

Hapag Lloyd ze zgodą Unii na fuzję z UASC.

Niemiecki armator kontenerowy Hapag-Lloyd ma otrzymać zgodę urzędu antymonopolowego Unii Europejskiej na fuzję z United Arab Shipping Company (UASC) pod warunkiem, że biskowschodni armator wycofa się ze wszystkich swoich porozumień o współdzieleniu statków.

Rozmowy pomiędzy HL i UASC dotyczące planowanego połączenia ich działalności w zakresie przewozu kontenerowego prowadzone były od kwietnia.

Podjęte działania konsolidacyjne docelowo zapewnią niemieckiej spółce możliwość korzystania z jednych z największych kontenerowców pływających po wodach międzynarodowych. UASC zamówił w Hyundai Heavy Industries sześć statków o pojemności 18 800 TEU, z których pierwszy, Barzan, został już zwodowany. To wyjątkowa jednostka – olbrzymi kontenerowiec o napędzie LNG.

Decyzja gigantów uważana jest za celową ze względu na coraz większą potrzebę konsolidacji w branży morskiego transportu kontenerowego, w której występuje obecnie nadpodaż przestrzeni ładunkowej, w związku z czym ceny przewozów znacząco spadły.

Źródło: gospodarkamorska.pl

KE upomina Polskę w sprawie bezpieczeństwa wydobycia ropy i gazu na morzach.

Komisja Europejska wezwała w czwartek 17/11 Polskę do pełnego wdrożenia unijnej dyrektywy dotyczącej bezpieczeństwa działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich.

Jak wyjaśnia Komisja w komunikacie, unijne przepisy dotyczące bezpieczeństwa wydobycia i poszukiwania ropy i gazu na obszarach morskich mają pomóc w zapobieganiu awariom oraz w podejmowaniu szybkiej i skutecznej reakcji, jeśli do nich dojdzie.

Państwa UE muszą zadbać o to, by przedsiębiorstwa, którym udzieliły koncesji na działalność poszukiwawczą lub wydobywczą, posiadały odpowiednie zasoby finansowe oraz niezbędną wiedzę techniczną, oraz by dysponowały zasobami, które są w stanie w razie potrzeby zmobilizować.

Przedsiębiorstwa ponoszą także pełną odpowiedzialność za szkody środowiskowe wyrządzone chronionym gatunkom morskim i siedliskom przyrodniczym.

Termin wdrożenia unijnej dyrektywy do prawa krajowego minął 19 lipca 2015 r. Komisja znalazła jednak luki w krajowych przepisach, wdrażających dyrektywę, przyjętych przez Polskę, Bułgarię, Hiszpanię i Wielką Brytanię. Te państwa otrzymały od KE tzw. uzasadnioną opinię, która jest drugim etapem postępowania o naruszenie unijnego prawa. Mają one dwa miesiące na usunięcie niedociągnięć i poinformowanie o tym Komisji.

Źródło: pap.pl

Ukraińska Straż Graniczna : Rosja szuka gazu na naszych wodach.

Rosja prowadzi poszukiwania gazu w bezprawnie zajętej i należącej do Ukrainy części Morza Azowskiego – oświadczył w czwartek 17/11 rzecznik ukraińskiej Państwowej Straży Granicznej Ołeh Słobodian.

„Federacja Rosyjska kontynuuje łamanie międzynarodowego prawa morskiego i prowadzi nielegalną działalność gospodarczą w odebranych naszemu państwu wodach mórz Czarnego i Azowskiego” – powiedział Słobodian, cytowany przez agencję informacyjną UNIAN.

Poinformował też, że w październiku i listopadzie Rosjanie prowadzili prace poszukiwawcze w rejonie Mierzei Arabackiej, gdzie widziano przejęty przez nich statek badawczy „Delfin”, który należy do ukraińskiego przedsiębiorstwa Czomomornaftohaz.

