Ubezpieczenia polskich marynarzy i polska bandera na Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej rozpatrzyła informację na temat wdrożenia do polskiego porządku prawnego Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (MLC, 2006) w zakresie zabezpieczenia społecznego polskich marynarzy zatrudnionych przez pracodawców zagranicznych.
Ten punkt obrad sejmowej komisji został zrealizowany na wniosek Strony Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. W skład Strony Pracowników wchodzą ogólnokrajowe związki zawodowe marynarzy i rybaków: Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność w której strukturach znajduje **się Organizacja Marynarzy Kontraktowych**), Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy (OZZOiM) oraz Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków (FZZMiR). Stronę Pracowników reprezentowali: Andrzej Kościk - Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność", Roman Smulski – Przewodniczący KZ NSZZ „Solidarność" PRCiP oraz Henryk Piątkowski – Przewodniczący OZZOiM.
W posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej uczestniczyli między innymi przedstawiciele: Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, Związek Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych.
Andrzej Kościk - Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" w swoim wystąpieniu:
- poinformował Komisję, że około 35 tysięcy polskich marynarzy pracuje u armatorów zagranicznych, w tym ok. 17 tys. polskich marynarzy pływa pod banderami unijnymi, a 17 tys. pod banderami nieunijnymi. Ogółem zagraniczni armatorzy zatrudniają około 20 tys. polskich kapitanów i oficerów a pozostałą mniejszą część stanowią załogi szeregowe. Tylko około 300 polskich marynarzy pracuje na statkach pod polską banderą. Znakomita większość polskich marynarzy zatrudnionych przez armatorów zagranicznych nie jest objęta systemem ubezpieczeń społecznych obowiązujących w Polsce.
- nie zgodził się z takim przedstawieniem problemu przez ministra z Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, że Polska wypełnia swoje zobowiązania wynikające z Konwencji MLC 2006 w stosunku do polskich marynarzy zatrudnionych na statkach pod polską banderą.
- przywołał pytania CEACR - Komitetu ekspertów MOP skierowane do Rządu RP w sprawie ubezpieczeń społecznych polskich marynarzy cyt.:
„… Komitet zauważa, że marynarze mieszkający w Polsce i zatrudnieni na statkach zagranicznych (innych niż UE) w przeciwieństwie do pracowników lądowych mieliby prawo do dobrowolnego członkostwa i musieliby samodzielnie ponosić ciężar finansowy składek zarówno pracodawcy, jak i pracownika, z naruszeniem zasady ustanowionej w Prawidle 4.5 ust. 3, zgodnie z którym marynarze podlegający krajowemu ustawodawstwu dotyczącemu zabezpieczenia społecznego są uprawnieni do korzystania z ochrony socjalnej nie mniej korzystnej niż ta, z której korzystają pracownicy lądowi. W związku z tym Komitet zwraca się do Rządu o wskazanie podjętych lub przewidzianych środków dla przestrzegania zasady równego traktowania marynarzy i pracowników lądowych w zakresie zabezpieczenia społecznego marynarzy służących na statkach zagranicznych (innych niż UE), w szczególności poprzez aktywne dążenie do zawarcia dwustronnych lub wielostronnych umów zabezpieczenia społecznego, na przykład z najważniejszymi państwami bandery w celu wprowadzenia w życie powyższej zasady."
- przypomniał przykład dwustronnej umowy ws zabezpieczenia społecznego pomiędzy Polską i Norwegią. Niestety porozumienie to zostało wypowiedziane z inicjatywy strony norweskiej i w tej chwili porozumienia nie mamy dla polskich marynarzy
- nawiązał do nie sfinalizowanych prób, które podejmowały kolejne rządy:
Zarządzenie prezesa Rady Ministrów, pana Donalda Tuska, z 2008 r., który powołał Międzyresortowy Zespół ds. Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, i Dezyderat nr 5 Komisji Gospodarki Morskiej z 2018 r. – w sprawie opodatkowania marynarzy oraz systemu zabezpieczenia społecznego marynarzy.
- podkreślił, że w/w dokumenty, w tym opracowane na podstawie Zarządzenia prezesa Rady Ministrów, pana Donalda Tuska, w sprawie powołania międzyresortowego zespołu ds. polityki morskiej nie zostały zrealizowane,

cytat z zarządzenia: "…kluczowym czynnikiem wpływającym na decyzje o rejestracji statku pod polską banderą będzie funkcjonowanie nowoczesnego, przyjaznego dla pracodawcy i dla pracownika prawa pracy na statkach morskich…".
- zwrócił uwagę, że obecny problem braku systemowych rozwiązań dot. ubezpieczeń społecznych dla polskich marynarzy jest związany z tematem polskiej bandery dla polskich statków. Ze względu na brak stosownych rozwiązań prawnych armatorzy: Polska Żegluga Morska, Polska Żegluga Bałtycka, Polskie Linie Oceaniczne i CHPOLBROK (Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe) nie eksploatują statków pod polską banderą. Na zaspokojenie niezbędnych i strategicznych potrzeb Polska sprowadza drogą morską do polskich portów: węgiel, gaz i uzbrojenie dla wojska. Polska nie posiada statków pod polską banderą dlatego zmuszona jest ponosić wyższe koszty za transport i wyczarterowuje statki zagranicznych armatorów.
- przywołał Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego. Pomoc ta może przyjmować bardzo różne formy w zakresie podatków czy ubezpieczeń społecznych. Dozwala się na obniżenie stawek podatkowych dla marynarzy nawet do 0% lub pokrywania przez budżet państwa części lub całości składek na ubezpieczenie społeczne.

Treści wystąpień: Andrzeja Kościka - Przewodniczącego Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność" i Romana Smulskiego członka Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność" i Przewodniczącego KZ NSZZ „Solidarność" w PRCiP Sp z o.o. oraz treści wystąpień pozostałych uczestników posiedzenia komisji sejmowej znajduje się na oficjalnej stronie Sejmu RP: https://www.sejm.gov.pl/ w zakładce „Pełne zapisy przebiegu posiedzeń komisji i podkomisji": Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej .

Źródło: solidarnosc.nms.org.pl

Czy wróci wysoka inflacja? Kryzys na Morzu Czerwonym wpływa na globalny handel.

