

Olbrzymi „odkurzacz” płynie z Gdyni na Islandię. Powstał w EPG.

Olbrzymi „odkurzacz nabrzeżowy” płynie z Gdyni na Islandię. Prawie 400-tonowy vacuum ship unloader zbudował Energomontaż Północ Gdynia. Urządzenie będzie pracowało w hucie aluminium w Hafnarfjörður.

– Rozpoczęliśmy budowę na przełomie marca i kwietnia tego roku. Po ośmiu miesiącach ciężkiej pracy, przy udziale parku zaufanych podwykonawców, udało się nam stworzyć w pełni wyposażone urządzenie, które trafi na Islandię i tam zastąpi wyeksploatowanego już poprzednika – tłumaczy Adam Tchorzewski, kierownik projektu EPG.

Załadunek „odkurzacza” podzielono na dwa etapy. Najpierw za pomocą specjalistycznego hydraulicznego systemu poślizgowego urządzenie zostało nasunięte na nabrzeże. Podczas tej operacji jakość swoich usług potwierdziła specjalizująca się w przeładunkach wielkogabarytowych firma ELPO. Następnie dźwigi statkowe załadowały „odkurzacz” na pokład ciężarowca Happy Dover.

– „Odkurzacz” ma za zadanie wyciągać urobek ze statku za pomocą stworzonej wewnątrz maszynowni próżni. W tym przypadku będzie to krzemek glinu, potrzebny w procesie wytwarzania aluminium w hucie na Islandii. Podstawowym parametrem i najistotniejszym dla klienta jest wydajność tego urządzenia. Ten egzemplarz akurat ma za zadanie wyładować 500 t urobku na godzinę – dodaje Tchorzewski.

Happy Dover z „odkurzaczem nabrzeżowym” na pokładzie ma dotrzeć na Islandię w najbliższy czwartek. Statek ma 156,93 m długości, 25,72 m szerokości i 10,32 m zanurzenia. Jego nośność to 18 074 t. Jednostka wyposażona jest w trzy dźwigi (2 x 400 t, 1 x 120 t), posiada klasę lodową 1A. Ciężarowiec został zbudowany w 2011 r., pływa pod holenderską banderą.

Agentem obsługującym jednostkę jest Transfennica Polska należąca do grupy Spliethoff, a jej armatorem – inna spółka z tej samej grupy – firma Biglift Shipping.

Energomontaż-Północ Gdynia SA z grupy MARS Shipyards & Offshore specjalizuje się w produkcji dla sektora offshore. Spółka ma w swym portfolio szereg projektów związanych z wykonywaniem konstrukcji służących do wydobywania surowców z dna morskiego, modułów platform wiertniczych i wydobywczych, konstrukcji podwodnych, a także elementów do morskich farm wiatrowych. EPG dostarczał konstrukcje na takie projekty jak: Moho Nord (podwodne konstrukcje do eksploatacji złoża ropy położonego 75 km od wybrzeży Konga), Helix Q5000 (prefabrykacja wieży na platformę interwencyjną do obsługi podwodnych odwiertów) czy Aasta Hansteen (prefabrykacja urządzeń do zamocowania platformy wydobywczej do pola gazowego na Norweskim Szelfie Kontynentalnym). Niewątpliwym atutem firmy, obok doświadczonych i kompetentnych pracowników, jest nowoczesne, rozbudowane zaplecze produkcyjne. EPG dysponuje nowoczesną halą o powierzchni 2,4 tys. metrów kwadratowych wyposażoną w specjalistyczne maszyny, takie jak największa w rejonie Morza Bałtyckiego obrabiarka karuzelowa, walce do zwijania blach o grubości do 150 mm czy słupowysięgniki i automaty do spawania, które zapewniają najwyższą jakość wykonywanych produktów.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Stocznia CRIST zakończyła budowę częściowo wyposażonej jednostki do obsługi morskich farm wiatrowych.

Acta Centaurus prawie gotowy. Stocznia CRIST zakończyła w Gdyni budowę nowoczesnej częściowo wyposażonej jednostki do obsługi morskich farm wiatrowych. Kadłub opuścił stocznię w sobotę. Teraz prace dokończy norweska stocznia Ulstein Verft AS.

Częściowo wyposażony kadłub o numerze budowy NB 313 holuje do Norwegii holownik FFS Atlas. Do Ulsteinvik mają dotrzeć w najbliższą sobotę.