„Prowadzone były badania dna morskiego, których celem było określenie perspektyw wydobycia na szelfie (Morza Azowskiego) użytecznych kopalin” – podkreślił rzecznik Straży Granicznej Ukrainy.

Na początku listopada szefowa Czornomornaftohazu Switłana Nieżnowa mówiła w ukraińskim parlamencie, że gaz, który Rosja wydobywa z należących do Ukrainy złóż, dostarczany jest odbiorcom na zaanektowanym Krymie.

„Gaz na Krymie wydobywa rosyjska firma państwowa Czornomornaftohaz, która znajduje się na listach podmiotów objętych sankcjami. Jeśli ktoś zadawał sobie pytanie, skąd na Krymie gaz, to odpowiadam, że Rosja, z pomocą owej firmy, wydobywa na szelfie Morza Czarnego 2 mld metrów sześciennych gazu rocznie” – powiedziała.

W zeszłym tygodniu ukraiński wiceminister ds. terytoriów okupowanych Hryhorij Tuka poinformował, że Kijów przygotowuje pozew sądowy przeciwko Rosji w związku z wydobywaniem przez nią surowców na ukraińskich terytoriach.

Źródło: pap

Modernizacja promu Stena Britannica zakończona.

Stena Line zakończyła modernizację promu Stena Britannica. W trakcie postoju na statku nie tylko wdrożono pewne modyfikacje. Zmieniło się także malowanie promu.

Stena Britannica jest pierwszym promem, na kadłubie którego logo Stena Line pojawiło się w odświeżonej oprawie. Oprócz nazwy przewoźnika, zapisanej doskonale znaną czcionką, znalazły się zielone pasy (wcześniej błękitne) przypominające morskie fale. A całości towarzyszy slogan „Connecting Europe for a Sustainable Future” (Łącząc Europę dla zrównoważonej przyszłości). Wcześniejsze hasło brzmiało "Making good time".

Stena Britannica jest pierwszym promem, które zyskało taki wygląd. W niedalekiej przyszłości podobne zmiany czekają kolejne statki. W 2016 i 2017 r. zmiany obejmą 17 jednostek, dla których zaplanowane zostały postoje w stoczniach. W pozostałej części floty proces przemalowywania będzie postępował sukcesywnie podczas normalnej działalności.

„Zielone fale oraz ten tekst to nasza wizja. Wszystko zdefiniowane zostało zgodnie z naszą strategią” - powiedział Jesper Waltersson ze Stena Line.

Warto także nadmienić, że w przypadku promu Stena Britannica przeprowadzone zostały nie tylko zewnętrzne zmiany wizerunkowe. Podczas pobytu w stoczni w Rotterdamie na jednostce zostały zainstalowane również scrubbery. Pozostałe statki Stena Line, w przypadku których zaplanowano postoje w stoczniach, również zostaną w mniejszym lub większym stopniu poddane modyfikacjom, dzięki czemu staną się jeszcze bardziej przyjazne środowisku.

Źródło: gospodarka morska.pl

Podniesienie bandery na Herkulesie – najmocniejszym holowniku na Bałtyku.

Nowoczesny, imponujący i ma potężną moc. To Herkules – najnowszy holownik „WUŻ” Port and Maritime Service. Na jednostce uroczyście podniesiono banderę i wkrótce Herkules zaczyna pracę.

– To najmocniejszy holownik nie tylko w Polsce, ale i na całym Bałtyku. Następne takie holowniki są w Rotterdamie i w Hamburgu – mówi Marek Wengrzyn, prezes „WUŻ” Port and Maritime Service. Herkules to holownik typu ASD 2913 (tylnopędnikowy). Ma 29,10 m długości, 13,23 m szerokości, 5,5 m zanurzenia oraz 5,35 m wysokości bocznej. Moc napędu głównego jednostki sięga 5050 kW (6772 KM), a jej uciąg na palu to ponad 80 T. To holownik nowej generacji – przy niewielkich rozmiarach dysponuje dużą mocą i silnym uciągami.

