Aktualna informacja dla marynarzy. Nadal obowiązuje zwolnienie z kwarantanny po powrocie ze statku – stan na dzień 17-05-2021 r

Z uwagi na publikację Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 06-05-2021 r. , informujemy, iż nadal kwarantanny po przekroczeniu zewnętrznej granicy UE w ramach wykonywania czynności zawodowych **nie muszą odbywać marynarze, rybacy oraz inni członkowie załóg statków morskich, pomimo wprowadzonych zmian w Rozporządzeniu. Rozporządzenie nie rozszerza ani nie zawęża rodzaju osób, podlegających obowiązkowej kwarantannie – w tym zakresie stosuje się przepisy dotychczasowe.**
Marynarze nadal są zwolnieni z obowiązku odbywania kwarantanny, wracając ze statku do domu po zakończeniu kontraktu.

Źródło: www.omk.org.pl

Co zrobić, kiedy statek udaje się do Strefy zagrożonej atakami pirackimi.

Największe ryzyko wtargnięcia piratów na statek istnieje przy jednym lub większej ilości poniższych czynników:
- Niska prędkość - prędkość 15 węzłów wydaje się być graniczną dla ataków pirackich;
- Niska wolna burta;
- Nieadekwatne planowanie i procedury;
- Widoczny niski stan zaalarmowania i/lub ewidentnych środków ochrony w własnej;
- Wyraźnie widoczna jest wolna reakcja ze strony statku;
- Sprzyjająca pogoda - prędkość wiatru powyżej 18 węzłów oraz wysokość fali powyżej 2m uznaje się za graniczne dla ataków pirackich.

Do ataku piraci najczęściej wykorzystują:
- małe, otwarte łodzie (skiffy) o dużej szybkości - najczęściej podchodzą baksztagiem (ukośnie) do burt i/lub od rufy;
- statek macierzysty (większa jednostka) - często są to odpowiednio przystosowane kutry rybackie, które umożliwiają błyskawiczne opuszczenie małych, szybkich łodzi do przeprowadzenia bezpośredniego ataku.

Pamiętaj:
- Najwięcej ataków przeprowadzono podczas wschodu lub zachodu słońca,
- Większość prób uprowadzeń została odparta przez załogi statków, które wcześniej uczestniczyły w planowaniu i przeszkoleniu w zakresie zastosowania pasywnych środków zaradczych.
- Jeżeli statek może rozwinąć prędkość powyżej 18 węzłów nie zaleca się zwalniania w korytarzach tranzytowych.

ZALECANE NAJLEPSZE PRAKTYKI ZARZADZANIA (BMP) (wyciąg)
Wyjaśnienia: UKMTO
Dubaj - jest pierwszym punktem kontaktowym dla statków w regionie. Codzienna wymiana informacji pomiędzy Kapitanami i siłami zbrojnymi realizowana jest przez UKMTO Dubaj, rozmawiający ze statkami i współpracujący bezpośrednio z MSCHOA i dowódcami marynarki na morzu. UKMTO wymaga regularnych uaktualnień pozycji i zamierzonych ruchów statków, wykorzystując te informacje do pomagania jednostkom marynarki wojennej w utrzymywaniu dokładnego obrazu Ŝeglugi. Centrum Bezpieczeństwa Morskiego - Róg Afryki (MSCHOA) - jest władzą planującą i koordynującą dla sił Unii Europejskiej (EU NAVFOR) w Zatoce Adeńskiej oraz w obszarze u wybrzeży Somalii.

Morski Oficer Łącznikowy (MARLO) - operuje jako kanał dla wymiany informacji w ramach regionu między Połączonymi Siłami Morskimi (CMF) i wspólnotą Żeglugi komercyjnej.

Zalecenia:

- Przed rozpoczęciem tranzytu przez obszar wysokiego ryzyka, armator i Kapitan powinni przeprowadzić własną ocenę tego ryzyka w celu oszacowania prawdopodobieństwa i konsekwencji ataków pirackich na statek, w oparciu o najnowsze dostępne informacje. Rezultatem tej oceny powinien być dobór środków prewencji, złagodzenia skutków ataku i przywrócenia stanu wyjściowego, które będą kombinacją ustawowych wymagań i środków uzupełniających do zwalczania piractwa.
- Procedury zarządzania kryzysowego armatora powinny uwzględniać należyte środki reagowania na zagrożenie piractwem poprzez przyjęcie zaleconych przez IMO oraz innych praktyk odpowiadających konkretnym okolicznościom i typowi statku.
- Władze marynarki wojennej wymagają zgłoszenia przejścia z wyprzedzeniem, aby były w stanie zidentyfikować stopień narażenia na atak i zaplanować właściwą ochronę.
- Chociaż należy podejmować działania uniemożliwiające wejście piratów na statek, najważniejsze jest bezpieczeństwo załogi i pasażerów.
- Zdecydowanie zaleca się, aby działy zarządzania lub eksploatacji armatora uzyskały dostęp do zastrzeżonych sekcji strony internetowej MSCHOA (http://www.mschoa.org), i mogły dokonać przeglądu zawartych tam informacji i podzielić się nimi ze swoją flotą.
- Od armatora zależy wykorzystywanie prywatnej ochrony, ale nie jest zalecane używanie uzbrojenia. • Należy rozpatrzyć dodatkowe środki dla zwiększenia ilości marynarzy wachtowych.
- Należ rozpatrzyć wyposażenie statku w Środki Samoochrony (SPM) przed przejściem przez obszary wysokiego ryzyka.
- Przed przejściem przez rejon zagrożony należy przekazać załodze statku maksymalną ilość niezbędnych informacji.
- Przygotowania do przejścia przez zagrożoną strefę nie powinny generować nadgodzin, aby załoga w czasie tranzytu była dobrze wypoczęta.
- Oficerowie powinni przećwiczyć manewrowanie zygzakami i sprawdzić jaki wpływ mają takie manewry na prędkość statku.
- Dobrze zaplanować system wacht - dodatkowy obserwator na mostku, na statkach z siłowniami bezwachtowymi powinien być wachtowy.
- Statek powinien być wyposażony we wszelką literaturę związaną z ochroną przed atakami pirackimi, która powinna być udostępniona wszystkim członkom załogi.
- Jeżeli statek nie ma dostępu do Internetu powinno się zapewnić, aby odpowiednio wcześniej statek został zaopatrzony w najświeższe informacje dotyczące danej strefy, które nie są lub nie mogą być rozpowszechniane morskimi środkami komunikacji.
- Zabezpieczyć i kontrolować dostęp na mostek, do siłowni, pomieszczenia maszyny sterowej oraz pomieszczeń załogowych/przestrzeni wewnętrznych. Wszystkie potencjalne punkty dostępu (drzwi, włazy, wentylatory itd.) powinny zostać ocenione pod kątem ryzyka i odpowiednio zabezpieczone, zwłaszcza jeśli potencjalny punkt dostępu jest dostatecznie duży aby wszedł przezeń napastnik. Dostęp do i z pomieszczeń oraz wewnętrznych przestrzeni roboczych podczas przechodzenia w tranzycie przez obszar wysokiego ryzyka powinien zostać ograniczony do jednego punktu wejścia.
- Sprawdzić, czy wszystkie drabiny i wyposażenia zaburtowe są zwinięte lub wciągnięte na pokład.
- Sprawdzić czy środki samoochrony zainstalowane z wyprzedzeniem, są nadal dobrze zamontowane i funkcjonują jak zamierzono.