Ataki na kontenerowce na Morzu Czerwonym od tygodni sieją spustoszenie na jednej z najważniejszych tras handlowych świata. Gigant żeglugowy Maersk ostrzega, że zakłócenia mogą trwać nawet rok. Proirańscy bojownicy Huti nasilili ataki na statki pod koniec listopada w odwecie za wojnę Izraela z Hamasem.
Ataki powodują duże opóźnienia i dodatkowe koszty dla firm żeglugowych. Do tego stopnia, że wywołały obawy o zauważalnie droższe towary. Konsumenci, którzy wciąż zmagają się z długotrwałym okresem wysokiej inflacji, mogą zostać uderzeni nowymi wzrostami cen.
Richard Meade, redaktor naczelny publikacji żeglugowej Lloyds List, powiedział stacji CNN, że "nastąpił prawie całkowity exodus większych statków kontenerowych z Morza Czerwonego i przyległego Kanału Sueskiego, które przewożą wszystko — od butów po telefony komórkowe z fabryk w Azji do klientów w Europie". Statki wybierają znacznie dłuższe trasy, aby ominąć niebezpieczny obszar.
Wbrew pozorom wspomniany exodus to wielki problem. Kanał Sueski, łączący Morze Czerwone z Morzem Śródziemnym, wpływa na 10-15 proc. światowego handlu. Obejmuje też eksport ropy naftowej, a także 30 proc. globalnych wolumenów żeglugi kontenerowej. Jest wręcz kluczowy dla transportu wodnego.
Niektóre firmy już mają problemy
Na razie analitycy twierdzą, że wpływ na koszty transportu i łańcuchy dostaw jest znacznie mniej poważny niż w szczytowym okresie pandemii Covid-19. Mimo to odcisnął swoje piętno, skłaniając np. Teslę do wstrzymania części swojej produkcji z powodu opóźnień w dostawie części samochodowych do Niemiec, a szwedzkiego giganta meblowego IKEA do ostrzeżenia o możliwych brakach produktów.
Nic też nie wskazuje na to, aby miało dojść do rozwiązania konfliktu w krótkim czasie. Vincent Clerc, CEO Maerska, powiedział w CNN: — Myślę, że to będzie z nami przez kilka miesięcy.
Dodanie kilku tysięcy mil do tras żeglugowych zwiększyło koszty paliwa i ubezpieczeń, a także opłaty czarterowe i rachunki płac. Ze wstępnych szacunków firmy analitycznej Xeneta wynika, że przewoźnikom — firmom takim jak Maersk i Hapag-Lloyd — obecny problem podnosi koszty o dodatkowy milion dolarów na statek, aby wykonać podróż wokół południowego krańca Afryki. Większość tej kwoty stanowią wyższe koszty paliwa.
Przewoźnicy w konsekwencji podnieśli stawki frachtowe opłacane przez firmy za transport ich towarów na swoich statkach i nałożyli również dodatkowe opłaty awaryjne.

Według indeksu Drewry World Container globalne koszty transportu za typowy kontener wynosiły w tym tygodniu 3786 dol., co stanowi wzrost o 90 proc. w porównaniu z tym samym czasem rok temu.
Czy inflacja wzrośnie ponownie?
Xeneta prognozuje, że wiele sklepów detalicznych może podnieść ceny w najbliższych miesiącach, aby zrekompensować sobie wyższe koszty transportu.
W poniedziałek Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju powiedziała, że jeśli koszty frachtu pozostaną wysokie, inflacja cen konsumpcyjnych w jej 38 krajach członkowskich może wzrosnąć o 0,4 punktu proc. po około roku.

Źródło: bussinesinsider.pl

Grecki masowiec dwukrotnie zaatakowany rakietami na Morzu Czerwonym.

Grecki masowiec pływający pod banderą Wysp Marshalla został w poniedziałek zaatakowany pociskami rakietowymi w dwóch oddzielnych incydentach w okolicy cieśniny Bab al-Mandab na Morzu Czerwonym - powiadomiła brytyjska agencja bezpieczeństwa morskiego Ambrey.
Ambrey poinformowała, że jednostka została trafiona, a jej prawa burta - uszkodzona. Załoga nie ucierpiała, statek jest żeglowny i zmierza do celu - przekazała agencja.
Do ataku doszło, kiedy masowiec znajdował się o 23 mile morskie na północny wschód od Khor Angar w Dżibuti i 40 mil morskich na południowy zachód od jemeńskiego portu Mokka na Morzu Czerwonym (mila morska wynosi ponad 1,8 km).
Właściciel statku jest notowany na amerykańskiej giełdzie NASDAQ, co mogło być przyczyną ostrzału - wyjaśniła Ambrey.
Od listopada ubiegłego roku jemeńscy rebelianci Huti wielokrotnie atakowali statki na Morzu Czerwonym, twierdząc, że w ten sposób wspierają działania palestyńskiej organizacji terrorystycznej Hamas i jego walkę z Izraelem w Strefie Gazy.

Źródło: PAP

Ameryka wstrzymuje dostawy LNG. Czy czeka nas kryzys energetyczny?.

Administracja Joe Bidena wstrzymała nowe zatwierdzenia amerykańskiego Departamentu Energii dla możliwych projektów eksportowych skroplonego gazu ziemnego (LNG). Działanie Amerykanów spotkało się z licznymi reakcjami na całym świecie, stanowiąc zarazem element gry politycznej w wyścigu o urząd prezydenta Stanów Zjednoczonych.

- Administracja Joe Bidena wstrzymała nowe zatwierdzenia amerykańskiego Departamentu Energii dla możliwych projektów eksportowych skroplonego gazu ziemnego (LNG)
- Decyzja ma miejsce tuż po opublikowanym raporcie amerykańskiej Administracji Informacji Energetycznej, w którym zauważono, że zwiększenie eksportu LNG może spowodować wzrost krajowych cen gazu
- Decyzja Amerykanów spotkała się z licznymi reakcjami, stanowiąc zarazem element debaty politycznej
- Według Międzynarodowej Agencji Energii, wzrost projektów LNG na całym świecie od 2025 roku ma dodać ponad 250 mld m3 nowej rocznej zdolności do 2030 roku

Jak wcześniej informowaliśmy, administracja Joe Bidena wstrzymała nowe zatwierdzenia amerykańskiego Departamentu Energii dla możliwych projektów eksportowych skroplonego gazu ziemnego (LNG), wywołując liczne dyskusje, których echa przetaczają się w mediach i polityce.
Mimo, że podjęta decyzja nie wpłynie na obecnie realizowane projekty eksportowe, to potencjalne inwestycje oczekujące na pozwolenia zostały wstrzymane. Nowe wnioski eksportowe mają być poddawane nieokreślonemu przeglądowi, biorąc pod uwagę klimat oraz wpływ na środowisko i gospodarkę.
Decyzja Amerykanów ma miejsce tuż po opublikowanym w styczniu raporcie „Short-Term Energy Outlook" Administracji Informacji Energetycznej (Energy Information Administration), w którym zauważono, że zwiększenie eksportu LNG może spowodować wzrost krajowych cen gazu.

