spędzamy w pozycji siedzącej, która obciąża nasz kręgosłup skutkując niejednokrotnie bólem – wyjaśnia neurolog.

Jak się przed tym bronić?

Specjaliści ostrzegają, że ludzi negatywnie reagujących na zmiany pogodowe będzie przybywać, ponieważ zmianie uległy także nawyki związane ze stylem życia. Coraz mniej osób spędza czas na świeżym powietrzu wśród przyrody. Nadmiar obowiązków, praca, szkoła, krótsze dni, przebywanie w zamkniętych pomieszczeniach, brak światła słonecznego i ruchu – to czynniki, które mają duże znaczenie zarówno, jeśli chodzi o samopoczucie psychiczne, jak i fizyczne. Dotlenienie mózgu i całego organizmu zmniejsza ryzyko bólu głowy.

Lekarz pomoże odróżnić nadwrażliwość na zmiany pogody od poważniejszych schorzeń oraz doradzi jak sobie z nimi radzić. - Jeśli zmiany pogodowe powodują na tyle duży dyskomfort, że mamy problem z codziennym funkcjonowaniem, należy szukać rozwiązań. Meteopatia to indywidualna skłonność, zależna od warunków atmosferycznych – na to wpływu nie mamy. Możemy natomiast ograniczyć niesprzyjające czynniki i prowadzić zdrowy tryb życia – uprawiać sport, wzmacniać się zdrową dietą, bogatą m.in. w magnez, witaminy z grupy B, witaminę D czy lecytynę. Ta ostatnia wspomaga pracę naszego mózgu, poprawia koncentrację, pamięć i samopoczucie. Znajdziemy ją np. w soi, żółtkach jaj, rzepaku, orzechach włoskich i ziemnych czy fasoli – mówi ekspert.

Dla wielu osób intensywniej odczuwających dolegliwości bólowe jesienią ratunkiem stają się środki przeciwbólowe, które jedynie objawowo koją ból, nie usuwają zaś źródła problemu. Na rynku są także dostępne suplementy diety dedykowane osobom, które źle znoszą zmiany pogody.

- Ciągłe uśmierzanie bólu tabletkami nie jest rozsądnym rozwiązaniem. Suplementy diety dla meteopatów często zawierają witaminę B, magnez, wyciągi roślinne – to wszystko jednak możemy znaleźć na straganie z warzywami. Tłuste potrawy, na które mamy ochotę jesienią na pewno nie dodadzą nam energii, będziemy za to bardziej ospali i na wiosnę przybędzie nam kilogramów. Każdy problem wymaga innego podejścia i terapii. Aby zredukować np. napięciowe bóle głowy warto zadbać o min. 7h snu, można także stosować masaże rozluźniające. Jeżeli chodzi o kręgosłup to zadbajmy o pozycję podczas snu, a w pracy róbmy sobie przerwy na przeciąganie i rozciąganie, a także krótki spacer – doradza neurolog.

Wzmocnione jesienną pogodą migreny czy uciążliwe bóle kręgosłupa należy leczyć u specjalisty, który dobierze skuteczną terapię. Warto pamiętać, że powyższe objawy jesiennego przesilenia mogą sygnalizować poważne problemy i schorzenia. Jeżeli dolegliwości przebierają na sile i utrudniają codzienne funkcjonowanie, to warto skonsultować się z neurologiem.

Źródło:Focus.pl

50 kolejek bez dodatniego bilansu bramkowego.

Wisła Płock jest w tym sezonie największą rewelacją PKO Bank Polski Ekstraklasy - co do tej tezy nikt nie ma nawet najmniejszych wątpliwości. Trener Radosław Sobolewski wyciągnął drużynę na szczyt tabeli, z którego