Statkowa polityka AIS SOLAS zezwala Kapitanowi na podejmowanie decyzji dotyczącej wyłączenia AIS (systemu automatycznej identyfikacji) jeśli przekonany jest on, że używanie systemu zwiększa ryzyko narażenia statku.
Mimo to, aby siły marynarki wojennej mogły śledzić statek na obszarze GoA , zaleca się kontynuowanie transmisji AIS przy ograniczeniu jej do tożsamości statku, pozycji, kursu, szybkości oraz informacji dotyczących statusu nawigacyjnego i bezpieczeństwa.

Aktualnie siły marynarki wojennej zalecają całkowite wyłączenie.
Przed podjęciem ostatecznej decyzji zaleca się kontakt z MSCHOA.

PRZYGOTOWANIE DO PRZEJŚCIA PRZEZ STREFĘ ATAKÓW PIRACKICH

Poniżej przedstawiono kilka propozycji, które powinny zostać rozpatrzone przed przejściem przez zagrożoną strefę:

- Jeśli statek ma stosunkowo niską wolną burtę, rozpatrzyć możliwość zwiększenia szerokości nadburcia dla uniemożliwienia zarzucenia haków. Sprawdzić stronę internetową MSCHOA dla uzyskania przykładów takich rozwiązań.
- Zaleca się wyznaczenie punktu zbiorczego albo „cytadeli" na wypadek ataku pirackiego oraz sprawdzenie procedur zamykania celem opóźnienia dostępu do kontroli nad statkiem i uzyskania czasu. W sytuacji idealnej powinno to być z dala od grodzi i iluminatorów.
- Rozpatrzyć wykorzystanie manekinów przy relingach, aby udawały dodatkowych obserwatorów „na oku". Jeśli jednak konstrukcja statku powoduje istnienie martwych obszarów, wówczas może zachodzić konieczność obsadzenia ich ludźmi.
- Sugeruje się utrzymywanie pomp pożarowych i/lub węży pod ciśnieniem i w gotowości do użycia w miejscach najwyższego zagrożenia.
- Rozpatrzyć należy także stworzenie kurtyny wodnej wokół statku dla dodatkowego powstrzymania przed wejściem.
- Rozpatrzyć zastosowanie drutu kolczastego/barier fizycznych wokół rufy/najniższych punktów dostępu, odpowiednio do bezpieczeństwa załogi i jej drogi ucieczki.
- Rozpatrzyć prowadzenie obserwacji przy użyciu noktowizorów w porze ciemności.
- Rozpatrzyć wykorzystywanie do obserwacji telewizji przemysłowej (jeśli jest zamontowana).

W TRANZYCIE - OPERACJE

- Załoga statku nie powinna być narażona na nieuzasadnione ryzyko spowodowane wykorzystywaniem środków samoochrony (SPM).
- Wszystkie statki wewnątrz GoA wzywane są zdecydowanie do korzystania z IRTC i kierowania się instrukcjami oraz harmonogramami MSCHOA dostępnymi na stronie internetowej MSCHOA .
- W porze nocnej nie należy wyłączać świateł nawigacyjnych. Kieruj się wytycznymi władz Państwa Bandery.
- Światła pokładowe włączać jedynie jeśli wymaga tego bezpieczeństwo. Chroń załogę przed narażaniem jej na zbędne ryzyko. Na pokładzie, podczas przechodzenia przez obszar wysokiego ryzyka, należy wykonywać jedynie niezbędne prace. Kapitanowie powinni, tak dalece jak to jest możliwe, utrzymywać załogę poza otwartymi przestrzeniami w porze ciemności, mając jednak świadomość obowiązku prowadzenia przez cały czas pełnej i właściwej obserwacji.

Nie inicjuj oporu , może to prowadzić do wzrostu przemocy i skrzywdzenia załogi.

10 PUNKTÓW O KTÓRYCH NALEŻY PAMIĘTAĆ

1. **Piractwo jest interesem**

- Miejcie świadomość, że piractwo w Somali różni się od piractwa w innych regionach w dwóch zasadniczych kwestiach.
- Piraci atakują statek głównie po to aby zająć go wraz z załogą dla okupu, ale także rabują mienie i wyposażenie znajdujące się na statku. Skuteczne akty piractwa wiążą się z przetrzymywaniem załogi dla okupu.
- Piraci somalijscy uznają akty piractwa za interes, uznając wszelkie zbędne szkody lub obrażenia cielesne załogi jako utrudnienie w negocjacjach w sprawie okupu. Do dzisiaj przemoc wobec załóg statków jest na stosunkowo niskim poziomie w porównaniu z innymi regionami wokół Afryki.

2. **Pozostań spokojny**

W trakcie ataku może dojść do wymachiwania bronią lub do jej użycia. Dotąd wszystko wskazuje na to, że działania takie mają na celu zastraszenie kapitanów aby stali się ulegli. Jeśli twój statek opanują piraci, spokojna postawa pomoże zmniejszyć stopień przemocy. Pamiętaj, natychmiast po zakończonym

powodzeniem ataku, piraci mogą obawiać się odbicia statku przez siły zbrojne. Będą zadowoleni z przejęcia władzy nad statkiem i załogą i starali się o wzmocnienie swej ilości w możliwie krótkim czasie. Ważne znaczenie ma na tym etapie unikanie powodowania wzrostu napięcia z piratami, ponieważ może to spowodować obrażenia lub szkody dotyczące was samych.

3. Akceptacja

Jeśli twój statek opanowany został przez piratów, zaakceptuj to, że możesz być przez nich przetrzymywany przez dłuższy czas. Typowy okres przetrzymywania wynosi od 6 do 12 tygodni, ale może trwać znacznie dłużej w zależności od powodzenia negocjacji.