Acta Centaurus powstaje według projektu SX195 opracowanego przez biuro projektowe Ulstein Design & Solutions AS. Statek ma 93 m długości, 18 m szerokości, 3 200 t nośności i 6 metrów zanurzenia. Powierzchnia jego pokładu to 500 m². Jednostka typu SOV (service operation vessel) będzie pracowała przy budowie,

montażu i konserwacji morskich farm wiatrowych. Statek zostanie wyposażony w hybrydowy pakiet akumulatorów, lądowisko dla śmigłowców oraz w teleskopowy system kompensacji ruchu zamontowany na zintegrowanej wieży z regulacją wysokości i podnośnikiem ładunku lub załogi. Dodatkowo rozwiązania X-BOW i X-STERN oraz specjalny dźwig 3D (6 t udźwigu), trap SMST i windy zapewnią jednostce utrzymanie odpowiedniej pozycji podczas wchodzenia w falę oraz mniejsze zużycie energii. Acta Centaurus będzie wydajny i bezpieczny nawet przy 3-metrowych falach. Statek rozwinie prędkość 13 w., a na jego pokładzie będzie mogło pracować 120 osób. Innym zadaniem jednostki będzie transfer personelu i ładunków do miejsca pracy (Walk-to-Work), jak również zostanie przeznaczona do obsługi innych obszarów offshore, jak ropa i gaz.

Nazwa statku pochodzi od gwiazdozbioru Centaura, jednej z największych konstelacji na niebie. Nawiązuje również do mitologicznego centaury, który w starożytnej Grecji przedstawiany był jako pół człowiek, pół koń.

Acta Centaurus powstaje na zamówienie holenderskiego armatora Acta Marine. To siostrzana jednostka statku Acta Auriga, w budowie którego także brała udział stocznia CRIST. Obie jednostki razem z trzecim statkiem, Acta Orion, tworzą flotę Acta Marine przeznaczoną do obsługi morskich farm wiatrowych. Częściowo wyposażony kadłub Acta Orion również powstał w Polsce – zbudowała go Stocznia Partner z Polic.

Nowoczesny Acta Centaurus zamówiono 6 lutego tego roku, cięcie blach odbyło się 15 lutego. Statek ma być gotowy w drugim kwartale przyszłego roku.

CRIST jest obecnie jedną z największych polskich stocznii. W trakcie dwudziestoosmioletniej działalności osiągnęła pozycję jednego z czołowych producentów wyspecjalizowanego sprzętu stocznioowego oraz jednostek pływających dla największych światowych odbiorców. Stocznia koncentruje swój rozwój wokół budowy specjalistycznych statków i konstrukcji dla przemysłu morskiego.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Norweski armator ze stratą w trzecim kwartale.

Norweski potentat żeglugowy, Odfjell SE, zanotował stratę 31 mln dolarów w trzecim kwartale tego roku. To sporo więcej w porównaniu do straty 4,7 mln dolarów, jaką firma zanotowała rok temu w tym samym okresie.

Zysk EBITDA wyniósł w tym okresie 27 mld dolarów, o 1 mln dolarów mniej niż rok temu. Ten wynik to rezultat sprzedaży jednego z terminali spółki w Rotterdamie. Inne obiekty spółki zanotowały większe zyski w 2 kwartale.

Na początku tego roku Odfjell Terminals podpisała umowę z holenderską Koole Terminals o sprzedaży 100 proc. udziałów w spółce Odfjell Terminals Rotterdam (ODR). Finalizacja transakcji odbędzie się w drugiej połowie tego roku.

- Sprzedaż terminalu w Rotterdamie długofalowo wzmocni naszą firmę. Dzięki temu udało nam się zwiększyć wartość naszych udziałów w terminalu w Antwerpii, najważniejszym miejscu w Europie w handlu chemikaliami – powiedział Kristian Morch, prezes Odfjell SE.

Odfjell ponadto dodał, że rynek handlu chemikaliami pogorszył się w tym kwartale, ale wyniki sprzedażowe firmy pozostały stabilne. W czasie tego okresu Odfjell Tankers odebrał trzy nowe jednostki i wyczarterował dwa kolejne.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Renault planuje budowę dwóch nowoczesnych jednostek ro-ro.

Francuski Renault ujawnił swój ambitny plan budowy dwóch statków ro-ro napędzanych siłą wiatru. Jednostki miałyby powstać już w 2020 roku.

W ramach projektu Renault nawiązało współpracę z francuskim start-upem Neoline, założonym w 2015 roku, aby stać się pierwszym na świecie armatorem specjalizującym się w żeglujących statkach towarowych.

Według informacji prasowej, Renault i Neoline opracują najpierw 136-metrowy statek. Ostatecznym celem jest jednak zbudowanie dwóch żaglowców do 2020-2021, aby obsłużyć pilotażową trasę łączącą Saint-Nazaire, wschodnie wybrzeże USA i Saint-Pierre & Miquelon u wybrzeży Nowej Fundlandii.