wczoraj Nafciarzy zrzuciła Legia Warszawa, ale być może tylko na chwilę. Dzisiaj zespół z Płocka może przełamać kolejną barierę. Otóż Wisła od 50 kolejek nie miała ani razu dodatniego bilansu bramkowego!
Poprzedni sezon od początku układał się fatalnie dla Wisły. Drużyna do samego końca drżała o utrzymanie w Ekstraklasie i nawet przez jedną kolejkę nie znajdowała się w górnej połowie tabeli. Najwyższą lokatą, którą udało się osiągnąć w poprzednich rozgrywkach było miejsce dziesiąte. Tę pozycję udało się utrzymać jedynie po kolejkach numer 15 i 16.
Nafciarze zanotowali w poprzednim sezonie aż 16 porażek. Więcej od nich mieli tylko piłkarze Zagłębia Sosnowiec (22), Miedzi Legnica i Śląska Wrocław (po 17). Duża w tym "zasługa" fatalnej gry obronnej. Płocczanie stracili przez 37 kolejek aż 58 goli i przez cały sezon ani przez chwilę nie mieli dodatniego bilansu bramkowego. Mało tego, od pierwszej do ostatniej kolejki Wisła ani razu nie była nawet na zero.
W tym sezonie sytuacja była prawie identyczna. Prawie, bo po pierwszej kolejce, w której płocczanie mierzyli się z Górnikiem Zabrze, Wisła miała zerowy bilans po remisie 1:1. Później przez jedenaście serii spotkań w Płocku wciąż było w tej klasyfikacji na "minusie". W końcu na poziom "zero" udało się wydostać przed tygodniem po dwubramkowym zwycięstwie nad Jagiellonią Białystok. A przecież gdyby Nafciarze wygrali jednym golem, to byliby sensacyjnym liderem z ujemnym bilansem bramkowym.
Dzisiaj nadarza się sytuacja, aby Wisła po raz pierwszy w 2019 roku mogła pochwalić się dodatnim bilansem. Po raz ostatni drużyna z Płocka była w liczbie goli na plusie w... maju 2018 roku, czyli na koniec sezonu 2017-18! Wówczas Nafciarzy prowadził Jerzy Brzęczek, który o mały włos, a wywalczyłby ze swoimi zawodnikami miejsce w pucharach.
Jaki trzeba spełnić warunek, aby po 50 kolejkach (37 w poprzednim sezonie i 13 w obecnym) w końcu wyjść na plus? Wystarczy tylko, a może i aż, wygrać we Wrocławiu ze Śląskiem. Drużyna Vitezslava Lavicki wystrzeliła z formą w wakacje, pierwszej porażki doznała dopiero w 10. kolejce, ale przerwa pomiędzy dwoma zwycięstwami WKS trwała ponad dwa miesiące.
Wrocławianie przełamali się jednak tydzień temu z Arką Gdynia. Przed własną publicznością jeszcze w tym sezonie nie przegrali i są jedyną drużyną w PKO Bank Polski Ekstraklasie, która może pochwalić się takim wyczynem. Wisła z kolei gra nie tylko o dodatni bilans bramkowy, ale także o pozycję lidera. Tylko zwycięstwo pozwoli zepchnąć Legię ze szczytu.

Początek meczu dzisiaj o godzinie 18:00.

TABELA

14 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Legia Warszawa	8	2	4	23:13	26
2	Cracovia	8	2	4	22:14	26
3	Piast Gliwice	7	4	3	16:10	25
4	Pogoń Szczecin	7	4	3	16:12	25
5	Wisła Płock	8	1	4	19:19	25
6	Jagiellonia Białystok	6	5	3	24:17	23
7	Śląsk Wrocław	5	6	2	17:13	21
8	Lechia Gdańsk	5	6	3	17:14	21
9	Lech Poznań	5	4	5	24:18	19
10	Zagłębie Lubin	5	3	6	23:21	18
11	Górnik Zabrze	3	7	4	13:14	16
12	Raków Częstochowa	5	0	8	14:19	15
13	ŁKS Łódź	3	2	9	15:25	11
14	Wisła Kraków	3	2	8	14:24	11
15	Korona Kielce	3	2	9	7:19	11
16	Arka Gdynia	2	4	8	11:23	10

Źródło: PiłkaNożna.pl

Info OMK.

PRZECZYTAJ, ZANIM ZAMUSTRUJESZ-PORADY OMK / ITF.