Powinieneś:

• Zapewnić piratów, że nie będziesz sprawiał im kłopotów.

• Starać się utrzymywać na statku możliwie najlepsze warunki bytowe - negocjuj to w razie potrzeby z piratami. Pamiętaj, że na statku, w czasie uprowadzenia, może żyć pięćdziesięciu lub więcej piratów. Przejmą oni kabiny, jednak jeśli będziecie rozsądni, możecie zachować dla siebie i pozostałych członków załogi dobre warunki.

• Wykonuj pozytywne, rutynowe ćwiczenia fizyczne i psychiczne. Pozwoli ci to dawać sobie radę z przetrzymywaniem i pomoże produktywnie spędzać czas. Staraj się utrzymywać regularny harmonogram snu.

4. Współpracuj kiedy jest to możliwe

Współpracuj w zakresie żądań piratów. Pamiętaj, że podczas twego przetrzymywania prowadzone są negocjacje. W ramach tych negocjacji piraci mogą inscenizować przemoc lub akty zastraszania, aby wesprzeć swoje żądania. Mogą także domagać się od was pozowania do fotografii, albo zbierać was na pokładzie, gdzie będziecie wyraźnie widoczni. Działania te stanowią część procesu negocjacyjnego i nie należy się im sprzeciwiać. Staraj się utrzymać pozytywny nastrój psychiczny, a kiedy to tylko możliwe wykazuj dobry humor. Jeśli będziesz „lubiany" przez napastników, zachodzi mniejsze prawdopodobieństwo poddania cię molestowaniu lub przemocy.

5. Bądź przygotowany

Ostrzeż rodzinę i krewnych przed wyjazdem w domu o ewentualnych istniejących zagrożeniach. Może to wywołać pewne zmartwienia, ale omówienie tych spraw w sposób otwarty przed przechodzeniem tego obszaru, pomoże im dać sobie radę w sytuacji, gdy będziesz przetrzymywany, jeśli statek zostanie opanowany przez piratów. Możesz zostać zmuszony (lub poproszony) do skontaktowania się z rodziną w trakcie przetrzymywania. Możesz otrzymać nakaz poinformowania rodziny, że rzeczy mają się na statku znacznie gorzej niż w rzeczywistości.

Uprzedzenie o możliwości zaistnienia takiej sytuacji spowoduje znaczne zmniejszenie negatywnego wpływu na twych najbliższych w domu, niż miałoby to miejsce, gdyby nie zostali oni przygotowani i nie rozumieli przebiegu wydarzeń.

6. Unikaj narkotyków

„Khat" jest powszechnie używanym narkotykiem w regionie Somalii. Jeśli piraci na twoim statku używają tego lub innych narkotyków, powinieneś zachowywać ostrożność i unikać jakichkolwiek konfrontacji kiedy są oni pod wpływem działania takich substancji. W czasie przetrzymywania nie powinieneś dać się skusić do wzięcia narkotyków. Użycie narkotyków może przynieść chwilowa ulgę, jednak negatywne skutki głodu narkotykowego oraz zwiększone napięcie w wyniku łaknienia, mogą doprowadzić do zbędnej przemocy ze strony napastników.

7. Nie wdawaj się w spory

Nie angażuj się w spory między porywaczami. Pamiętaj, że piraci mogą obawiać się innych grup piratów oprócz normalnych napięć regularnie występujących w tym regionie. Takie napięcia lub obawy mogą prowadzić do kłótni lub walk między piratami. Staraj się pozostawać z dala od takich sporów.

8. Bądź cierpliwy

Miej świadomość, że proces wpłacania okupu jest bardzo stresujący dla piratów, dlatego mogą oni być bardziej wzburzeni niż normalnie. W tym czasie staraj się unikać kontaktów z piratami. Skoncentruj się na ustanowieniu rutyn i wzorców zachowania nie zwracając na siebie zbędnej uwagi. Może upłynąć kilka dni między zapłaceniem okupu a uwolnieniem zakładników. Nie spodziewaj się natychmiastowego uwolnienia.

9. Weź udział w spotkaniu informacyjnym po wydarzeniu

Przyczyń się do odbycia spotkania informacyjnego tak wcześnie po zwolnieniu jak to tylko możliwe. Informacje jakie przekażesz mogą pomóc ci poradzić sobie z tym czego doświadczyłeś, oraz pomogą władzom w uzyskaniu

dokładniejszego obrazu taktyk i metod stosowanych przez piratów. Informacje te mogą pomóc w zapobieganiu lub zajmowaniu się atakami w przyszłości.
Staraj się zapamiętać możliwie najwięcej o piratach, ich działaniach, wyposażeniu, zwyczajach, komunikowaniu się na statku i poza statkiem, posiadanym uzbrojeniu, ilości osób na statku, rutynach, zmianach personelu itd. Przekaż te informacje podczas spotkania informacyjnego po wydarzeniu celem udzielenia pomocy władzom.

10. Staraj się o porady

Po zwolnieniu staraj się o porady i wsparcie. Obserwuj swoje nastroje i zachowania po uwolnieniu. Nie reaguj negatywnie jeśli inni komentują zmiany twojej osobowości, czy twoje zachowania. Pamiętaj, że przeszedłeś przez trudne i stresujące doświadczenia. Musisz dawać sobie radę z emocjonalnymi, fizycznymi i psychicznymi skutkami swego przeżycia. Bądź otwarty w kwestiach swego doświadczenia, akceptuj wszelką dostępną pomoc

Źródło omk.org.pl

Kontakt z OMK.

Informujemy, że w związku ze specyfiką pracy naszego biura i zaostrzonej sytuacji związanej z COVID-19 Biuro OMK będzie zamknięte do odwołania.

We wszystkich sprawach proszę kontaktować się drogą e-mail: biuro@nms.org.pl

W pilnych sprawach dot. spraw roszczeń prosimy o kontakt pod awaryjnym numerem telefonu:

516 516 900.

W pozostałych pilnych sprawach pod nr telefonu:

696 322 422.

Powyższe wynika z obowiązującej ustawy z dnia 2 marca 2020 roku o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. z 2020 r., poz. 374)

Źródło:omk.org.pl

Informacja o ograniczeniach i procedurach w podmianach załóg w portach na świecie.

Po rozprzestrzenianiu się COVID-19 w portach na całym świecie, obowiązują ograniczenia, środki bezpieczeństwa i procedury które cały czas się zmieniają w związku z dynamiką rozwoju pandemii.
Poniżej link do aktualizowanej mapy z zaznaczeniem części świata, Państwami i ograniczeniami związanymi z podmianami załóg.
Udostępniona jest na stronie UKP&I Club www.ukpandi.com

http://geollectcoronavirusdashboard.com.s3-website.us-east-2.amazonaws.com/

Źródło: www.omk.org.pl

Hapag Lloyd odnotował 1,5 mld dolarów zysku w pierwszym kwartale.