Renault twierdzi, że projekt jest częścią strategii środowiskowej mającej na celu zmniejszenie swojego śladu węglowego o 25% w latach 2010-2022.

- Celem Groupe Renault jest zmniejszenie wpływu każdego pojazdu na środowisko w całym cyklu jego życia, od transportu części po dostawę i zakończenie eksploatacji - skomentował Jean-Philippe Hermine, wiceprezes ds. strategicznego planowania ochrony środowiska w Grupie Renault.

- Jesteśmy szczególnie zadowoleni, że Groupe Renault jest naszym pierwszym partnerem. Biorąc pod uwagę fakt, że tradycyjne morskie przewozy stanowią prawie 3% emisji CO₂ w Europie, mamy na celu zbudowanie innowacyjnego rozwiązania, które sprostałoby globalnemu wyzwaniu środowiskowemu – powiedział Jean Zanuttini, prezes Neoline.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Rynek transportu kontenerowego wciąż stoi w miejscu.

Rynek przewozów kontenerowych wciąż tkwi w tym samym miejscu co rok temu, a oczekiwane ożywienie opóźnia się. Widać to po stawkach frachtowych, które nadal nie mogą przekroczyć bariery 1000 pkt. W tym tygodniu indeks stawek na szlaku Azja-Europa Północna zanotował mały wzrost, do 747, o 12 pkt więcej niż tydzień temu.

Dane bazują na indeksie Shanghai Containerised Freight Index (SCFI), który bada stawki frachtu między innymi z portów chińskich w kierunku do Antwerpii, Felixstowe, Le Havre, Hamburga i DCT Gdańsk. Stawki na linii Azja - porty Morza Śródziemnego (i Czarnego) utrzymują się na podobnym poziomie – 783 pkt. Ogólny wynik SCFI wyniósł za to 890 pkt, napędzany frachtem z i do Ameryki Południowej.

Mimo trwającej zapaści na rynku kontenerowym, przewoźnicy wciąż wstrzymują się przed zawieszaniem swoich serwisów.

Wcześniejsze raporty Drewry pokazywały, że armatorzy kontenerowi powiększą zysk na koniec tego roku. Ta prognoza opierała się jednak na tym, że przewoźnicy będą podejmowali racjonalne decyzje. Tymczasem zdecydowana większość z nich zrezygnowała ze swojego modus operandi, które dotychczas zakładało wycofywanie serwisów w czasie niskich stawek i niskiego sezonu.

- Takie działanie byłoby uzasadnione w momencie wysokiego popytu i wysokich stawek frachtu, ale obecna sytuacja rynkowa jest od tego daleka – czytamy w raporcie.

Ta sytuacja w szczególności dotyczy serwisów na szlaku Azja-Europa, gdzie konkurencja cenowa jest najostrejsza.

- Po upadku Hanjin najwięksi armatorzy zawarli nieoficjalny rozejm, który zakładał nieobniżanie stawek. Rok po tym fakcie widać, że ten chwilowy pokój się chwieje – czytamy w raporcie Alphaliner.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Duński armator chce użyć roślinnych olejów do napędzania statków.

Norden A/S, duński armator, planuje użyć odpadowego oleju roślinnego do zasilania swojej floty. Ma to być kolejny sposób na obniżenie śladu węglowego w żegludze.

Norden obsługuje ponad 300 statków handlowych. Armator jeszcze nie wie, ile firm chce ich ładunków dostarczanych na statkach zasilanych olejem roślinnym, ale będzie dążyć do zaoferowania usługi wybranej części z nich.

Transport morski musi zmniejszyć o połowę emisję gazów cieplarnianych do 2050 roku, zgodnie z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej, która jest częścią Organizacji Narodów Zjednoczonych. Dzięki temu powstało już wiele innowacji w ciągu ostatnich kilku lat. Przykładowo projektanci statków poprawili efektywność dzięki lepszemu projektowi kadłuba.

- Przeprowadziliśmy testową podróż statku na oleju roślinnym w 2018 roku i możemy to zrobić na znacznie większą skalę w 2020 roku – powiedział Jan Rindbo, prezes Norden.

Zdecydowana większość statków Norden przewozi ładunki masowe, takie jak węgiel, rudy żelaza i zboże. Armator planuje zakup roślinnego paliwa od holenderskiego GoodFuels Marine. Przedsięwzięcie jest częściowo wspierane przez Varo Energy firmy Vitol Group.

Użycie oleju roślinnego pomogłoby to również w rozwiązaniu innego wyzwania branży transportowej: emisji siarki. Od 2020 r. statki będą musiały drastycznie zmniejszyć ilość emitowanego przez nie zanieczyszczenia do powietrza. Olej roślinny nie zawiera żadnych.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Teekay mocniej inwestuje w transport LNG.