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

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

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF

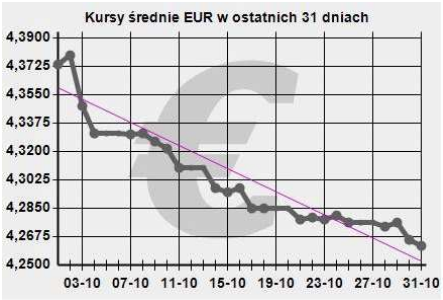
W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.

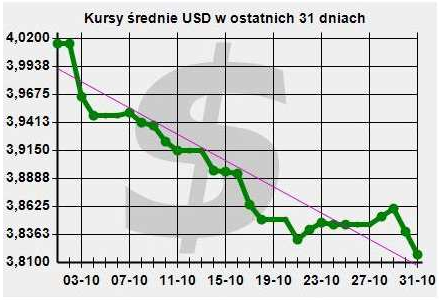
Ponadto:
• Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.
• Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
• Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
• Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.
• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.
• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
• Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)
Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: www.omk.org.pl **Może polubisz nas na FB ?**

Wydarzyło się 04 listopada - kalendarium

04 listopada jest 308 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 57 dni. 04 listopada jest obchodzony w Panamiie jako Dzień Flagi.
Imieniny obchodzą:
Agrykola, Amancjusz, Dżesika, Emeryk, Emeryka, Florus, Franciszka, Helena, Joannicjusz, Karol, Karol Boromeusz, Modesta, Mojżesz, Mszczujwoj, Mścisława, Mściwoj, Olgierd, Perpet, Perpetua, Sędomir, Sędzimir i Witalis
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1501r. – II wojna litewsko-moskiewska: klęska wojsk litewskich w bitwie pod Mścisławiem.
1790r. – Założono Cmentarz Powązkowski w Warszawie.
1794r.– Insurekcja kościuszkowska: wojska rosyjskie zdobyły szturmem Pragę i dokonały rzezi około 20 tys. mieszkańców.
1844r.– We Lwowie otwarto Akademię Techniczną (od 1920 roku Politechnika Lwowska).
1923r.. –W związku z wystąpieniami robotniczymi został wprowadzony stan wyjątkowy.
1943r. – W niemieckim obozie koncentracyjnym na Majdanku w ramach akcji „Erntefest" („Dożynki") rozstrzelano 18 400 Żydów (3/4 listopada).
1995r. – Do polskiej procedury karnej wprowadzono instytucję świadka incognito.

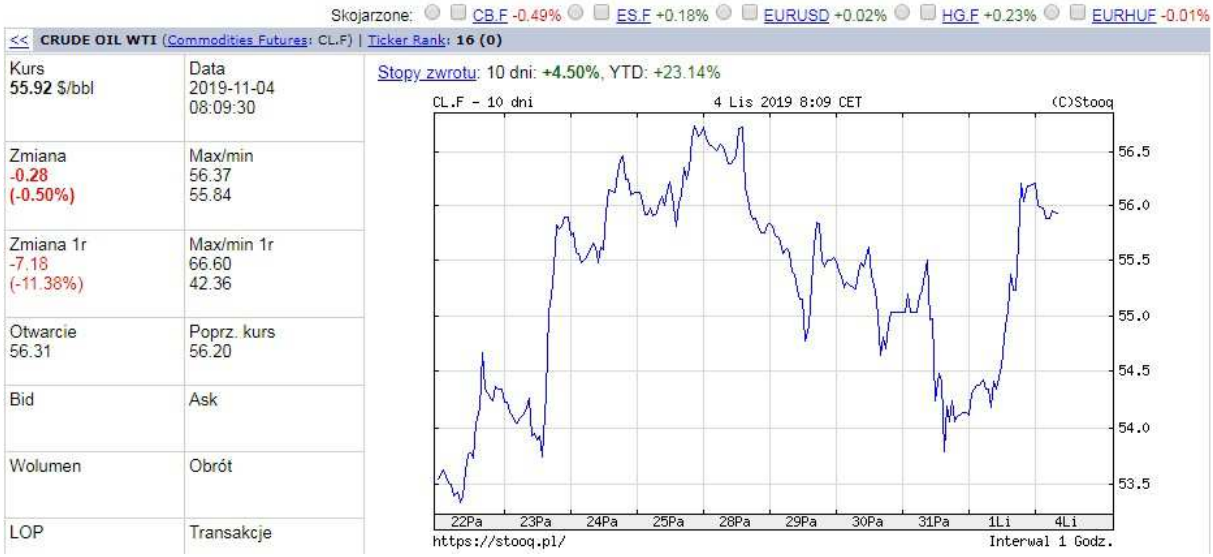
Kursy walut (kursy średnie NBP)