Co więcej, decyzja amerykańskiego rządu odnosi się również do wpływu eksportu LNG na krajowe ceny gazu, których wzrost dotknął amerykańskich konsumentów.

Król jest tylko jeden. Wujek Sam liderem LNG

Na skutek konfliktu ukraińsko-rosyjskiego, których konsekwencje odcisnęły piętno na światowym krajobrazie energetycznym, Rosja utraciła swoją znaczącą pozycję, będąc do momentu specjalnej operacji wojskowej na Ukrainie drugim co do wielkości producentem gazu na świecie za Amerykanami i trzecim co do wielkości producentem ropy naftowej za Stanami Zjednoczonymi i Arabią Saudyjską. Wujek Sam skwapliwie wykorzystał gazową okazję, stając się największym na świecie producentem ropy naftowej i gazu ziemnego.

Według danych Global Energy Monitor, Stany Zjednoczone są odpowiedzialne za 102 mld m3 mocy eksportowych LNG, które są obecnie w budowie, co stanowi 38 proc. globalnego wolumenu.

Według szacunków analityków z S&P Global Commodity Insights, amerykańskie zdolności eksportowe mają wzrosnąć z około 84 mln mt/rok w 2023 r. do ponad 181 mln mt/rok w 2030 r., odpowiadając za prawie 30 proc. globalnej produkcji LNG w tym czasie.

W ubiegłym roku Stany Zjednoczone prześcignęły Katar i Australię, stając się wiodącym światowym dostawcą LNG.

Szok i niedowierzanie

Działanie Amerykanów spotkało się z licznymi reakcjami, co nie powinno dziwić.

Financial Times poinformował, że posunięcie „tymczasowo wstrzyma rozpatrywanie wniosków 17 projektów oczekujących na zatwierdzenie do realizacji". Bez amerykańskich dostaw LNG trudno sobie wyobrazić europejski krajobraz energetyczny, który został silnie nadwyrężony przez nałożone embargo na rosyjski gaz.

Komentatorzy przywoływani przez Washington Post zauważyli, że administracja Bidena prawdopodobnie podjęła tę decyzję, aby odwołać się do młodych ludzi i członków bazy Demokratów, którzy priorytetowo traktują działania na rzecz klimatu.

Media – mediami, ale również Komisja ds. Energii i Handlu Izby Reprezentantów Stanów Zjednoczonych pochyliła się 6 lutego nad kukułczym (gazowym) jajem Joe Bidena:

Drill baby, drill!

Według Międzynarodowej Agencji Energii (International Energy Agency – IEA) wzrost projektów LNG na całym świecie od 2025 roku ma dodać ponad 250 mld m3 nowej rocznej zdolności do 2030 roku – branża ma przed sobą perspektywy dalszego rozwoju, więc trudno wyjaśnić ekonomiczne przesłanki stojące za decyzją o zatrzymaniu nowych projektów.

Decyzja amerykańskiej administracji ma podłoże polityczne, ponieważ ten roku jest rokiem wyborczym, zaś Joe Biden pragnie utrzymać poparcie dotychczasowego elektoratu, złożonego z wyborców, dla których deklaracje klimatyczne stanowią istotny czynnik przy urnie, z czym zresztą Biden się nie kryje.

Trudno bronić podjętej decyzji z ekonomicznego punktu widzenia, zaś w ferworze politycznej walki potencjalny kandydat do amerykańskiej prezydentury – Donald Trump – zapowiedział zgoła odmienne działanie.

Nie odmawia się, kiedy pieniądz woła

Wydarzenia geopolityczne – których w ostatnich latach jest wiele, począwszy od konfliktu ukraińsko-rosyjskiego, sabotażu na gazociągach Nord Stream czy atakach Huti na statki pływające na Morzu Czerwonym – mogą stanowić motor do zwiększenia roli amerykańskiego sektora energetycznego, który uległ osłabieniu. Po decyzji Bidena – jak również atakach Huti – nastąpił wzrost wartości akcji największych amerykańskich spółek branży naftowo-gazowej, jakimi są Exxon Mobil oraz Chevron:

Źródło: gospodarka morska.pl

Europejski rynek LNG. UE co miesiąc pompuje 1 mld dolarów w gospodarkę Rosji.

W okresie styczeń-grudzień 2023 r. import LNG krajów Unii Europejskiej wzrósł o 1,9% r/r do 102 mln ton, do Chin o 11,4% r/r do 71,6 mln ton, do Japonii zmalał o 9,2% r/r do 66,9 mln ton, do Korei Południowej zmniejszył się 3,5% r/r do 45,5 mln ton – informuje w najnowszym raporcie Banchero Costa Research. Przepompowując rosyjskie LNG w terminalach Belgii, Hiszpanii i Francji, UE co miesiąc pompuje w gospodarkę Rosji 1 mld dol. – podaje najnowszy raport CREA.