Wraz ze wzrostem popularności paliwa LNG pojawia się coraz więcej jednostek do przewozu tego surowca. Jeden z czołowych armatorów gazowców, Teekay LNG Partners, właśnie wzbogacił o kolejny metanowiec do przewozu LNG o nazwie Oak Spirit.

Jednostka wyróżnia się przede wszystkim napędem zasilanym silnikami typu MEGI (gaz/diesel) kontrolowanymi elektronicznie. Oak Spirit będzie pracował dla koncernu energetycznego Cheniere Energy. Będzie przewoził gaz LNG z terminalu w Houston (USA), należącego do tej firmy.

Metanowiec powstał w koreańskiej Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), podobnie jak jego bliźniacza jednostka Creole Spirit, która została zwodowana we wrześniu zeszłego roku.

A w kolejce w DSME czeka siedem metanowców zamówionych przez Teekay LNG Partners. Oddanie następnej z nich - Torben Spirit, może być jednak przesunięte nawet do 10 miesięcy.

Wraz z pojawieniem się nowych globalnych norm emisji, morski przemysł żeglugowy w coraz większym stopniu kieruje swój wzrok ku skroplonemu gazowi ziemnemu jako alternatywy dla paliwa o wysokiej zawartości siarki.

Już teraz wykorzystywany do napędzania flot promowych i statków wycieczkowych, LNG zyskuje zwolenników wśród spedytorów ładunków, pomimo niechęci ze strony głęboko konserwatywnego przemysłu do wprowadzania poważnych zmian. Stawka jest wysoka: globalna flota żeglugowa zużywa obecnie około 4 milionów baryłek dziennie oleju napędowego o wysokiej zawartości siarki.

Przewiduje się, że popyt na bunkrowanie LNG w sektorze żeglugowym wzrośnie do 20-30 milionów ton rocznie do 2030 r., z poziomu poniżej 1 miliona ton obecnie.

Źródło: gospodarkamorska.pl

11 grudnia chrzest masowca PŻM. Po raz pierwszy od kilku lat odbędzie się w Polsce.

11 grudnia chrzest statku Polskiej Żeglugi Morskiej – poinformowało Radio Szczecin. Uroczystość po raz pierwszy od kilku lat odbędzie się w Polsce, a dokładnie w Policach. Masowiec otrzyma imię Gardno.

– Polska Żegluga Morska przede wszystkim ze względów oszczędnościowych odeszła teraz od tradycji chrztu statków w stoczni, czyli w Chinach, a chrzci statek w momencie, kiedy ten przyplynie do Polski – powiedział dla Radia Szczecin Krzysztof Gogol, rzecznik Grupy PŻM.

Matką chrzestną masowca Gardno zostanie Ełżbieta Majchrowicz, długoletnia pracownica PŻM.

Gogol poinformował Radio Szczecin, że Gardno to tzw. jeziorowiec przystosowany do żeglugi po Wielkich Jeziorach Amerykańskich. „To strategiczny od wielu lat rynek żeglugi morskiej” – powiedział.

Gardno to masowiec typu handy-size. Ma 200 m długości, 24 m szerokości i 36 643 t nośności. Statek został zbudowany w 2018 r. w chińskiej stoczni Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding, pływa pod bahamską banderą. W czwartek masowiec wyruszył z algierskiego portu Annaba w drogę do Polski. W Świnoujściu spodziewany jest 9 grudnia.

Jak poinformowało Radio Szczecin, na koniec tego roku PŻM ma dysponować flotą 61 statków.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Bałtycki Indeks towarowy znowu idzie w górę.

Bałtycki Indeks Towarowy w ostatnim tygodniu odbił się po ostatnim dużym spadku. W piątek jego wartość wyniosła dokładnie 1231 punktów, o 200 pkt więcej niż przed dwoma tygodniami.

Indeks bierze pod uwagę średnie, dzienne zarobki masowców typu: capesize (pow. 80 tys. ton nośności), panamax (60-80 tys. ton), supramax (35-59 tys. ton) oraz handysize (10-35 tys. ton).

Najwięcej wzrósł index capesize, o 251 pkt., do 1685 pkt. Oznacza to, że armatorzy tych masowców mogą liczyć na zarobki rzędu 19,453 dolarów dziennie.

Indeks panamaxów z kolei wzrósł o 145 punktów, do 1155 pkt. Oznacza to, że dzienne zarobki tych jednostek wyniosły 17511 dolarów dziennie.

Mniejsze statki tradycyjnie notują niższe fluktuacje stawek. Indeks supramaxów spadł o 5 pkt do 737 pkt, a handysize wzrósł o 24 pkt do 529 pkt.