- Jego zaletą jest manewrowość, która przekracza tę, jaką dysponuje większość holowników. Przy tej mocy i uciagu manewruje równie dobrze dziobem, jak i rufą – mówi Dariusz Ćwikliński, kapitan holownika Herkules.

Herkulesa zbudowała stocznia Santierul Naval Damen Galati SA. Do Gdańska z Rumunii wypłynął 9 października. Stępkę pod jego budowę położono 24 listopada 2015 r., a wodowanie odbyło się 21 lipca w Galati. Głównym kontraktującym tego holownika była holenderska Scheepswerf Damen – Gorinchem B.V. To 12 holownik floty „WUŻ” Port and Maritime Service.

Pozyskanie tak silnej jednostki było ważne dla gdańskiego portu, z powodu coraz większych statków, które zaczęły do niego zawijać. Wpłynął na to szczególnie nowy terminal T2 otwarty w październiku przez DCT. Dotychczas polskie porty były skazane na zatrudnianie holowników z zagranicy, m.in. z Niemiec i z Holandii.

Holownik będzie pierwszym w gdańskim porcie, który powstał w zagranicznej stoczni. Do tej pory „WUŻ” do budowy takich jednostek wybierał polskie zakłady.

Firma „WUŻ” Port and Maritime Services Ltd powstała 24 czerwca 1991r. i jako prywatna spółka pracownicza wywodzi się z przekształcenia Wydziału Usług Żeglugowych Morskiego Portu Gdańsk. Świadczy usługi portowo-morskie zarówno dla polskich, jak i zagranicznych kontrahentów.

Do podstawowej działalności „WUŻ” Port and Maritime Services zalicza się holowania portowe, cumowanie oraz holowania morskie, których rocznie wykonywanych jest kilkadziesiąt. Dysponując flotą 12 holowników i zatrudniając ponad 200 osób, jest największą i zarazem ostatnią polską firmą holowniczą w Polsce.

Źródło: gospodarka morska.pl

Stawki kontenerowe wciąż niskie.

Zarobki armatorów kontenerowców pływających na szlaku Azja-Północna Europa spadły o 4 proc. Obecnie wynoszą one 825 dolary za TEU (kontener 20-stopowy).

Dane bazują na indeksie Shanghai Containerised Freight Index (SCFI), która bada stawki frachtu między innymi z portów chińskich w kierunku do Antwerpii, Felixstowe, Le Havre, Hamburga i DCT Gdańsk.

Nie lepiej przedstawia się sytuacja na innych szlakach. Średnie zarobki na trasie z Azji do portów Morza Śródziemnego spadły o 1 proc., z Azji do zachodnich portów USA o 6 proc., a z Azji do wschodnich portów USA o 2 proc.

Trwający od paru lat wyścig głównych aliansów kontenerowych w budowie jak największych jednostek ma wciąż negatywny wpływ na stawki frachtowe. Tylko w zeszłym roku na świecie przybyło 60 kontenerowców o ładowności od 18 do 22 tys. TEU (zwanym ULCV). Nie lepiej będzie w przyszłości – te jednostki stanowią aż 24 proc. światowego portfela zamówień.

Już teraz pojawiają się pierwsze sygnały, iż za dużo jest tych statków. Używa się ich tylko i wyłącznie na szlaku z Azji do Europy, bo tylko tam może być to opłacalne. By jednak tak się stało, megakontenerowce muszą w czasie rejsu być załadowane prawie do pełna – tylko wtedy można mówić o zmniejszeniu kosztów operacyjnych. Armatorzy są więc pod olbrzymią presją, by zapelnąć statek kontenerami za wszelką cenę, co rzutuje negatywnie na stawki frachtowe.

Dodatkową trudność stanowi również duży przyrost kontenerowców średniej wielkości (10-13 tys. TEU). W zeszłym roku pojawiło się ich 52. Te jednostki znajdują zatrudnienie, pływając głównie przez powiększony Kanał Panamski. Ogółem światowa flota kontenerowców pod koniec zeszłego roku wyniosła łącznie 19,94 mln TEU. Oznacza to 8,5 proc. wzrost w porównaniu z poprzednim rokiem.