Podaż LNG na statki wzrósł i zbiornikowcami LNG przetransportowano między terminalami o 1,7% więcej skroplonego gazu w ciągu 12 miesięcy 2023 r. niż przed rokiem. Terminale LNG przepompowały ze statków do instalacji lądowych w ubr. około 409,9 mln ton – informuje Banchero Costa.
Dla porównania w terminalu w Świnoujściu w 2023 r. przyjęto 62 zbiornikowce LNG. Przyjęto z nich około 4,66 mln ton skroplonego gazu, to jest około 6,43 mld m3. Było to o około 0,26 mln ton LNG więcej, czyli 0,36 mld m3 w porównaniu do 2022 r. – wynika z danych PGNiG (Grupa ORLEN). Ostatni ładunek dotarł do terminalu 29 grudnia na podstawie długoterminowej umowy z katarskim partnerem – QuatarEnergyLNG (dawniej Qatargas). Gazowiec „Al Sahla" dostarczył ok. 90 tys. ton LNG.
Od początku działania terminala im. Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu przyjęto w nim 268 ładunków skroplonego gazu ziemnego. Przez ponad 5 lat działania terminalu w Świnoujściu odebrano ok. 14 mln ton zamówionego przez PGNiG gazu skroplonego, co po regazyfikacji odpowiada prawie 18 mld m3 gazu ziemnego. Większość ładunków pochodziła z Kataru i USA. Kilkanaście dostaw było z Norwegii. Polska importuje również gaz z Nigerii oraz Trynidadu i Tobago.
- W najbliższych latach – wraz z rozpoczęciem realizacji kolejnych kontraktów z amerykańskimi eksporterami LNG – liczba dostaw z USA do Polski znacznie się zwiększy. PGNiG – na mocy umów z GAZ-SYSTEM – rezerwuje obecnie pełną przepustowość terminalu, czyli ok. 5 mld m sześc. mocy regazyfikacyjnych rocznie. W miarę jego rozbudowy dysponować będzie mocami w wysokości 6,2 mld m3, a od 2024 roku – 8,3 mld m3 – zapowiada PFNiG.
Do Unii Europejskiej i innych krajów szczególnie dynamicznie rosły dostawy LNG z USA. W okresie styczeń-grudzień 2023 r. transport gazowcami LNG przez Atlantyk i Pacyfik wzrósł o 12% r/r do 88,9 mln. Eksport LNG z Australii zanotował natomiast spadek o 0,6% r/r do 80,8 mln, z Kataru wypłynęło gazowcami LNG mniej o 1,6% r/r i było to 78,6 mln ton. Rosja wyeksportowała o 6,1% mniej gazu skroplonego r/r i do terminali LNG dostarczono go drogą morską 30,9 mln t - podaje Banchero Costa.

Zmiany źródeł dostaw UE

Jeszcze w III kwartale 2021 r. Rosja z udziałem na poziomie 48% była największym dostawcą gazu ziemnego w stanie gazowym do UE. W III kwartale 2022 r. utrzymała się na podium z udziałem na poziomie 16,7%. Dostawców rosyjskich wyprzedziły Norwegia (45,1%) i Wielka Brytania (19,0%). Między trzecim kwartałem 2022 r. a 2023 r. udział Rosji spadł o 0,7%. W tym samym okresie wzrosły udziały Norwegii (o 3,5%) i Algierii (o 9,3%). Udział dostaw z terminali gazowych Wielkiej Brytanii zmalał o 8,5% - informuje EUROSTAT.

Spadek dostaw z Rosji

Spadek dostaw z Rosji utrzymywał się w pierwszych trzech kwartałach 2023 r., kiedy średni miesięczny import wyniósł zaledwie 2,4 mln ton. To oznacza istotny spadek w porównaniu do 4,2 mln ton dostarczanych miesięcznie do UE w 2022 r.
Porty UE odbierają rocznie ponad 200 dostaw z rosyjskiego Jamal LNG. Wolumen importowanego LNG jest obecnie tak znaczący, że przewyższył inne formy rosyjskich paliw kopalnych. Wynika tak z raportu, który opracowała ukraińska organizacja Razom We Stand, wzywająca do całkowitego i trwałego embargo na rosyjskie paliwa kopalne oraz natychmiastowego zaprzestania wszelkich inwestycji w rosyjskie spółki naftowe i gazowe.
- LNG stanowił podstawowy rodzaj paliwa kopalnego kupowanego przez UE od Rosji w okresie styczeń-listopad 2023 r. – podkreśla się w najnowszym raporcie Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA), na który powołuje się Malte Humpert z „High North News". Zauważa on, że „dzięki drugiemu projektowi, Arctic LNG 2, który ma zostać uruchomiony w nadchodzących tygodniach, import do UE może jeszcze wzrosnąć w 2024 r."
Niektórzy operatorzy terminali LNG z UE ułatwiają przeładunek rosyjskiego LNG odbiorcom spoza kontynentu. Ponad 20% LNG z regionu Jamał przechodzi przez terminale w Europie, gdzie jest przeładowywane ze specjalistycznych zbiornikowców z klasą na konwencjonalne zbiornikowce LNG w celu dalszego transportu.
- Kluczowym węzłem jest port Zeebrugge, w którym Fluxys, operator systemu przesyłowego gazu ziemnego, prowadzi terminal regazyfikacji i magazynowania. W 2015 roku. spółka podpisała długoterminową umowę na składowanie z firmą Novatek – pisze Humpert. Umowa obowiązuje do 2035 roku i przewiduje przepompowanie przez terminal do 8 mln ton LNG. Kontrakt gwarantuje obsługę ładunków dostarczonych w około 105 transportach.

LNG z Arktyki do UE

Transfer LNG stał się kluczowym elementem rosyjskiej polityki Arctic LNG. Jego celem jest maksymalne wykorzystanie floty arktycznej zbiornikowców LNG. Taką politykę przyjęto pod presją dostawców gazowców. Po

agresji Rosji na Ukrainę, południowokoreańskie stocznie DSME i SHI zamroziły wykonanie kontraktów na dodatkowe zbiornikowce LNG z klasą lodową.
- W eksploatację floty zbiornikowców LNG Novatek nadal zaangażowane są także europejskie firmy. Norweska firma Assuranceforeningen Skuld, firma zajmująca się ubezpieczeniami morskimi z siedzibą w Oslo, w dalszym ciągu zapewnia ochronę i ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej trzem tankowcom przewożącym LNG między Arktyką a rynkami w Europie – zauważa Humpert.
Nowa ukraińska analiza dotycząca rozprzestrzeniania rosyjskich paliw kopalnych podkreśla ciągły i niesłabnący import skroplonego gazu ziemnego przez kraje UE. W przeciwieństwie do Stanów Zjednoczonych, UE nie nałożyła dotychczas zdecydowanych sankcji na import LNG z Rosji. W rezultacie UE pozostaje miejscem docelowym dla 50% procent rosyjskiego eksportu LNG. W efekcie do budżetu Rosji wpływa ponad 1 mld dolarów miesięcznie.
- Rosja odnotowała wzrost przychodów z eksportu LNG, zwłaszcza że jej LNG pozostaje niesankcjonowany przez UE. Od grudnia 2022 r. do października 2023 r. połowa rosyjskiego eksportu LNG o łącznej wartości 8,3 mld euro została skierowana na rynek UE – czytamy w raporcie ukraińskich analityków. Chociaż od lutego 2022 r. rosyjski LNG otrzymało kilkanaście krajów UE, kluczowymi importerami pozostają Belgia, Hiszpania i Francja, które łącznie odpowiadają za 88 proc. importu rosyjskiego LNG do UE w ciągu ostatnich 10 miesięcy 2023 r.
Banchero Costa podaje, że stawki czarterowe spot dla przewoźników LNG spadały w ostatnich miesiącach, przy spadku Baltic LNGg Index o 24,2% r/r w okresie styczeń-grudzień 2023 w porównaniu do stycznia-grudnia 2022. Orientacyjne długoterminowe stawki TC (powyżej 15 lat) dla standardowego przewoźnika LNG w grudniu 2023 roku oszacowano na około 74 000 USD/dzień, natomiast krótkoterminowych (1 rok) na około 62 000 USD/dzień.