Ostatnie lata były bardzo trudne dla armatorów masowców. Czołowi operatorzy zanotowali łącznie 5,8 mld dolarów straty na giełdzie przez ostatnie 5 lat – przyznał Stamatis Tsantanis, prezes Seanergy Maritime. Armatorzy, o których mowa, to Scorpio Bulkers, Diana, Navios, Genco, Eagle Bulk i Star Bulk.

Wyliczenia powstały na bazie oficjalnych bilansów armatorów z ostatnich 5 lat. Największe straty poniosło Genco - 1,7 mld dolarów. Za nim znalazł się armator Eagle, ze stratą 1,1 mld dolarów. Reszta przewoźników zanotowała straty poniżej 1 mld dolarów. Seanergy Maritime z drugiej strony zanotowało w tym okresie zysk 55 mln dolarów.

Bałtycki Indeks Towarowy rejestruje wzrosty popytu na towary przemysłowe, które z kolei wskazują na ekspansję gospodarczą. Jego użyteczność jako wiodącego wskaźnika szybko maleje w okresach ekspansji floty armatorów, przez co stawki nie reagują na wzrost przewiezionych towarów.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Sztuczna inteligencja zmierzy nasze emocje. „ Na podstawie e-maili umiemy przewidzieć, kto chce zmienić pracę”.

- Mierzenie i zrozumienie emocji odprowadzi do nowych poziomów kolektywnej świadomości - rozmawiamy z Peterem A. Galore na co dzień pracuje w MIT's Sloan School of Management, gdzie i rozwija możliwości sztucznych inteligencji.

Błażej Grygiel, Focus.pl: Proszę opowiedzieć o swoim projekcie monitorującym emocje. W jaki sposób sztuczna inteligencja oraz uczenie maszynowe mogą pozwalać na nowe odkrycia i badania na tym polu. Emocje wydają się czymś, czego nie da się zmierzyć, ale czy rzeczywiście tak jest?

Peter A. Gloor: Stworzyliśmy system o nazwie "happimeter", który używa smartwatcha do mierzenia ludzkich emocji z 90-procentową dokładnością w oparciu o swoje czujniki. Potrzebne są: akcelerometr, czujnik pracy serca, mikrofon oraz GPS by obliczyć radość i inne emocje właściciela. System zawdzięcza swoją dokładność

najnowszych osiągnięciom w dziedzinie SI i maszynowego uczenia, kalibrując dane odczytywane z zegarka. Model był „szkolony” przez 100 osób, głównie studentów, którzy nosili zegarek przez kilka miesięcy i oznaczali swój nastrój na urządzeniu. Po pewnym czasie zegarek zaczynał pokazywać swoje przewidywania co do nastroju właściciela, a ten oceniał jak bardzo są zgodne z prawdą. W ten sposób system stawał się coraz dokładniejszy. Potrafi on także zmierzyć inne emocje, takie jak stres, gniew lub nudę w zależności od otrzymywanych sygnałów.

Jakie zastosowanie może Pański pomysł znaleźć w firmach i środowiskach pracy?

- Happimeter i inne nasze systemy monitorujące emocje przez e-mail oraz social media są używane przez firmy do przewidywania satysfakcji klientów, dostawców i pracowników. Na przykład na podstawie korespondencji elektronicznej 70 tysięcy ludzi z jednego roku możemy przewidzieć z dokładnością 80-90 procent to czy ktoś chce opuścić firmę, na pięć miesięcy przed podjęciem decyzji.

Happimeter używany jest także w twórczych warsztatach dla banków do usprawnienia współpracy wśród uczestników. Możemy dzięki niemu mierzyć zadowolenie uczestników danego wydarzenia. Mamy także narzędzie do analizy social media o nazwie Galaxyscope, które identyfikuje wirtualne plemiona. To najbardziej lojalni klienci danej firmy, system pozwala dla przykładu porównywać czy klienci Gucciego i Diora są bardziej zainteresowani sportem czy sztuką.

Czy badanie i mierzenie emocji może prowadzić do prac nad manipulacją nimi i sztucznym ich wywoływaniem za pomocą SI i uczenia maszynowego?

Zależy, jaka jest definicja manipulacji, ponieważ oznacza ona odnalezienie tego co nas motywuje i wspieranie tych właśnie rzeczy. Myślę, że SI i uczenie maszynowe stworzy nowe metody komunikacji, ostatecznie prowadząc nas w stronę kolektywnej świadomości, gdzie nie będziemy już musieli używać słów za to będziemy odczytywać swoje myśli wzajemnie. Nasz happimeter sygnalizując to czy jestem wesoły czy smutny w ten sposób zmieni (lub zmanipuluje) moje zachowanie.