Gwałtowny wzrost floty pociąga za sobą jeszcze jedno zjawisko: coraz więcej statków jest wycofywanych ze służby. W zeszłym roku jednostek cumujących bezczynnie w portach było o 6,8 proc. więcej niż w 2014 roku (łącznie 1,36 mln TEU).

Źródło: gospodarka morska.pl

Raport: pracownicy sektora żeglugowego obawiają się zwolnień.

Coraz więcej lądowych pracowników sektora żeglugowego obawia się utraty pracy. To już rekordowy wynik - wynika z badań ekspertów morskiego rynku pracy - Halcyon Recruitment.

Takie wnioski wyciągnięto po przeprowadzeniu ankiety pośród 3 tys. pracowników. Aż 63 proc. respondentów niepokoiło się o utratę stanowiska, a część z nich już przygotowuje się do zmiany miejsca w pracy przez następne 12 miesięcy.

To najgorszy wynik od 8 lat, czyli pierwszego badania wykonanego przez Halcyon Recruitment. To efekt głębokiego kryzysu na rynku światowej żeglugi. Respondenci pochodzili z największych centrów morskich z całego świata i reprezentowali największe firmy tam działające.

- Nie ma zdziwienia takimi wynikami naszej ankiety. Wszyscy zdają sobie sprawę z realiów i dostrzegają kryzys - komentuje Heidi Heseltine, prezes Halcyon Recruitment - Nie ma też oznak, aby sytuacja miała się poprawić przez następne 12 miesięcy. Brak promocji i okazji na rozwój kariery powoduje, że morale wśród pracowników tego sektora jest bardzo niskie - dodaje.

Respondenci byli pytani też o wpływ Brexitu na żeglugę. - Wciąż nie są znane efekty, jakie przyniesie ten ruch, ale nasi ankietai nie wierzą, aby Brexit przyniósł im korzyści. Widzą za to zagrożenia: wojnę celną między Unią a Wielką Brytanią i przeniesienie wielu oddziałów firm w inne miejsca - mówi Heseltine.

Z innych wyników ankiet warto zaznaczyć, że 37 proc. respondentów rozważy zmianę pracy przez kolejny rok, a kolejne 25 proc. w ciągu dwóch lat. 38 proc. ankietańców otrzymało przez ten rok podwyżkę, a prawie połowa (49 proc.) mogła cieszyć się choć raz z premii. To wciąż jednak gorsze wyniki niż w zeszłych latach. Trudno więc dziwić się pesymizmowi pracowników sektora żeglugowego.

Źródło: gospodarka morską.pl

Okoń już w stoczni.

Holownik Okoń przyplął do Stoczni Rybackiej w Gdańsku. Jeden z najstarszych statków pływających na polskich wodach przejdzie w najbliższych miesiącach remont i powróci w przyszłym roku na Motławę jako kawiarniany parowiec turystyczny. Zostanie mu też przywrócona nazwa Neptun.

Parowiec powstał na zamówienie armatora Schiffahrtsgesellschaft Osterode (obecnie Ostróda), gdzie pływał pod nazwą Osterode, a w 1918 roku trafił do Gdańska, gdzie został zarejestrowany pod nazwą Neptun. Swoją dzisiejszą przemianę zawdzięcza nowemu armatorowi - restauracji Szafarnia 10 oraz miłośnikom historii na czele z Rolandem Józefowiczem, rekonstruktorem zabytków i Waldemarem Danielewiczem, autorem książki pt. "Polskie holowniki morskie 1920-2015".