Źródło: gospodarka morska.pl

Polskie porty mogą stracić bezpośrednie połączenie z Azją.

Maersk, jeden z największych przewoźników ogłosił, że od przyszłego roku najważniejsze linie z Azji będą kończyły kursy w głównych portach Morza Północnego. W obliczu takich zmian najbardziej zagrożony jest gdański terminal Baltic Hub.
Duński operator kontenerowy Maersk ogłosił plany zmiany tras głównych linii z Azji, które od 2025 roku będą kończyć się w największych portach Morza Północnego, takich jak Bremerhaven, Felixstowe, Rotterdam i Hamburg. Decyzja ta ma na celu poprawę jakości usług i ich niezawodności. Maersk zamierza obsługiwać pozostałe porty poprzez połączenia dowozowe, przy użyciu statków o podobnej wielkości do tych operujących na liniach oceanicznych.
Według szacunków Maerska, dostawa kontenerów do Gdańska przez port przeładunkowy w Wilhelmshaven potrwa 36 dni. Podobne zmiany będą dotyczyć portów w Belgii oraz Skandynawii, a Maersk przewiduje, że taka reorganizacja pozwoli skrócić czas dostaw z Azji nawet o 2 dni.
Wpływ tych zmian na polski łańcuch dostaw może być znaczący. Pojawiają się obawy, że część kontenerów może być obsługiwana przez transport samochodowy bezpośrednio z portów zachodnioeuropejskich, co może znacząco zwiększyć koszty. Możliwe, że ogłoszenie Maerska ma za zadanie zbadać reakcję klientów na ewentualne zmiany.
Warto zaznaczyć, że linia 2M – Maersk Line (serwis 432/E1) to nie jedyne połączenie z Azji do gdańskiego portu. W obliczu takich decyzji duńczyków, pozycja i rosnący potencjał Baltic Hub na rynku kontenerowym mogą zostać wykorzystane przez innych armatorów.
Zmiany w trasach dostaw z Azji przez Maerska oznaczałyby ubytek klientów w polskich terminalach, na czym najbardziej ucierpi terminal Balitc Hub, który w 2023 przeładował 2,05 mln TEU i obsłużył 600 statków, osiągając rekordowy przeładunek podczas jednego zawinięcia statku przekraczający 13 tys. TEU. Zysk za 2023 rok wyniósł 56 mln dol., co stanowiło trzykrotny wzrost w porównaniu do 2022 roku.

Źródło: gospodarka morska.pl

Fragment świątyni Zeusa znaleziony głęboko pod wodą.

Opowieści na temat słynnej Atlantydy pochodzą z wielu źródeł, choć nigdy nie udało się zlokalizować tego legendarnego miasta. Istotną poszlakę może stanowić znaleziony niedawno fragment świątyni Zeusa.
Bo choć niekoniecznie wskazuje on na lokalizację samej Atlantydy, to rysuje szerszy obraz obiektów budowanych przez człowieka, które z biegiem czasu zniknęły pod wodą. Odkrycia dokonali archeolodzy działający u wybrzeży Sycylii. Areną ich działań było Agrigento, kilkudziesięciotysięczne miasto położone w południowej części wyspy.
O co dokładnie chodzi? O wykonaną z marmuru dekorację będącą częścią dawnej świątyni. Rzeźba przedstawia brykającego konia, czyli charakterystyczną sylwetkę tego zwierzęcia, kojarzoną chociażby z marką Ferrari. Ten ikoniczny element nie wywodzi się jednak z czasów współczesnych i był powszechnie kojarzony już w starożytnej Grecji.
Dzięki działaniom nurków udało się dotrzeć do rzeźby znajdującej się na głębokości około 9 metrów. Jak wykazały bliższe oględziny, posąg ma wymiary wynoszące 2 na 1,6 metra i 35 centymetrów grubości. Wykonano go z tzw. marmuru prokonezyjskiego, czyli wydobywanego na Prokonezie, a w zasadzie Marmarze, obecnie należącej do Turcji wyspie.
Ze względu na położenie w odległości około 300 metrów od wybrzeża Sycylii, rzeźba stanowiła dość trudno dostępny obiekt badań. Wiadomo, iż sama świątynia pochodziła z V wieku p.n.e. Jej budowa najprawdopodobniej rozpoczęła się w 480 roku p.n.e., gdy funkcjonowało tam miasto zwane ówcześnie Akragas. Z czasem jego nazwę zmieniono na Agrigentum, później na Girgenti, by ostatecznie dojść do obecnego Agrigento.
ragment świątyni Zeusa w postaci rzeźby przedstawiające konia został znaleziony na głębokości 9 metrów, około 300 metrów od wybrzeża Agrigento, zwanego dawniej Akragas
Zdaniem historyków świątynia Zeusa w Akragas była największą na całej wyspie, choć nie przetrwała długo. Wręcz przeciwnie: zanim została ukończona, zniszczyli ją Kartagińczycy, którzy dokonali inwazji w 408 roku p.n.e Budynek ten nie posiadał wolnostojących kolumn, a w ich miejsce postawiono półkolumny, między którymi rozmieszczone były ogromnych rozmiarów posągi zwane Telamonami.
Ze względu na to, iż mówimy o fragmencie słynnej świątyni, to należy wziąć pod uwagę scenariusz, w którym najeźdźcy zniszczyli rzeźbę i wrzucili ją do morza. Bez wiedzy na temat pochodzenia posągu można byłoby śmiało założyć, iż nie został on w żaden sposób przemieszczony, lecz od początku znajdował się w lokalizacji, w której został znaleziony. Za sprawą dokładniejszych ekspertyz naukowcy mają nadzieję poznać więcej faktów na temat przeszłości tego imponującego obiektu.

Źródło: Focus.pl

Światowa dominacja lodowych wojowników z Polski.