Obecnie SI używa się w wielu systemach, głośno mówi się o tym jak może pomagać odróżniając prawdziwe informacje od kłamstw i bronić nas przed fake-newsami. Czy rzeczywiście możemy ufać sztucznej inteligencji, jako strażnikom przed kłamstwem i manipulacją?

Uważam, że w ogóle nie powinniśmy ufać SI. Wręcz przeciwnie, SI oraz uczenie maszynowe wraz z Big Data są bardzo niebezpieczne, sugerują dokładność tam, gdzie jej nie ma. Oparte na SI systemy sprawiają, że wszystko wydaje się bardzo proste do przewidzenia za pomocą naciśnięcia jednego guzika i przeanalizowaniu przeszłych wzorów zakładając, że wydarzą się w przyszłości – co się NIE stanie. Dlatego bardzo ważne jest być świadomym podstawowych mechanizmów SI i uczenia maszynowego by orientować się wśród wielu niewiarygodnych prognoz.

Jaka będzie przyszłość SI oraz takich projektów jak Pana?

Mierzenie i zrozumienie emocji odprowadzi do nowych poziomów kolektywnej świadomości. Na przykład jeśli wszyscy w Polsce nosiliby happimeter znacznie dokładniej wiedzielibyśmy co sprawia, że jesteśmy szczęśliwi lub nie, co prowadzi do kolektywnego działania. Stalibyśmy się bardziej empatyczni, ponieważ dla przykładu Błażej mógłby bezpośrednio zobaczyć co uszczęśliwia Petera, a co nie. Używanie SI pozwoli na odczytanie, interpretację i przewidywanie kolektywnego umysłu natychmiastowo, prowadząc do zmiany zachowań na szeroką skalę – to fenomen, który nazywam „społeczną fizyką kwantową”.

Peter A. Galore na co dzień pracuje w MIT's Sloan School of Management, gdzie i rozwija możliwości sztucznych inteligencji.

Naukowiec odwiedzi Polskę w ramach konferencji "Masters and Robots", której Focus.pl jest patronem.

Źródło:Focus.pl

Info OMK.

Informacja o ofercie pracy.

Marynarz należący do naszej Organizacji poinformował, że armator holenderski poszukuje 4 kadetów / marynarzy do pracy na statku – masowiec / cukrowiec. Wynagrodzenie 1500 EURO.

W sprawie szczegółów proszę o kontakt z biurem OMK 91 422 02 02, biuro@nms.org.pl

Marynarski Fundusz Renty Chorobowej Organizacji Marynarzy Kontraktowych

Chcielibyśmy przypomnieć o uruchomieniu kolejnego serwisu pomocowego dla marynarzy należących do Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

Fundusz jest przeznaczony na udzielanie długoterminowych okresowych rent chorobowych dla marynarzy w bardzo ciężkiej sytuacji zdrowotnej.

Osobami uprawnionymi do korzystania z Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej są marynarze, spełniający łącznie następujące warunki:

1. Którzy należą do Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ S i legitymują się co najmniej 12 miesięcznym nieprzerwanym okresem przynależności do OMK, mają na bieżąco uregulowane składki członkowskie oraz nie posiadają zaległości wobec Związku.
2. Którzy przedstawiają:
 - a. aktualne świadectwo zdrowia marynarza wydanego przez lekarza medycyny pracy stwierdzające trwałą lub czasową niezdolność do pracy na morzu,
 - b. aktualną dokumentację medyczną stwierdzającą zły stan zdrowia oraz,
 - c. dokumenty przedstawiające aktualną sytuację materialną i zobowiązania finansowe.
3. Których niezdolność do pracy na morzu powstała w okresie przynależności do OMK NSZZ S
4. Którym nie przysługują i nie otrzymują innych środków finansowych lub zasiłków pieniężnych.
5. Którzy wypełnią wniosek o przyznanie renty z Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej.

Generalną zasadą, jaką Zarząd Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej ma obowiązek uwzględnić przy podejmowaniu decyzji o przyznaniu i wysokości renty jest sytuacja zdrowotna i materialna marynarza ubiegającego się o przyznanie renty.

Przy rozpatrywaniu złożonego wniosku o przyznanie renty z Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej Zarząd Funduszu uwzględni następujące czynniki:

1. Stan zdrowia marynarza w oparciu o przedłożoną dokumentację.
2. Wysokość dochodu na jednego członka rodziny, poparte oświadczeniem marynarza o przychodzie netto na osobę we wspólnym gospodarstwie domowym wraz ze wskazaniem miejsca pracy osób przebywających we wspólnym gospodarstwie domowym .
3. Braku innych dochodów na łądzie zgodnie z przedłożonym przez marynarza oświadczeniem.