Niemiecka linia kontenerowa, Hapag-Lloyd, zanotowała mocny początek z roku z zyskiem netto 1,45 mld dolarów w pierwszym kwartale. Oznacza to masywny wzrost zysku (o 1423 proc.) w stosunku do 1 kwartału 2020 roku.

- Ze względu na wysoki popyt na przewozy kontenerowe skorzystaliśmy z lepszych stawek frachtowych, zwłaszcza na rynku spotowym. Ponadto ceny bunkrów były niższe niż w 2020 roku. W rezultacie zakończyliśmy pierwszy kwartał bardzo pozytywnym wynikiem finansowym i ogólnie spoglądamy wstecz na dobry początek roku - powiedział Rolf Habben Jansen, dyrektor generalny Hapag -Lloyd.
Zysk przed odliczeniem odsetek, podatków, amortyzacji (EBITDA) w pierwszym kwartale wyniósł 1,9 miliarda dolarów, podczas gdy zysk przed odsetkami i podatkami (EBIT) wzrósł do około 1,5 miliarda dolarów, co oznacza wzrost o około 1300 proc. w porównaniu z rokiem ubiegłym. Przychody wzrosły w pierwszym kwartale o około 33% do około 4,9 mld, w szczególności ze względu na wyższą średnią stawkę przewozową, która wzrosła o około 38 proc., osiągając wysokość 1 509 USD / TEU w porównaniu z 1094 USD / TEU w I kwartale 2020 roku. Wolumen transportu spadł 2,6 proc. kwartalnie.
Hapag-Lloyd również potwierdził swoją prognozę na 2021 rok i oczekuje wysokiego wzrostu EBITDA i EBIT. Spółka widzi kontynuację obecnej sytuacji rynkowej w drugim kwartale przed „stopniową" normalizacją w drugiej połowie roku.
- O ile pozytywny trend w zyskach prawdopodobnie utrzyma się w drugim kwartale tego roku, to w drugiej połowie się stopniowej normalizacji. Prognoza ta pozostaje jednak obarczona znaczną niepewnością ze względu na szereg czynników, w tym: ponadprzeciętną zmienność stawek frachtowych w tym czasie; wyzwania operacyjne, takie jak infrastrukturalne wąskie gardła; oraz niemożność przewidzenia przyszłego przebiegu lub skutków ekonomicznych pandemii Covid-19 - powiedział Hapag-Lloyd w komunikacie.
Rolf Habben Jansen dodał: - Chociaż pozostajemy optymistami co do roku 2021 jako całości, konsekwencje pandemii COVID-19 nadal stanowią ogromne wyzwanie dla wszystkich uczestników rynku. Zrobimy wszystko, co w naszej mocy, aby jak najszybciej znormalizować to trudne otoczenie rynkowe i udostępnić jak najwięcej przepustowości. Podwoimy również nasze wysiłki, aby zapewnić najlepszą możliwą jakość usług naszym klientom - ponieważ wiemy, że możemy i nadal musimy działać lepiej na tym froncie - i będziemy nadal wdrażać naszą Strategię 2023.
Flota Hapag-Lloyd składa się obecnie z 241 nowoczesnych kontenerowców o łącznej zdolności przewozowej 1,7 miliona TEU, co czyni go piątym co do wielkości przewoźnikiem liniowym z około 7% udziałem w światowym rynku, według Alphaliner.

Źródło: gospodarka morska.pl

Armatorzy zablokowali zbiornikowce. Ustawa Jonest Act pogłębia kryzys na rynku ropy w USA.

Armatorzy zablokowali zbiornikowce pod banderą USA. Wysiłki mające na celu dostarczenie paliwa do obszarów w Stanach Zjednoczonych borykających się z niedoborami zostały spowolnione.
Zamknięcie sieci Colonial Pipeline w celu udaremnienia cyberataku, zakłóciło prawie połowę dostaw paliwa na Wschodnim Wybrzeżu i pozostawiło części południowego wschodu w obliczu poważnego niedoboru ropy i oleju napędowego.
W środę w informacji prasowej Colonial podaje, że zaczął się ponownie uruchamiać rurociąg, po czym dodał, że powrót łańcucha dostaw paliwa do normy zajmie kilka dni. Ceny pomp wzrosły do najwyższych od siedmiu lat, ponieważ kierowcy spieszą się, by napełniać zbiorniki. Jednym ze sposobów złagodzenia tego niedoboru byłby transport paliwa statkiem z rafinerii u wybrzeży Zatoki Perskiej. Zapotrzebowanie na ropę we wschodniej części wybrzeża USA mogło zostać zaspokojone poprzez dostawę drogą morską.
Tankowce z amerykańskim towarem
Jedynie tankowce pływające pod banderą Stanów Zjednoczonych mogą odbywać rejsy przewożące towary amerykańskie wzdłuż wybrzeża kraju, zgodnie z przepisami Jones Act. Według kierownictwa firmy i źródeł rynkowych kilka z około 60 jednostek należących do floty tankowców pływających pod banderą USA, które obejmują głównie tankowce i barki, zostało wycofanych z eksploatacji z powodu niskiego popytu, przed zamknięciem rurociągu Colonial Pipeline.