W poprzednich latach statek należał do Zakładu Usług Podwodnych i Hydrotechnicznych Neptun. Do niedawna pracował na wodach gdańskiego portu, a od trzech lat cumował przy Twierdzy Wisłoujście na Martwej Wiśle. Okoń waży 35 ton, ma blisko 16 m długości i 3,7 m szerokości. Wykonany z nitowanych blach przez 40 lat kadłub napędzała dwucylindrowa maszyna parowa. W 1961 roku zastąpił ją czterocylindrowy silnik spalinowy. W Stoczni Rybackiej statek odzyska napęd parowy. Pod pokładem zostanie zamontowany szkocki opalany ropą kocioł, pochodzący z początku XX wieku.

Statek będzie przystosowany do potrzeb turystów. Zapewnią to m.in. drewniane ławki i reling na burtach rufy. Chrzest "Neptuna" planowany jest na początek czerwca.

Źródło: gospodarka morską.pl

Niemcy chcą magazynować energię z farm wiatrowych pod wodą. Trwają testy.

Magazynowanie energii. Morska energetyka wiatrowa weszła w fazę intensywnego rozwoju. Niemieccy naukowcy pracują nad technologią, która umożliwi magazynowanie energii produkowanej przez morskie farmy wiatrowe. Jej testy rozpoczęły się właśnie nad Jeziorem Bodeńskim.

Projekt finansuje niemieckie ministerstwo gospodarki i energii (BMWi), a jego wykonanie nadzoruje Fraunhofer-Institut IWES z Kassel.

Rozwiązanie, opatentowane przez dwóch profesorów fizyki z uniwersytetów we Frankfurcie nad Menem i Saarbrücken, bazuje na wykorzystaniu podwodnych zbiorników, które będą opróżniane w przypadku nadwyżki generacji z morskich wiatraków, a w razie zapotrzebowania na energię uruchamiany będzie proces wypełniania zbiornika i wówczas pracować będzie generator.

Niemcy rozpoczęli testy nowego systemu nad Jeziorem Bodeńskim, w pobliżu miasta Ueberlingen. Wykorzystano zbiornik o średnicy 3 metrów. Zbiorniki stosowane komercyjnie mają być dziesięciokrotnie większe.

Zbiornik umieszczono na głębokości 100 metrów, a testy mają potrwać 4 tygodnie. Wyniki testów mają posłużyć do wyboru kolejnej lokalizacji, w której testowany będzie dużo większy zbiornik o średnicy 30 m. Taką wielkość autorzy projektu określają na razie jako „najbardziej praktyczną z inżynierskiego punktu widzenia”.

Autorzy projektu tłumaczą, że na razie pewne jest, że zastosowanie tego rodzaju podwodnych magazynów energii ma ekonomiczny sens jedynie na dużych głębokościach wynoszących przynajmniej 600 metrów. Tymczasem przeciętna głębokość Morza Północnego, na którym obecnie znajduje się najwięcej na świecie morskich farm wiatrowych, wynosi 96 m., przy czym największa głębokość to 809 m. W przypadku Bałtyku przeciętna głębokość to 52,3 m., a największa wynosi 459 m.

Niemieccy naukowcy zapewniają jednak, że na świecie jest wiele miejsc, gdzie można zastosować podwodne magazyny energii – w tym u wybrzeży Europy, USA i Japonii. Problematyczne na tak dużych głębokościach wydaje się jednak lokowanie morskich farm wiatrowych, z których energię mogłyby gromadzić podwodne magazyny.

Jochen Bard z Fraunhofer-Institut IWES informuje, że w przypadku osadzenia zbiornika o średnicy 30 m. na głębokości 700 m. możliwe jest osiągnięcie pojemności magazynowania energii wynoszącej 20 MWh. Możliwa pojemność ma rosnąć linearnie wraz z głębokością.

Jednak czym większa głębokość i odległość od brzegu, tym większe koszty inwestycji w morskie wiatraki, a na głębokościach określonych jako optymalne dla podwodnych magazynów energii, budowanie standardowych wiatraków wydaje się nierealne.