Wniosek do pobrania na www.omk.org.pl

Przypomnienie o świadczonym przez OMK serwisie marynarskim

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 koszty 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)

Przyłącz się: www.omk.org.pl

El.Euro 2020. Terminarz polskiej grupy.

W niedzielne popołudnie poznaliśmy skład grupy eliminacyjnej, w której polscy piłkarze będą walczyć o bilety na EURO 2020. Kilka godzin później opublikowany został oficjalny terminarz meczów naszej reprezentacji. Biało-czerwoni rozpoczną eliminacyjne zmagania 21 marca i od razu zmierzą się z głównym rywalem do pierwszego miejsca w grupie, a więc Austriakami. Trzy dni później przeciwnikiem drużyny **Jerzego Brzęczka** będzie Łotwa, z którą zagramy na PGE Narodowym w Warszawie.

W pierwszej połówce roku nasi piłkarze zmierzą się jeszcze w Macedonię (wyjazd) oraz Izraelem (dom), a na kolejne mecze będziemy musieli czekać do jesieni, kiedy rozstrzygną się losy eliminacji i tego, kto zagra w finałach.

Kluczowy w tym układzie wydaje się być wrzesień, kiedy to zagramy na własnym boisku z Austriakami i na wyjeździe ze Słoweniami.

Wszystkie domowe spotkania reprezentacja Polski będzie rozgrywała na PGE Narodowym.

Terminarz "polskiej grupy" w eliminacjach EURO 2020:

KOLEJKA 1 (21 marca 2019)

- > **Austria - Polska** (20:45)
- > **Macedonia - Łotwa** (20:45)
- > **Izrael - Słowenia** (20:45)

KOLEJKA 2 (24 marca 2019)

- > Izrael - Austria (18:00)
- > **Polska - Łotwa** (20:45)
- > Słowenia - Macedonia (20:45)

KOLEJKA 3 (7 czerwca 2019)

- > Austria - Słowenia (20:45)
- > **Macedonia - Polska** (20:45)
- > Łotwa - Izrael (20:45)

KOLEJKA 4 (10 czerwca 2019)

- > Macedonia - Austria (20:45)
- > Łotwa - Słowenia (20:45)
- > **Polska - Izrael** (20:45)

KOLEJKA 5 (5-6 września 2019)

- > Izrael - Macedonia (20:45)
- > Austria - Łotwa (20:45)
- > **Słowenia - Polska** (20:45)

KOLEJKA 6 (9 września 2019)

- > Łotwa - Macedonia (20:45)
- > **Polska - Austria** (20:45)
- > Słowenia - Izrael (20:45)

KOLEJKA 7 (10 października 2019)

- > Austria - Izrael (20:45)
- > Macedonia - Słowenia (20:45)
- > **Łotwa - Polska** (20:45)

KOLEJKA 8 (13-15 października 2019)

- > **Polska - Macedonia** (20:45)
- > Słowenia - Austria (20:45)
- > Izrael - Łotwa (20:45)

KOLEJKA 9 (16 listopada 2019)

- > Słowenia - Łotwa (18:00)
- > Austria - Macedonia (20:45)
- > **Izrael - Polska** (20:45)

KOLEJKA 10 (19 listopada 2019)

- > Macedonia - Izrael (20:45)
- > Łotwa - Austria (20:45)
- > **Polska - Słowenia** (20:45)

Źródło: PiłkaNozna.pl

Wydarzyło się 03 grudnia- kalendarium

03 grudnia jest 337 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 28 dni. 03 grudnia jest Międzynarodowym Dniem Osób Niepełnosprawnych.

Imieniny obchodzą:

Atalia, Biryn, Ema, Emma, Franciszek, Franciszek

Ksawery, Gerlinda, Hilaria, Kasjan, Kryspin, Ksawery, Lucjusz, Łucjusz, Mirokles, Sofoniasz i Uniemir

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1266r. – Zmarł najprawdopodobniej otruty książę wrocławski Henryk III Biały, który osierocił 8-letniego syna Henryka IV Probusa. Rządy w księstwie objął brat zmarłego, arcybiskup Salzburga Władysław.

1786r. – Trzęsienie ziemi z epicentrum w Beskidach, odczuwalne od Wrocławia po Lwów.

1943r.– Na podwórzu spalonego domu przy ul. Puławskiej 21/23 oraz obok nieistniejącej już zajezdni tramwajowej przy ul. Puławskiej 13 w Warszawie Niemcy rozstrzelali 112 więźniów Pawiaka.