Michał Burczyński (AZS UWM Olsztyn) został mistrzem świata, a następnie mistrzem Europy w żeglarskiej, bojerowej klasie DN. Tytuły wicemistrzowskie wywalczył Łukasz Zakrzewski (MKŻ Mikołajki). Ogólnie, z Estonii, gdzie zostały rozegrane obie imprezy polscy żeglarze lodowi wracają z 12 medalami.
O bojerach mówi się, że to najszybszy spośród sportów zimowych i zarazem najbardziej ekstremalna wersja żeglarstwa. Bojery to nieduże łódki napędzane wiatrem, poruszające się po lodzie. Przemieszczając się w sposób niemal zupełnie pozbawiony tarcia, z żeglarzami zawieszonymi kilkanaście centymetrów nad lodem, z łatwością mogą przekraczać aktualną prędkość wiatru. To właśnie jest zasadnicza różnica między bojerem, a żaglówką. O tym, że bojery rozwijają prędkości przekraczające 100 km na godzinę decyduje bowiem nie tylko wiatr, ale także małe opory towarzyszące ruchowi płóz na lodzie.
W tym widowiskowym sporcie Polacy od lat są światową potęgą, czego potwierdzeniem jest obecny sezon. 50 jubileuszowe mistrzostwa świata rozegrano w Estonii w Parnawie na lodzie Zatoki Ryskiej na Bałtyku. Na starcie stanęło 149 zawodników i zawodniczek w klasie DN oraz 19 zawodników klasy Ice-Optimist.
Michał Burczyński dość pewne sięgnął po swój czwarty tytuł mistrza świata, wygrywając trzy z sześciu wyścigów. O pozostałe miejsca na podium rywalizacja była bardzo zacięta. Ostatecznie srebrny medal w ostatnim wyścigu zapewnił sobie Łukasz Zakrzewski, a przed całkowitą dominacją biało-czerwonych resztę świata uchronił

Estończyk Joonas Kiisler, który wywalczył brązowy medal. Wśród kobiet dwa medale przypadły Laurze Banach (MKŻ Mikołajki), która była druga w klasyfikacji seniorek i pierwsza wśród juniorek. Z kolei Cezary Sternicki (Giżycka Grupa Regatowa) został wicemistrzem świata juniorów.
Miejsca Polaków w MŚ klasy DN
1 - Michał Burczyński (AZS UWM Olsztyn)
2- Łukasz Zakrzewski (MKŻ Mikołajki.)
5 - Tomasz Zakrzewski (MKŻ Mikołajki)
6 - Jarosław Radzki (Olsztyński Klub Żeglarski)
7 - Karol Jabłoński (Olsztyński Klub Żeglarski)
9 - Robert Graczyk (MKŻ Mikołajki)
Tuż po zakończeniu mistrzostw świata, na tym samym akwenie lodowi żeglarze rozpoczęli rywalizację w mistrzostwach Europy. Podobnie, jak kilka dni wcześniej, Michał Burczyński odniósł pewne zwycięstwo potwierdzając tegoroczną dominację i zdobywając swój trzeci tytuł mistrza Europy.
- Byłem w dobrej formie i oczywiście jechałem z zamiarem wywalczenia medali, ale dublet na mistrzostwach świata i Europy to naprawdę duży dla mnie sukces. Powiększyłem tym samym swoją kolekcję medali najważniejszych imprez bojerowych do 25, w tym siedmiu złotych. Było dużo ścigania, dużo adrenaliny. Kluczowe - jak zawsze - było poprawne żeglowanie, odpowiedni dobór sprzętu, zachowanie koncentracji, bo wszystko zaczyna się i kończy w głowie. Gratuluję wszystkim rywalom, stawka w obu regatach była niezwykle mocna. Trzy lata temu zerwałem ścięgno Achillesa i po mozolnych treningach wróciłem do stawki, silnej stawki, zrównując się z nimi, a na finiszu okazało się, że jestem najlepszy. To dodatkowy smak tych kolejnych złotych medali – mówi Michał Burczyński.
W mistrzostwach Europy w klasie DN całe podium było biało-czerwone! Za plecami Burczyńskiego uplasował się bowiem Łukasz Zakrzewski, mistrz Europy z 2022 roku, a brązowy medal wywalczył Jarosław Radzki (Olsztyński Klub Żeglarski).
W pierwszej 10-tce uplasowało się 6 Polaków:
5 miejsce - Karol Jabłoński (Olsztyński Klub Żeglarski)
8 miejsce - Robert Graczyk (MKŻ Mikołajki)
10 miejsce - Tomasz Zakrzewski (MKŻ Mikołajki)
Wicemistrzynią Europy wśród kobiet została Laura Banach, która jednocześnie sięgnęła po złoto wśród juniorek. Z kolei w rywalizacji juniorów brązowy medal wywalczył Kacper Worek (Yacht Klub Stal Gdynia). Mamy też medal w klasie Ice-Optimist – srebro w mistrzostwach Europy zdobył Stanisław Ługowski (Sailing Legia Warszawa).
Bojery to sport uprawiany w takich krajach, jak Polska, USA, Kanada, Niemcy, Węgry, Austria, Rosja, Estonia, Litwa, Łotwa, Finlandia, Norwegia, Szwecja, Dania, Holandia, Szwajcaria, Wielka Brytania, a od tego roku do bojerowej rodziny dołączyli też Chińczycy. Polacy są najbardziej utytułowaną nacją w historii tego sportu. Od początku rozgrywania Mistrzostw Świata w 1973 roku, polscy bojerowcy zdobyli łącznie 60 medali, w tym 25 złotych, 21 srebrnych i 14 brązowych.
Absolutnym rekordzistą jest Karol Jabłoński, który aż 12 razy zdobywał tytuł mistrza świata, a do tego dorobku dorzucił 5 srebrnych medali. Olsztynianin 7 razy stawał też na najwyższym stopniu podium w mistrzostwach Europy. Michał Burczyński po tegorocznych sukcesach jest drugim w historii najbardziej utytułowanym polskim bojerowcem. Wyprzedził on w tej wewnętrznej hierarchii m.in. swojego ojca. Piotr Burczyński w latach 70 i 80. był jednym z najlepszych bojerowców na świecie. W swoim dorobku ma między innymi tytuł mistrza świata, trzy wicemistrzostwa świata oraz trzy tytuły mistrza Europy.

Źródło: gospodarka morska.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów?
Zapraszamy do OMK / ITF.