Rozwiązaniem mogą być pływające elektrownie wiatrowe, które nie są osadzone na morskim dnie. Ta technologia znajduje się na razie w trakcie pierwszych pilotaży, z których największy to projekt pływającej farmy wiatrowej o mocy 30 MW, który powstaje u wybrzeży Szkocji i który jest realizowany przez norweski Statoil. Fraunhofer-Institut IWES szacuje, że w przypadku zastosowania zbiorników o średnicy 30 m. i pojemności 20 MWh całkowity potencjał magazynowania energii za pomocą technologii podwodnych zbiorników wynosi na świecie około 893 GWh.

Źródło: gospodarka.morska.pl

Prawie wszystkie statki trafiają na azjatyckie plaże.

Spośród 144 statków wysłanych na żyletki w trzecim kwartale tego roku, aż 85 proc. trafiło na plaże w Południowej Azji.

Tak wysoki procent przeprowadzonych złomowań statków w Bangladeszu, Pakistanie i Indiach to według ekologów z NGO Shipbreaking Platform "to najgorszy okres w ostatnich latach pod tym względem".

Wśród 122 jednostek, które trafiły na azjatyckie plaże, najwięcej, bo 41, było masowców. Te statki trafiły głównie na plaże w Indiach. Jeżeli chodzi o narodowości to najwięcej statków zezłomowali Niemcy (25), a po nich Grecy (17).

NGO od dawna walczy z procederem rozbiórki statków na plażach, co jest niebezpieczne dla pracowników i szkodliwe dla środowiska. Ta organizacja chce, by Unia wprowadziła ustawę o złomowaniu statków w myśl zasady "zanieczyszczający płaci". Oznacza to, że armatorzy musieliby płacić za wszystkie szkody, które spowoduje nieprawidłowe złomowanie przez nich swoich jednostek.

- Członkowie sektora żeglugowego od 15 lat starają się zablokować wszelkie regulacje, które nałożyłyby na nich odpowiedzialność za niebezpieczne praktyki złomowania statków. Teraz jest czas, by z tym skończyć – twierdzi Patrizia Heidegger, dyrektor NGO Shipbreaking Platform.

Zjawisko niebezpiecznego rozbierania statków to duży problem, który można zaobserwować w Południowej Azji. Aż 469 statków było zezłomowanych w tym regionie w zeszłym roku. Sposób w jaki to się dzieje nie ma wiele wspólnego z cywilizacją XXI wieku i ochroną środowiska.

Przykładowo, stary tankowiec czy wycieczkowiec po prostu wpływa taranem na plażę, po czym jest rozbierany przez półnagich robotników za pomocą prostych, ręcznych narzędzi. W efekcie szkodliwe związki chemiczne dostają się do wód w trakcie przyływu. Złomowanie dużego masowca trwa w ten sposób nawet do 9 miesięcy. Dlaczego armatorzy korzystają z takich "zakładów"? Chodzi głównie o cenę za tonę złomu. Azjatyccy złomiarze oferują średnio 50 dolarów więcej.

Źródło: gospodarka.morska.pl

Magiczny dotyk.

W komunikacji z innymi ludźmi zazwyczaj korzystamy z mowy, wzroku i słuchu. Okazuje się, że niewinny dotyk - poklepanie po ramieniu - może wzmocnić wyrażony w ten sposób przekaz. Oto 7 psychologicznych efektów poklepania po ramieniu.

1. Pomoc. Osoby dotknięte chętniej służą pomocą. Tak było w eksperymencie Nicolasa Gueguen'a – obce osoby, które zostały dotknięte w okolicach ramienia, chętniej pomagały eksperymentatorowi, który upuścił swoje rzeczy. W ten sposób odsetek osób gotowych do pomocy wzrósł z 63 do 90 proc.

2. Wykonanie polecenia. W eksperymencie Franka N. Willisa i Helen K. Hamm osoby poklepane po ramieniu chętniej podpisywały petycję. Odsetek wzrósł od 55 proc. (osoby niepoklepane) do 81 proc. (poklepane).