Uruchomienie tankowców na biegu jałowym zajmie co najmniej 10 dni, oznajmił rzecznik firmy żeglugowej Overseas Shipholding Group Inc. – Z pewnością moglibyśmy dość szybko reaktywować niektóre tankowce, gdyby rurociąg nie działał przez dłuższy czas – dodaje Reuterowi.
Jednak niektórzy armatorzy prosili potencjalnych czarterujących, o podpisanie długoterminowych kontraktów, co utrudnia szybką reakcję na kryzys, podają dwa znane źródła.
– Aby je reaktywować, właściciele prosili o więcej niż 1 rejs – raz na kilka miesięcy – komentuje jedno ze źródeł żeglugowych.
Właściciele szukają również stawki, która sprawiłaby, że opłaca się im wyczarterować statek z jego zakotwiczenia. Jedno ze źródeł podało, że możliwe jest stosunkowo szybkie rozmieszczenie dużych barek stojących na biegu jałowym, ponieważ można je holować ale wymaga to dużo formalności. Rząd USA rozważa zniesienie ograniczeń Jones Act, w ramach środków nadzwyczajnych.
Trzy statki zabezpieczone
Rafinerie i hurtownicy tymczasowo zabezpieczyli co najmniej trzy statki pływające pod obcą banderą na wypadek, gdyby rząd Stanów Zjednoczonych zrzekł się Jones Act, podają źródła.
– Nic się nie zmienia, ale to wszystko na wszelki wypadek – mówi jeden z maklerów.
Eksperci twierdzą, że nawet po zrzeczeniu się ustawy Jones Act i znalezieniu międzynarodowych statków do czarteru, tylko kilka portów w najbardziej dotkniętych regionach południowo-wschodnich Stanów Zjednoczonych, takich jak Floryda i Savannah w stanie Georgia, jest w stanie przyjąć duże tankowce.
Po przybyciu ładunków flota ciężarówek będzie musiała przetransportować paliwo z portu do centrów w głębi lądu.
Dostawcy dążą również do sprowadzenia statków z Europy do portu w Nowym Jorku, chociaż ich przybycie zajmie trochę czasu, a stamtąd kolejne dni, aby przetransportować paliwo tam, gdzie jest potrzebne.
– Najlepszym miejscem do dostarczania dużych ładunków jest port w Nowym Jorku, ponieważ to właśnie tam spotyka się duże ładunki dla Europy. Niektóre z pozostałych portów niekoniecznie będą miały odpowiednią infrastrukturę – mówi Alan Gelder, wiceprezes ds. Rafinacji, rynków chemikaliów i ropy naftowej w firmie Wood Mackenzie.

Źródło:gospodarkamorska

Spadki ropy w związku z kryzysem Covid-19 w Indiach czy panika po atakach ransomware?

Ceny ropy spadły w czwartek o ponad 2 proc., gdy kryzys Covid-19 w Indiach pogłębił się, a kluczowy rurociąg w USA wznowił działalność, zatrzymując wzrost, który podniósł cenę ropę do najwyższego poziomu od ośmiu tygodni po tym, jak IEA i OPEC prognozowały odbicie globalnego popytu w dalszej części roku.
Cena ropy Brent wyniosła 3,36 proc. czyli 2,33 USD, po 66,99 USD za baryłkę, po wcześniejszym wzroście o 1 proc. w środę. West Texas Intermediate (WTI) stracił 2,32 USD, czyli 3,5 proc. do 63,74 USD za baryłkę, po wzroście o 1,2 proc. w poprzedniej sesji.
Jeśli te straty się utrzymają, oba kontrakty odnotowałyby największe dzienne spadki w ujęciu procentowym od początku kwietnia. Niepokojącym sygnałem dla popytu na ropę, było przetoczenie się przez Indie – trzecim co do wielkości importerze ropy na świecie, nowej odmiany koronawirusa.
Lekarze nie byli w stanie powiedzieć, kiedy przyrost nowych infekcji ustabilizuje się. Inne kraje wyrażają zaniepokojenie możliwością przenoszenia tej groźnej odmiany wirusa.
– Narastają obawy, że niekontrolowane rozprzestrzenianie się koronawirusa w Indiach i Azji Południowo-Wschodniej zmniejszy popyt na ropę – komentują w raporcie analitycy PVM.
Oczekuje się jednak, że jego wpływ będzie stosunkowo krótki, a w drugiej połowie roku nastąpi zdrowe ożywienie wzrostu popytu na ropę.
USA. Są niedobory paliwa

Tymczasem w południowo-wschodnich Stanach Zjednoczonych pogłębiają się niedobory paliwa. Nastąpiło to sześć dni po zamknięciu Colonial Pipeline, największej sieci rurociągów naftowych w USA, po ataku ransomware, którego zgodnie z ustaleniami FBI – dokonała cyberprzestępcza grupa DarkSide.
W środę zaczęto powoli uruchamiać rurociąg, a firma Colonial, która pompuje ponad 2,5 miliona baryłek dziennie paliwa, w komunikacie prasowym poinformowała, że ma nadzieję, że duża część sieci będzie działać do końca tygodnia.
– Chociaż zakłócenie jest znaczące dla lokalnych rynków detalicznych, jego wpływ nadal będzie prawdopodobnie przejściowy, ponieważ nie ma fizycznego uszkodzenia rurociągu – oznajmili analitycy Goldman Sachs.
Dolar również umocnił się w porównaniu z koszykiem innych walut, przez co ropa stała się droższa dla posiadaczy innych walut.

Źródło:gospodarkamorska

BIMCO: Złomowanie tankowców na drodze do przekroczenia 11-letniego rekordu.

W pierwszych czterech miesiącach 2021 roku suma tonażu wysłanego na złom już przekroczyła wspólny wynik z 2019 i 2020 roku. Powodem tej sytuacji są dramatyczne niskie stawki frachtowe.
Według BIMCO, jeśli to tempo utrzyma się przez resztę roku, jedenastoletni rekord złomowania zostanie pobity. Jak dotąd w tym roku globalną flotę handlową opuściło 10 tankowców do przewozu ropy naftowej i 38 tankowców do przewozu produktów naftowych.
Wzrost złomowania nastąpił dopiero po pierwszych dwóch miesiącach. W tamtym okresie tylko 11 tankowców zostało sprzedanych do rozbiórki, podczas gdy w marcu i kwietniu całkowita nośność zezłomowanych tankowców przekroczyła 1 miliona DWT.
Zwraca uwagę wzrost sprzedaży rozbiórkowej tankowców do przewozu produktów naftowych, natomiast liczba zezłomowanych tankowców do przewozu ropy nie robi wrażenia.
- Właściciele tankowców zarobili dużo pieniędzy w okresie boomu w 2019 i 2020 roku. Nikomu nie brakuje gotówki i nie szukają aktywnie możliwości likwidacji aktywów - mówi Peter Sand, główny analityk ds. żeglugi w BIMCO.
- Każdy kryzys zawiera elementy podobne poprzedniego, ale nigdy nie są one dokładnie takie same. Każdy z nich zawiera coś wyjątkowego. Tym razem wydaje się, że jest to złomowanie tankowców do przewozu produktów naftowych – dodał.
Niższe tempo wyburzeń w sektorze tankowców do przewozu ropy
Pomimo wzrostu liczby wyburzeń tankowców do przewozu ropy w marcu i kwietniu, sam poziom - w porównaniu z wielkością floty - jest znacznie niższy niż w przypadku tankowców do przewozu produktów naftowych.
Obecny wolumen zezłomowanych jednostek stanowi 60 proc. tego, co zostało wyburzone w całym 2020 roku (2,4 mln DWT). BIMCO szacuje, że przy niskich dochodach na rynku spot, które najprawdopodobniej utrzymają się dłużej, niż ktokolwiek ma nadzieję, nośność wyburzonych tankowców w 2021 roku bez wątpienia przekroczy tę z 2020 i 2019 roku (2,2 miliona DWT).
Ale jest mało prawdopodobne, aby osiągnąć 18,5 miliona DWT, które poszły na złom w 2018 roku, z powodu najniższych od wielu dekad zarobków.
- Jeśli rynek spot nadal będzie w dołku przez kolejny rok bez rzeczywistej poprawy zysków, wyburzenia przyspieszą w 2022 roku. To powiedziawszy, każde odbicie od dna ograniczy aktywność wyburzeniową - powiedział Sand.
Wysoka cena złomowania w Bangladeszu
Średnia cena stali z rozbiórki tankowców zapłacona w Bangladeszu osiągnęła rekordowy poziom 7 maja i wyniosła 520 dolarów za LDT (Light Displacement Tonage). Tankowiec, który ma na pokładzie zbiorniki ze stali nierdzewnej, taki jak „Laris" o nośności 13 843 DWT , może być wyceniony nawet na 845 dolarów za LDT, jeśli zostanie sprzedany chętnemu nabywcy w Indiach (źródło: GMS).