Przynależność do Związku zawodowego wielu z nas uważa za zbyteczną i niepotrzebną będąc w dużym błędzie. Przedstawiamy tutaj kilka powodów, wymiernych korzyści, dla których warto należeć do Organizacji Marynarzy

Kontraktowych.
Przynależność do OMK można traktować jako Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków i zdarzeń podczas pracy na morzu. Istotna jest także ochrona praw marynarzy. Życie stwarza różne niespodzianki i nawet najlepszym z nas, pracującym dla najlepszych armatorów może się wiązać z przykrymi sytuacjami.
ETF wykorzystuje każdą szansę jak i kreuje nowe w celu zabezpieczenia miejsc i warunków pracy europejskich marynarzy, utrzymania poziomu szkoleń i morskiego know-how. Wypełniając deklarację do OMK wstępujesz także do ETF i tym samym wspierasz działania na rzecz lepszych miejsc pracy dla marynarzy z UE.

Nasze cele:

- Polscy marynarze powinni mieć równoważne warunki zatrudnienia jaki ich koledzy w innych krajach UE.
- Zakończenia dyskryminacji płacowej i socjalnej oraz segregacji marynarzy ze względu na kraj pochodzenia.
- Każdy marynarz zatrudniony na statku pod banderą UE powinien korzystać z ubezpieczenia społecznego przewidzianego w prawie wspólnotowym.
- Dbanie o wizerunek marynarza w Polsce jak i na świecie poprzez rzetelne informowanie o trudach jego pracy.
- Stworzenie, wdrożenie i egzekwowanie w Polsce przepisów umożliwiających i gwarantujących godziwe warunki pracy marynarzom na statkach polskiej bandery.
- Powszechne stosowania systemu zatrudnienia na czas nieokreślony (zatrudnienie na stałe).
- Zagwarantowanie miejsc pracy dla marynarzy wspólnotowych na statkach uprawiających żeglugę na wodach europejskich oraz międzynarodowych, z należących do armatorów z UE.
- Ustawiczne staranie o obejmowanie marynarzy takimi samymi warunkami i zasadami zabezpieczeń społecznych z jakich korzystają pracownicy lądowi.
- Aktywnego udziału w budowaniu i utrzymywaniu światowej sieci ośrodków dla marynarzy, na miarę potrzeb XXI wieku.

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:

- Możesz rozszerzyć swoje członkostwo o ubezpieczenie medyczne obejmujące również Twoją rodzinę. Szczegóły:
  https://www.omk.org.pl/article/1152
- 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)
- W razie bardzo trudnej sytuacji zdrowotnej i materialnej możesz skorzystać z cyklicznego wsparcia finansowego z Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej.

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: https://www.omk.org.pl/przylacz_sie
Może polubisz nas na FB ?
https://www.facebook.com/Organizacja-Marynarzy-Kontraktowych-NSZZ-Solidarno%C5%9B%C4%87-117864694936213/

Wydarzyło się 12 lutego - kalendarium.

12 lutego jest 43 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 323 dni.
Dzisiaj imieniny świętują:
Aleksy, Ammonia, Ammoniusz, Ampelia, Ampeliusz, Antoni, Bartłomiej, Benedykt, Bonfilia, Bonfiliusz, Damian, Datyw, Etelwold, Eulalia, Ewa, Feliks, Gaudenty, Gerard, Grzegorz, Hilarion, Hilariona, Humbelina, Jakub, Jan, Julian, Juwencjusz, Laurenty, Ludan, Ludwik, Maryna, Melecjusz, Mikołaj, Modest, Norma, Paweł, Radosław, Saturnin, Saturnina, Tomasz i Trzebiesława.
Dzisiaj obchodzimy Międzynarodowy Dzień Walki z Wykorzystywania Dzieci jako Żołnierzy.
OMK życzy solenizantom wszystkiego najlepszego ☺
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1267 – Założono miejską szkołę parafialną przy kościele św. Marii Magdaleny we Wrocławiu.
1564 – Król Zygmunt II August scedował na Koronę Królestwa Polskiego dziedziczne prawo Jagiellonów do władania Wielkim Księstwem Litewskim.
1629 – V wojna polsko-szwedzka: zwycięstwo wojsk szwedzkich w bitwie pod Górznem.
1784 – W obecności króla Stanisława Augusta Poniatowskiego nadworny chemik i mineralog królewski Stanisław Okraszewski dokonał w Warszawie udanej próby wypuszczenia w powietrze balonu wypełnionego wodorem.
1799 – W kościele Przemienienia Pańskiego w Nowogródku został ochrzczony Adam Mickiewicz.
1863 – Powstanie styczniowe: zwycięstwo powstańców w bitwie pod Świętym Krzyżem.
1904:

- Oddano do użytku szpital w Tarnobrzegu.
- We Lwowie założono Polskie Towarzystwo Filozoficzne.

1918 – Podał się do dymisji rząd Jana Kucharzewskiego.
1930 – W Poznaniu uruchomiono pierwszą w kraju komunikację trolejbusową.
1940 – Na cmentarzu żydowskim w Lublinie Niemcy rozstrzelali 180 Żydów.
1945:

- Armia Czerwona zajęła miasta: Bolesławiec, Czechowice (obecnie Czechowice-Dziedzice), Drawno i Kalisz Pomorski.
- W nocy z 12 na 13 lutego oddział UPA dokonał zbrodni na co najmniej 50 Polakach w miejscowości Puźniki położonej w dawnym powiecie buczackim w ówczesnym województwie tarnopolskim.

1958 – W klinice Akademii Medycznej we Wrocławiu prof. Wiktor Bross wykonał pierwszą w Polsce operację na otwartym sercu.
1977 – Wydobyto ostatnią tonę węgla w KWK „Matylda" w Świętochłowicach.
1981 – 29-letni Ryszard Sobok (w dniach 11 i 12 lutego) w Walimiu na Dolnym Śląsku zamordował 6 osób, w tym 4 dzieci.
1982 – Lecący z Warszawy do Wrocławia samolot pasażerski An-24 należący do PLL LOT został uprowadzony przez kapitana do Berlina Zachodniego.
1989 – Powstał Związek Harcerstwa Rzeczypospolitej.
1992 – Rozpoczęła emisję radomska telewizja Dami.
1994 – Weszła w życie umowa o stowarzyszeniu Polski ze Wspólnotami Europejskimi.
1999 – Premiera filmu historycznego Ogniem i mieczem w reżyserii Jerzego Hoffmana.
2002 – Na antenie Polsatu wyemitowano pierwszy odcinek telenoweli Samo życie.
2007 – Funkcjonariusze CBA zatrzymali kardiochirurga Mirosława Garlickiego.