3. Bójka. Z dotykiem trzeba jednak uważać. Jego akceptacja zależy od kultury w jakiej się wychowaliśmy, szczególnie chodzi o dotyk między mężczyznami. Odtworzenie powyższego eksperymentu przez prof. Dolińskiego w Polsce dało zupełnie inne rezultaty. W naszym kraju mężczyźni poproszeni o wypełnienie ankiety lub podpis pod petycją i dotknięci przez eksperymentatora, reagowali agresywnie, co badacze tłumaczą wyższym poziomem homofobii. Kobiety reagowały na dotyk pozytywnie.

4. Sprzedaż auta. W porównaniu do Polaków, Francuzi są bardziej bezpośredni, a aseksualny dotyk między mężczyznami nie jest odbierany negatywnie. Francuscy badacze (pod kierunkiem wspomnianego Gueguen'a) przeprowadzili eksperyment w komisach samochodowych. Połowę potencjalnych kupców sprzedawca poklepał po ramieniu, połowę nie. „Poklepani” oceniali sprzedawcę jako bardziej szczerego, przyjaznego, uprzejmego, ugodowego.

5. Randka. Mężczyzna poklepany po ramieniu przez kobietę jest nią bardziej zainteresowany. Panowie nadinterpretują aseksualny dotyk jako przejaw pożądania – tłumaczą badacze. Kobiety poklepane po ramieniu i poproszone o numer przez nieznanego na ulicy chętniej się nim dzieliły.

6. Status. Osoby dotykające innych oceniamy jako dominujące, mające więcej władzy – wynika z badań Diany Summerhayes i Roberta Suchnera.

7. Komunikacja. Dotyk może być bardzo różny i wyrażać różne emocje, intencje. Matthew Hertenstein przeprowadził ciekawy eksperyment, który to obrazuje. Osoby biorące w nim udział miały poprzez jedno dotknięcie przedramienia drugiej osoby zakomunikować 12 różnych emocji (osoba dotykana nie widziała dotykającego). Złość, strach, obrzydzenie, miłość, sympatię i wdzięczność odczytywano z ogromną dokładnością (nawet do 83 proc.).

Źródło: charaktery.pl

Wydarzyło się 21 listopada - kalendarium

21 listopada jest 325. (w latach przestępnych 326.) dniem w kalendarzu gregoriańskim.

Do końca roku pozostaje 40 dni.

21 listopada wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:

1620 r. – Statek *Mayflower* z pierwszymi kolonistami angielskimi (tzw. pielgrzymami) dotarł do wybrzeży Ameryki Północnej.

1891 r. – Rozpoczął działalność szpital psychiatryczny w Tworkach

1939 r. – Niemcy przekazali Słowacji 700 km² polskich terenów nadgranicznych.

1994 r. – Denominacja złotego: na konferencji prasowej w NBP odbyła się oficjalna prezentacja nowych wzorów monet i banknotów.

2008 r. – W stoczni w fińskim Turku zwodowano największy pasażerski statek świata *MS Oasis of the Seas*.

Kiedy reprezentacja Polski wróci do gry?

Zremisowanym 1:1 meczem ze Słowenią reprezentacja Polski zakończyła rok 2016. Przez kilka najbliższych miesięcy kibice biało-czerwonych będą musieli obejść się bez meczów swoich ulubieńców. Kiedy drużyna **Adama Nawałki** rozegra kolejne spotkanie?

Rok 2016 był znakomity: ćwierćfinał mistrzostw Europy, w którym Portugalia okazała się lepsza dopiero w rzutach karnych, a później bardzo udany początek walki o mundial 2018 i awans na pozycję lidera grupy eliminacyjnej. W kończącym się pomału roku reprezentacja Polski rozegrała w sumie 14 spotkań (dziewięć o punkty i pięć towarzyskich): odniosła siedem zwycięstw, sześć razy remisowała i doznała zaledwie jednej porażki (1:2 w sparingu z Holandią, przed rozpoczęciem Euro 2016).