Ceny rozbiórki są często bardzo specyficzne dla danego statku, w zależności od zawartości i jakości stali, a także stanu, w jakim się znajdują.
Brakuje złomu
Brak złomu spowodował wzrost cen wyburzeń. Niemniej jednak żaden właściciel nie sprzedaje statku z powodu wysokich cen złomowania, ale z powodu przedłużających się kiepskich stawek frachtowych. Mimo to otrzymanie 21 milionów dolarów za 22-letni VLCC, który został zakupiony za 70 milionów dolarów, nieco wzmacnia sytuację finansową.

Źródło:gospodarkamorska

Szwecja: Odnalezione w Vaxholm wraki to okręty wykorzystywane do najazdu na Polskę w XVII wieku.

Odnalezione w 2019 roku w pobliżu Vaxholm pod Sztokholmem dwa wraki to okręty wojenne "Apollo" oraz "Maria", które zostały wykorzystane przez króla Szwecji Karola X Gustawa do najazdu na Polskę w XVII wieku - poinformowali w środę archeolodzy.
Według badaczy i nurków ze sztokholmskiego Muzeum Wraków oba statki wybudowano w 1648 roku: "Apollo" w Wismarze w Niemczech, a "Marię" w stoczni Skeppsholmen w Sztokholmie. Ustalono to dzięki analizie próbek drewna dębowego, jakie posłużyło do budowy jednostek.
Źródła historyczne wskazują, że okręty zostały celowo zatopione w pobliżu wyspy Vaxholm w 1677 roku. Zanim zostały wycofane posłużyły królowi Karolowi X Gustawowi do najazdu na Polskę podczas potopu szwedzkiego (1655-1660).
– Tego typu średniej wielkości okręty (ok. 35 metrów długości, 8 metrów szerokości) wyposażone były w ciężką artylerię. To nieduże statki, ale porządnie zbudowane, aby mogły utrzymać ciężar wyposażenia. Charakteryzowały się stosunkowo silnym ogniem – twierdzi archeolog podwodny Patrik Hoeglund.
Początkowo nurkowie, natrafiając na wraki jesienią 2019 roku, sądzili że odkryli duże okręty podobne do galeonu "Vasa", który został wydobyty w 1961 roku i prezentowany jest w Muzeum Vasa w Sztokholmie. Mająca 69 metrów długości i 12 metrów szerokości "Vasa" zatonęła w 1628 roku tuż po zwodowaniu na oczach tłumów. Ten ogromny statek był przygotowywany do wojny z Polską, na jego dziobie umieszczono podobizny polskich szlachciców w upokarzającej pozie.
Jak podkreśla Hoeglund, duże okręty typu "Vasa" były pomysłem króla Gustawa II Adolfa i miały świadczyć o wielkości królestwa Szwecji, budząc strach. Były jednak niepraktyczne. "Po śmierci władcy w 1632 roku zrezygnowano z niewygodnych jednostek na rzecz średnich okrętów wojennych. Te mogły służyć do wielu rzeczy i były bardziej zdatne do żeglugi" - uważa archeolog podwodny.
W drodze powrotnej z Polski okręty "Apollo" oraz "Maria" przywiozły do Szwecji wiele łupów wojennych. Grabiono właściwie wszystko: dzieła sztuki, książki, a nawet rzeźby, fontanny, posadzki. Zrabowane skarby są do dziś własnością szwedzkiego państwa. Część z nich można zobaczyć m.in. w Zbrojowni Zamku Królewskiego w Sztokholmie oraz na Zamku Skokloster.
Muzeum Wraków (Vrak - Museum of Wrecks) w Sztokholmie jest nową placówką, która ma zostać otwarta jesienią na wyspie Djurgarden w pobliżu Muzeum Vasa.

Źródło:PAP

Opracowano mikroczip który można wstrzyknąć człowiekowi. Ma Mierzyc temperaturę i ciśnienie krwi.

Inżynierowie z Columbia University w Nowym Jorku zbudowali najmniejszy na świecie w pełni funkcjonalny system jednoukładowy, widoczny tylko pod mikroskopem. Objętość czipu nie przekracza jednej dziesiątej milimetra sześciennego i można go wszczepić w zwykłym zastrzyku.
– Chcieliśmy zobaczyć, jak mały działający czip jesteśmy w stanie wykonać. Wykorzystaliśmy nowy pomysł na „czip jako system". Nasz czip – sam, bez żadnych dodatkowych narzędzi – jest w pełni działającym systemem elektronicznym – mówi kierownik badania Ken Shepard, profesor elektrotechniki i inżynierii biomedycznej.
Prototyp czipu wykonał doktorant Chen Shi, który jest głównym autorem badania opublikowanego na łamach „Science". Pomysł jest wyjątkowy pod względem wielkości oraz ilości funkcji zawartych w tak małym urządzeniu.