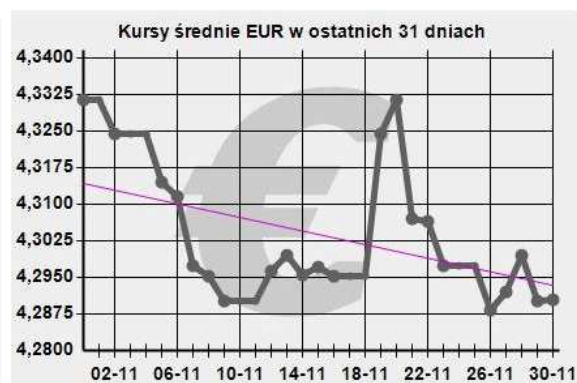
1945r... – Utworzono przedsiębiorstwo państwowe Centrala Produktów Naftowych (CPN).

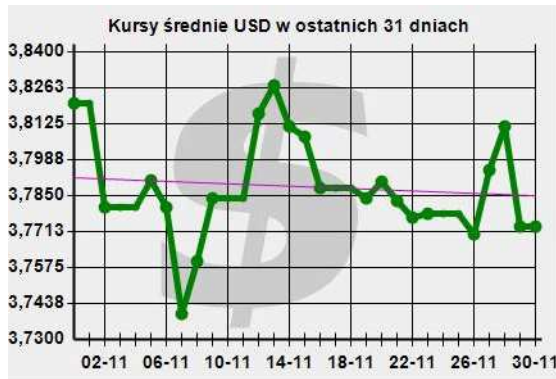
1961r. – Elektryk Stanisław Jaros usiłował dokonać drugiego zamachu bombowego na przebywającego w Sosnowcu Władysława Gomułkę. Zbyt późno odpalona bomba zabiła mężczyznę i ciężko zraniła dziecko..

1964r. – 8 członków załogi zginęło w pożarze okrętu podwodnego *ORP Sęp*.

1992r. – Powstała Federacja Rodzin Katyńskich.

Kursy walut (kursy średnie NBP)





Skojarzone: CB.F +4.91% ES.F +1.97% EURUSD +0.37% HG.F +2.10% USDPLN -0.71%

<< **CRUDE OIL WTI** (Commodities Futures: CL.F) | Ticker Rank: 3 (0)

Kurs 53.55 \$/bbl	Data 2018-12-03 09:22:30	Stopy zwrotu: 10 dni: -6.38% , YTD: -11.37%
Zmiana +2.62 (+5.14%)	Max/min 53.84 52.05	CL.F - 10 dni
Zmiana 1r -3.92 (-6.82%)	Max/min 1r 76.90 49.41	3 Gru 2018 9:22 CET
Otwarcie 52.12	Poprz. kurs 50.93	(C)Stooq
Bid	Ask	57
Wolumen	Obrót	56
LOP	Transakcje	55
		54
		53
		52
		51
		50

https://stooq.pl/ Interwał 1 Godz.

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

*Data is delayed | USD

Last | 11/30/2018

52 week range

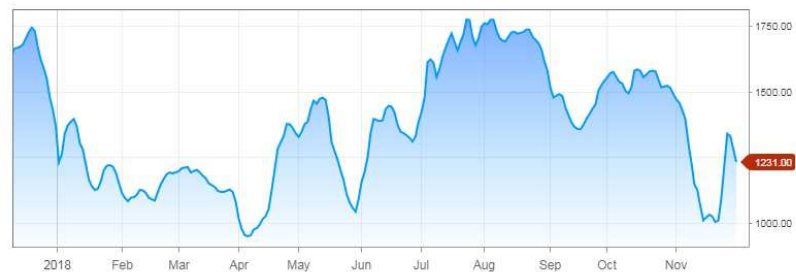
1,231.00 **-50 (-3.90%)**

948.00 - 1,774.00

1D 5D 1M 3M 6M YTD 1Y 5Y ALL

+ Comparison

1D Display Studies + ↻



SUMMARY NEWS PROFILE

KEY STATS

Day High 1,231.00 Day Low 1,231.00 1 Year % Chg -18.82

Rozrywka

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

(c) 2018 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2018 OnlineSudoku.pl



Budzi się facet na tylnym siedzeniu jadącego auta. Spogląda na siedzenie kierowcy, a tam wielki, napakowany typ z czerwoną skórą i rogami na głowie.

- Co się dzieje? Gdzie ja jestem?! - pyta się kierowcy.

- Umarłeś. Jestem diabłem i wiozę cię tam, gdzie twoje miejsce.

Facet wygląda za okno i błednie.

- Jak tu strasznie, brzydko... I tak szaro, depresyjnie.

- Zgadza się - mówi diabeł.

- Te sypiące się ruiny, jak po zagładzie.

- Tak...

- I ten dym, smog... Jak tu śmierdzi, nie ma czym oddychać!

- To prawda.

- To piekło jest straszne! - woła przerażony pasażer.

- Jakie piekło? - dziwi się diabeł - jeszcze z Krakowa nie wyjechaliśmy.