Na kolejne emocje związane z występami biało-czerwonych trzeba będzie poczekać ponad cztery miesiące. Reprezentacja Polski pierwszy mecz w 2017 roku rozegra 26 marca – wtedy zespół Adama Nawałki zmierzy się na wyjeździe z Czarnogórą w spotkaniu piątej kolejki eliminacji mistrzostw świata.

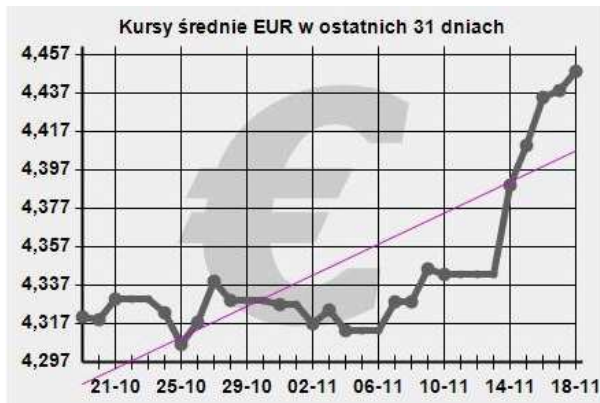
Jak na razie nie wiadomo, kiedy i z kim Polacy grać będą towarzysko. Pewne jest jednak to, że 10 czerwca na Stadionie Narodowym gościć będzie reprezentacja Rumunii, z którą nasza kadra powalczy o kolejne punkty na drodze do mundialu.

Kalendarz reprezentacji Polski na 2017 rok (mecze eliminacji MŚ):

- 26 marca: Czarnogóra – **Polska** (Podgorica)
- 10 czerwca: **Polska** – Rumunia (Warszawa)
- 1 września: Dania – **Polska** (Kopenhaga)
- 4 września: **Polska** – Kazachstan (Warszawa)
- 5 października: Armenia – **Polska** (Erywań)
- 8 października: **Polska** – Czarnogóra (Warszawa)

Źródło: PilkaNozna.pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)



Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI :Exchange)

* Data is delayed

+ WATCHLIST

1,231.00 USD

▲86.00 (+7.51%)

0

290.00

1,231.00

Last | 11/17/2016

Change

Volume

52 week range

QUOTE CHART NEWS PROFILE EARNINGS PEERS FINANCIALS OWNERSHIP

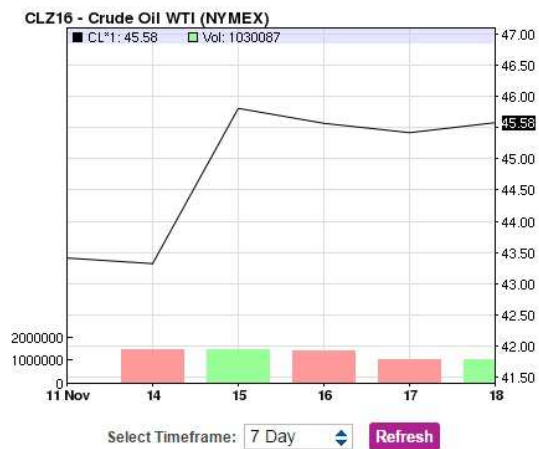
Stock Summary | Options Chain



Crude Oil

WTI (NYMEX) Price

End of day Commodity Futures Price Quotes for Crude Oil WTI (NYMEX)



Rozrywka

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl



W pewnej restauracji siedzi Francuz z pewną madame. Ona prosi go, żeby wybrał dla niej jakieś danie. Ten spogląda w menu i zamawia danie o egzotycznej nazwie "Argadon de markiz alojet". Po jakimś czasie, kelner przynosi danie do stołu. Madame zaczyna jeść i pyta:

- Mniam mniam, z czego jest to danie?
- Jakby to powiedzieć... Wie pani co to jest krowa?
- Wiem.
- I pewnie wie pani co to jest byk?
- No tak, wiem.
- To Pani teraz właśnie je tą różnicę.