Fale ultradźwiękowe do zasilania czipu

Jedną z głównych trudności przy konstruowaniu mikroczipu było zapewnienie mu zasilania oraz komunikacji między czipem a odbiornikiem znajdującym się poza organizmem. Stosowane do tej pory implanty miały o wiele większe rozmiary, dzięki czemu w ich skład wchodziły moduły do komunikacji radiowej. Były jednak mało efektywne – wymagały wielu układów, przewodów i zewnętrznych przetworników, a do zasilania ich często potrzebne były baterie.
Nowojorscy naukowcy postanowili pójść za wiodącym trendem w elektronice, który stawia na ściślejszą integrację komponentów urządzenia, przenosząc coraz więcej funkcji na sam układ scalony. To pozwoliło na stworzenie mikroskopijnego, ale w pełni funkcjonalnego urządzenia.
Do bezprzewodowego zasilania i komunikacji z czipem zespół wykorzystał ultradźwięki. Inżynierowie zaprojektowali specjalną „antenę" odbierającą i wysyłającą fale dźwiękowe o wysokiej częstotliwości i umieścili ją bezpośrednio na mikroczipie. – Zastosowaliśmy materiały piezoelektryczne, czyli takie, które zamieniają energię akustyczną w energię elektryczną i na odwrót – wyjaśnia prof. Shepard.

Miniaturowy czip mierzy temperaturę i ciśnienie krwi

Czip został wyprodukowany przez firmę Taiwan Semiconductor Manufacturing Company. Dodatkowe modyfikacje przeprowadzono w laboratoriach i warsztatach nanotechnologicznych w Nowym Jorku.
Pierwsze testy czipu przeprowadzono na myszach. Prototyp urządzenia pozwala mierzyć temperaturę ciała oraz ciśnienie krwi w czasie rzeczywistym, ale jego twórcy mają nadzieję, że dalsze prace pozwolą jeszcze udoskonalić system i zaprogramować chip do śledzenia dowolnych funkcji życiowych – np. poziomu glukozy we krwi czy jej wysycenia tlenem (saturacji).
– Sądzimy, że to może być rewolucja w opracowywaniu bezprzewodowych, zminiaturyzowanych wszczepialnych urządzeń medycznych, które mogą być stosowane w badaniach klinicznych i ostatecznie zatwierdzone do użytku u ludzi – mówi prof. Shepard. Autorzy projektu uważają, że powszechne stosowanie mikroczipów do monitorowania sygnałów biologicznych, wspomagania i wzmacniania funkcji fizjologicznych zmieni opiekę zdrowotną i poprawi jakość życia milionów ludzi, szczególnie cierpiących na choroby przewlekłe.
Źródło: Science Advances

Źródło:Focus

Europejskie puchary we Wrocławiu.

Śląsk Wrocław finiszował na czwartym miejscu w zakończonym właśnie sezonie PKO Bank Polski Ekstraklasy. To oznacza, że w pierwszej rundzie eliminacji do Ligi Konferencji zagrają właśnie podopieczni Jacka Magiery.

Śląsk Wrocław tylko zremisował 1:1 przeciwko przedostatniej Stali Mielec. Na szczęście jednak dla "Wojskowych" bezpośredni rywale w walce o europejskie puchary również nieoczekiwanie stracili punkty. Piast Gliwice został ograny 2:3 przez Wisłę Kraków, a Lechia Gdańsk okazała się gorsza 1:2 od Jagielloni Białystok.

Tak korzystny układ wyników sprawił, że w pierwszej rundzie eliminacji do Ligi Konferencji udział wezmą podopieczni Jacka Magiery, którzy awansowali z szóstego na czwarte miejsce, gwarantujące grę w europucharach.

Dla Śląska nadchodzący występ w piłkarskiej Europie będzie pierwszym od sezonu 2015/16. Wówczas wrocławianie zakończyli swoją przygodę na drugiej rundzie kwalifikacji do Ligi Europy po porażce w dwumeczu z IFK Goteborg (0:2).

TABELA

30 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Legia Warszawa	19	7	4	48:24	64
2	Raków Częstochowa	17	8	5	46:25	59
3	Pogoń Szczecin	15	7	8	36:23	52
4	Śląsk Wrocław	11	10	9	36:32	43
5	Warta Poznań	13	4	13	33:32	43
6	Piast Gliwice	11	9	10	39:32	42
7	Lechia Gdańsk	12	6	12	40:37	42
8	Zagłębie Lubin	11	8	11	38:40	41
9	Jagiellonia Białystok	10	7	13	39:48	37
10	Górnik Zabrze	10	7	13	31:33	37
11	Lech Poznań	9	10	11	39:38	37
12	Wisła Płock	8	9	13	37:44	33
13	Wisła Kraków	8	9	13	39:42	33
14	Cracovia	8	13	9	28:32	32
15	Stal Mielec	6	11	13	31:47	29
16	Podbeskidzie	6	7	17	29:60	25

Źródło:PilkaNozna.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF – wypełnij deklarację :

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

Ponadto:

• Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce

• Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.

• Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.

• Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.

• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.

• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.

• Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: https://www.omk.org.pl/przylacz_sie

Może polubisz nas na FB ?

www.omk.org.pl

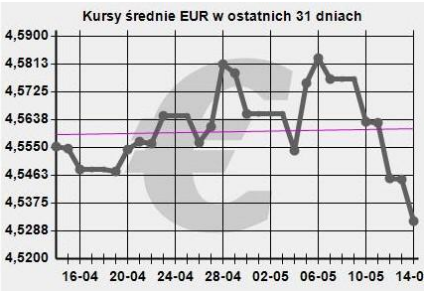
Wydarzyło się 17 maja - kalendarium

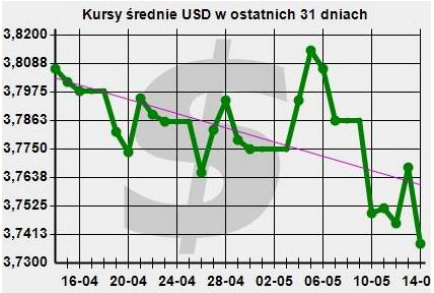
17 maja jest 137 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało 228 dni. 17 maja obchodzony jest jako Międzynarodowy Dzień Społeczeństwa Informacyjnego.
Dzisiaj imieniny obchodzą :
Antonia, Bruno, Brunon, Chwalimir, Falimir, Herakliusz, Montan, Paschalis, Sławomir, Weronika, Wiktor, Wilhelm i Wrocsława.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1602 r. – II wojna polsko-szwedzka: wojska polsko-kozackie zdobyły twierdzę Fellin
1661 r. - W wyniku wielkiego pożaru Żor spłonął m.in. drewniany kościół pod wezwaniem Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny.
1828 r. - Hrabina Anna Jadwiga Sapieżyna sprzedała dobra szydłowieckie (miasto, 22 wsie i folwarki) Skarbowi Królestwa Polskiego.
1920 r.– Wojna polsko-bolszewicka: Wódz Naczelny Józef Piłsudski wydał dyrektywę o utworzeniu Frontu Północnego.
1939 r. -Wincenty Witos został wybrany ponownie na prezesa Stronnictwa Ludowego.
1945 r. – We wsi Bodaki na Podlasiu podczas przeprowadzonej przez NKWD pacyfikacji, w nierównej walce zginęło 24 żołnierzy NSZ dowodzonych przez por. Zbigniewa Zalewskiego ps. „Orłowski", „Drzymała" i jego zastępce sierż. Augustyna Dobrowolskiego ps. „Kruk".
2005 r. – Przyjęciem *Deklaracji Warszawskiej* zakończył się dwudniowy szczyt Rady Europy.