Kursy kupna i sprzedaży walut obcych – tabela C

bieżące kursy kupna i sprzedaży walut obcych za złote określonych w § 5 uchwały Nr 51/2002 Zarządu Narodowego Banku Polskiego z dnia 23 września 2002 r. w sprawie sposobu wyliczania i ogłaszania bieżących kursów walut obcych (Dz. Urz. NBP z 2023 r. poz. 1):

Nazwa waluty	Kod waluty	Kurs kupna	Kurs sprzedaży
dolar amerykański	1 USD	3,9717	4,0519
dolar australijski	1 AUD	2,5903	2,6427
dolar kanadyjski	1 CAD	2,9548	3,0144
euro	1 EUR	4,2822	4,3688
forint (Węgry)	100 HUF	1,1037	1,1259
frank szwajcarski	1 CHF	4,5428	4,6346
funt szterling	1 GBP	5,0173	5,1187
jen (Japonia)	100 JPY	2,6592	2,7130
korona czeska	1 CZK	0,1700	0,1734
korona duńska	1 DKK	0,5745	0,5861
korona norweska	1 NOK	0,3759	0,3835
korona szwedzka	1 SEK	0,3798	0,3874
SDR (MFW)	1 XDR	5,2737	5,3803

https://nbp.pl/statystyka-i-sprawozdawczosc/kursy/tabela-c/

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

https://nasdaqbaltic.com

Notowania surowców

Walor AD	Jednostka AD	Kurs AD	Zmiana AD	Zmiana procentowa AD	Max 1R AD	Min 1R AD	Czas AD
ROPA	USD/barrel	81,00	-0,00	-0,12%	94,0000	71,0000	12.02 11:24
ZŁOTO	USD/uncja	2 004,94	-0,91	-0,05%	2 085,7000	1 817,5000	12.02 11:24
MIEDZ	USD/tona	8 171,00	-12,50	-0,15%	9 105,0000	7 887,0000	12.02 11:24
SREBRO	USD/uncja	22,97	0,29	1,28%	25,3400	20,1100	12.02 11:20
PALLAD	USD/uncja	891,90	20,20	2,26%	1 610,0000	840,7000	12.02 11:24
PLATYNA	USD/uncja	904,84	-4,19	-0,47%	1 141,0000	845,5000	12.02 11:24
NIKIEL	USD/tona	15 975,50	15,50	0,10%	27 825,0000	15 502,5000	12.02 11:22
ALUMINIUM	USD/tona	2 309,00	-7,50	-0,34%	2 440,0000	2 120,5000	12.02 11:20
		0,00	-0,00	%			
CYNK	USD/tona	2 334,00	21,50	0,94%	4 180,0000	2 291,0000	12.02 11:20
ROPA WTI	USD/barrel	76,03	-0,94	-0,98%	84,7200	66,5000	12.02 11:24
MIEDZ COMEX	USD/funt	3,88	-0,01	-0,27%	4,2200	3,5000	12.02 11:24
BAWEŁNA	USD/funt	80,00	-0,35	-1,04%	91,7200	74,0000	12.02 11:21
BENZYNA	USD/galon	2,20	0,00	0,00%	2,0000	1,9400	12.02 11:20
GENOLA	USD/barrel	666,00	-7,00	-1,09%	824,0000	640,1000	09.02 20:18
OLEJ	USD/funt	35,50	-0,35	-0,79%	37,7000	35,0100	12.02 11:20
DIESEL	USD/tona	860,00	-38,62	-4,29%	1 010,0000	837,2000	12.02 11:20
DREWNO	USD/1000 stóp sześciennych	462,00	2,20	0,38%	541,0000	436,5000	09.02 20:04
GAZ ZIEMNY	USD/mln BtU	1,54	-0,02	-1,08%	3,5100	1,4300	12.02 11:24
KAKAO	GBP/tona	4 722,00	60,00	1,62%	4 720,0000	1 990,0000	09.02 17:54
KALOGEN	JPY/kilogram	375,10	-2,70	-0,94%	386,0000	341,1000	09.02 18:00
KAWA	USD/funt	183,40	-2,55	-1,38%	232,7000	147,3000	12.02 11:20
KUKURYDZA	USD/bushel	402,10	-2,13	-0,68%	484,7500	430,6000	12.02 11:21
MLEKO	USD/cwt	17,04	-0,07	-0,41%	19,8000	16,7000	09.02 20:01
OLEJ OPAŁOWY	USD/galon	2,00	-0,03	-1,68%	3,4700	2,3100	12.02 11:20
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	3 801,00	3,00	0,08%	4 337,0000	3 205,0000	09.02 11:15
OLEJ SOJOWY	USD/funt	46,90	-0,63	-1,33%	65,0000	44,6700	12.02 11:20
PSZENICA	USD/bushel	582,00	-6,75	-0,98%	790,0000	540,5000	12.02 11:24
RYŻ	USD/cwt	15,57	0,00	0,32%	15,0700	14,7300	12.02 03:28
RZEPAK	EUR/tona	447,25	4,00	1,00%	527,2500	386,6000	09.02 18:28
SOJA	USD/bushel	1 187,75	4,00	0,33%	1 549,0000	1 186,7500	12.02 11:20
SOK POMARAŃCZOWY	USD/funt	370,65	-11,30	-3,05%	429,0000	334,2000	09.02 15:55
SPUTA SOJOWA	USD/tona	360,90	2,00	1,01%	530,0000	347,0000	12.02 11:20
WIEPRZOWINA	USD/funt	73,72	-0,42	-0,57%	102,3000	69,0000	09.02 20:04
WOŁOWINA	USD/funt	154,50	1,25	0,81%	187,7000	151,2700	09.02 20:04

https://www.bankier.pl/surowce/notowania

Rozrywka

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

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

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

H U M O R

Siedmioletni chłopczyk wraca ze szkoły. Podjeżdża samochód. Kierowca odsuwa szybę i mówi:
– Wsiadaj do środka, dam Ci 10 zł i lizaka.
Chłopczyk nie reaguje i przyspiesza kroku. Samochód powoli toczy się za nim. Znowu się zatrzymuje:
– No wsiadaj, dam Ci 20 zł, lizaka i chipsy.
Chłopczyk ponownie kręci głową i przyspiesza kroku. Samochód powoli jedzie za nim:
– No nie bądź taki! Moja ostatnia oferta: 50 zł, chipsy i cola.
– Oj, odczep się tato. Skoro kupiłeś multiple, to musisz z tym żyć.