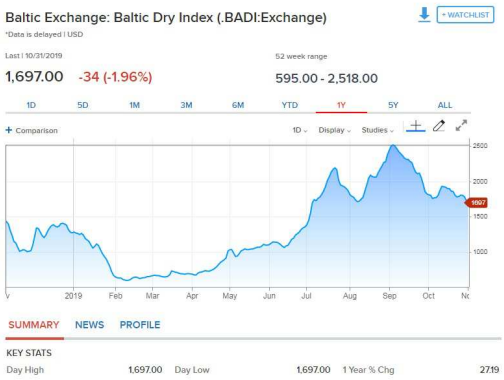




Kursy średnie CHF w ostatnich 31 dniach
4,0300
4,0088
3,9875
3,9663
3,9450
3,9238
3,9025
3,8813
3,8600
03-10 07-10 11-10 15-10 19-10 23-10 27-10 31-10

Kursy średnie GBP w ostatnich 31 dniach
4,9800
4,9563
4,9325
4,9088
4,8850
4,8613
4,8375
4,8138
4,7900
03-10 07-10 11-10 15-10 19-10 23-10 27-10 31-10


Skojarzone: CB.F -0.49% ES.F +0.18% EURUSD +0.02% HG.F +0.23% EURHUF -0.01%
<< CRUDE OIL WTI (Commodities Futures: CL.F) | Ticker Rank: 16 (0)
Kurs 55.92 $/bbl
Data 2019-11-04 08:09:30
Zmiana -0.28 (-0.50%)
Max/min 56.37 55.84
Zmiana 1r -7.18 (-11.38%)
Max/min 1r 66.60 42.36
Otwarcie 56.31
Poprz. kurs 56.20
Bid
Ask
Wolumen
Obrót
LOP
Transakcje
Stopy zwrotu: 10 dni: +4.50%, YTD: +23.14%
CL.F - 10 dni
4 Lis 2019 8:09 CET
(C)Stooq
56.5
56.0
55.5
55.0
54.5
54.0
53.5
22Pa 23Pa 24Pa 25Pa 28Pa 29Pa 30Pa 31Pa 1Li 4Li
https://stooq.pl/
Interwal 1 Godz.


Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI:Exchange)
+ WATCHLIST
*Data is delayed | USD
Last | 10/31/2019
1,697.00 -34 (-1.96%)
52 week range
595.00 - 2,518.00
1D 5D 1M 3M 6M YTD 1Y 5Y ALL
+ Comparison
1D Display Studies
2500
2000
1697
1500
1000
2019 Feb Mar Apr May Jun Jul Aug Sep Oct
SUMMARY NEWS PROFILE
KEY STATS
Day High 1,697.00 Day Low 1,697.00 1 Year % Chg 27.19

Rozrywka

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

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

Z cyklu ostatnie słowa przed śmiercią:
- Wchodź do wody, tu nie ma żadnych rekinów.
- Spójrz, nauczyłem się prowadzić jedna ręka.
- Jedź, z prawej wolne.
- To tylko draśnięcie.
- Zobacz, jaki fajny grzybek na niebie!
- Ta bomba to robota amatora.
- Nigdy nie czułem się lepiej.
- Popatrz zaraz dziadek zrobi fikołka.
- A co mi tam! Zabije albo wyleczy!
- Nie wiedziałem, ze to pańska żona.
- Patrzę, czy lufa jest dobrze wyczyszczona.
- Do wesela się zagoi.
- Och, przepraszam! Chyba pobrudziłem panu dres.
- Ten gatunek nie jest jadowity.
- Nie zastrzelisz człowieka patrząc mu prosto w oczy.
- Przecież ci mówię, głupia babo, ze to nie jest pod prądem.
- Oczywiście mam nadzieje, ze mimo wszystko zostaniemy przyjaciółmi.
- Na pewno nie jest nabity.