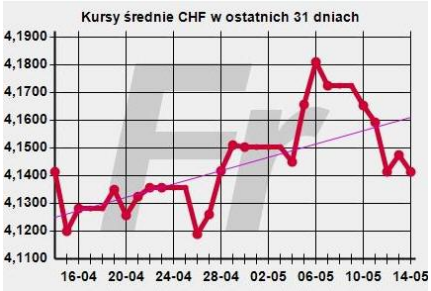
Kursy walut (kursy średnie NBP)

Kursy średnie walut NBP
Tabela z dnia 2021-04-30

1 EUR	**4,5316**
1 USD	**3,7374**
1 CHF	**4,1413**
1 GBP	**5,2571**







https://www.nbp.pl/

https://stooq.pl/q/?s=cl.f

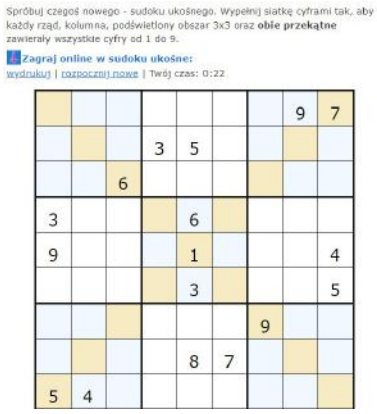
Notowania surowców

Data ostatniej aktualizacji: 2021-05-17 08:57

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	68,50	-0,33	-0,48%	69,5400	32,8400	17.05 08:57
ZŁOTO	USD/uncja	1 853,65	9,80	0,53%	2 064,0000	1 679,8000	17.05 08:57
MIEDŹ	USD/tona	10 291,75	58,75	0,57%	10 557,0000	5 189,2500	17.05 08:57
SREBRO	USD/uncja	27,80	0,29	1,05%	29,2600	17,0600	17.05 08:57
PALLAD	USD/uncja	2 893,00	3,50	0,12%	2 981,5000	1 843,1000	17.05 08:57
PLATYNA	USD/uncja	1 236,35	5,25	0,43%	1 313,7000	798,3000	17.05 08:57
NIKIEL	USD/tona	17 665,00	17,50	0,10%	19 865,0000	11 825,0000	17.05 08:57
ALUMINIUM	USD/tona	2 476,25	30,00	1,23%	2 534,5000	1 461,7500	17.05 08:57
OŁÓW	USD/tona	2 172,25	17,75	0,82%	2 227,7500	1 601,7500	17.05 08:57
CYNK	USD/tona	2 967,25	27,25	0,93%	3 025,2500	1 935,7500	17.05 08:57
ROPA WTI	USD/baryłka	65,23	-0,28	-0,43%	66,2600	29,6900	17.05 08:57
MIEDŹ COMEX	USD/funt	4,67	0,00	0,00%	4,8000	2,3300	17.05 08:57
BAWEŁNA	USc/funt	83,35	0,78	0,94%	93,6200	57,2400	17.05 08:57
BENZYNA	USD/galon	2,12	-0,01	-0,47%	2,1700	0,9700	17.05 08:57
CANOLA	CAD/tona	871,80	14,50	1,69%	1 005,9000	466,1000	14.05 20:19
CUKIER	USc/funt	16,95	-0,18	-1,05%	18,1200	10,3800	14.05 18:58
DIESEL	USD/tona	558,13	-0,50	-0,09%	564,2500	274,8800	17.05 08:57
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	1 389,90	-63,10	-4,34%	1 670,5000	344,6000	14.05 18:12
GAZ ZIEMNY	USD/mln btu	3,04	0,07	2,36%	3,3900	1,5300	17.05 08:57
KAKAO	GBP/tona	1 692,00	-18,00	-1,05%	1 971,0000	1 533,0000	14.05 17:54
KAUCZUK	JPY/kilogram	245,20	-0,60	-0,24%	290,6000	151,6000	14.05 12:00
KAWA	USc/funt	144,98	-1,82	-1,24%	153,5300	93,6500	14.05 19:29
KUKURYDZA	USD/buszel	644,30	-0,70	-0,11%	730,6200	307,8800	17.05 08:57
MLEKO	USD/cetnar	19,40	-0,13	-0,67%	24,1800	15,1000	14.05 20:54
OLEJ OPAŁOWY	USD/galon	2,03	-0,01	-0,49%	2,0700	0,9200	17.05 08:57
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	4 299,00	-46,00	-1,06%	4 425,0000	2 089,0000	12.05 12:15
OLEJ SOJOWY	USc/funt	67,64	-0,16	-0,24%	67,4200	26,5400	17.05 08:57
PSZENICA	USc/korzec	700,10	-7,80	-1,10%	763,0000	473,6200	17.05 08:57
RYŻ	USc/cetnar	13,64	0,04	0,29%	22,0700	11,4000	17.05 04:02
RZEPAK	EUR/tona	549,00	16,75	3,15%	566,0000	369,2500	14.05 18:29
SOJA	USc/korzec	1 588,75	-1,87	-0,12%	1 643,0000	833,6200	17.05 08:57
SOK POMARAŃCZOWY	USc/funt	116,13	0,98	0,85%	129,4000	105,5300	14.05 20:00
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	421,15	1,55	0,37%	466,5000	280,3500	17.05 08:57
WIEPRZOWINA	USc/funt	108,64	-1,39	-1,28%	114,3900	44,7300	14.05 20:05
WOŁOWINA	USc/funt	115,19	-0,22	-0,19%	125,9400	95,1100	14.05 20:05

Rozrywka

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



http://pl.sudokuonline.eu/

• • •

Do klubu golfowego w Londynie przyjęto nowego członka. Bardzo się przechwalał prezesowi klubu i opowiadał o swoich nieprawdopodobnych sukcesach. Prezes zabrał go na pole i poprosił o pokaz umiejętności. Oczywiście facet grał fatalnie, kijem zbierał ziemię zamiast piłki, nigdy nie trafiał do dołka, nie miał o niczym pojęcia. Na koniec zapytał:
- No i co pan sądzi o mojej grze?
- Cóż, jest bardzo interesująca, ale nie sądzę żeby wyparła golfa.

Źródło: dowcipy.pl