

Ograniczenia i procedury w podmianach załóg w portach na świecie.

W portach na całym świecie, obowiązują ograniczenia, środki bezpieczeństwa i procedury które cały czas się zmieniają . Poniżej przekazujemy 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

Aktualna informacja dla marynarzy – COVID 19.

Informacje dla podróżnych - Infolinia COVID-19/COVID-19 Helpline Numery na infolinię SG dla obywateli Polski oraz cudzoziemców przekraczających granicę RP w dobie koronawirusa/Numbers of Border Guard's helpline for Polish citizens and foreigners crossing the state border with the Republic of Poland in the state of epidemic.

INFOLINIA COVID-19

Komenda Główna Straży Granicznej

+ 48 22 500 43 76 oraz +48 22 500 41 49 (od poniedziałku do piątku w godzinach: 08.15-16.15)

Więcej:

<https://strazgraniczna.pl/pl/aktualnosci/informacje-dla-podrozny/9324,Infolinia-COVID-19COVID-19-Helpline.html>

Źródło: www.omk.org.pl

Informator OMK 2022.

Informujemy , że na naszej stronie internetowej umieściliśmy Informator OMK podsumowujący nasze działania na rzecz naszego środowiska marynarskiego. Znajdziesz w nim również wiele cennych informacji, odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania.

Poniżej link do pobrania publikacji:

https://www.omk.org.pl/DataFiles/INFORMATOR%20OMK_2022-min.pdf

Źródło www.omk.org.pl

Dryfujące miny zagrażają bezpieczeństwu marynarzy na Morzu Czarnym.

Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu (ITF) i Wspólna Grupa Negocjacyjna (JNG) – partnerzy społeczni Międzynarodowego Forum Negocjacyjnego (IBF) – spotkali się w czwartek 31 marca 2022 r., aby ocenić i omówić rozwiązania, które zapewnią, że marynarze i ich statki nie ponoszą strat i uszkodzeń w trwającym na Ukrainie konflikcie.

Na początku marca IBF wyznaczyła Północny Region Morza Czarnego, Morze Azowskie (na północ od 46° szerokości geograficznej północnej) i wszystkie porty na Ukrainie jako Wojenne Obszary Operacyjne (WOA). „Bezpieczeństwo i ochrona marynarzy w tym zmieniającym się kryzysie, zwłaszcza marynarzy służących w regionie, jest naszym priorytetem” – powiedział kapitan Belal Ahmed, rzecznik prasowy JNG i przewodniczący IMEC. „Raporty, że miny zostały odkryte zarówno wewnątrz, jak i poza wyznaczonymi WOA, budzą poważne obawy”.

(.....)

O ITF

Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu (ITF) to demokratyczna, kierowana przez afiliantów

federacja związków zawodowych pracowników transportu, uznawana za wiodącą władzę transportową na świecie. Z pasją walczymy o poprawę życia zawodowego, łącząc związki zawodowe i sieci pracowników ze 147 krajów, aby zapewnić swoim członkom prawa, równość i sprawiedliwość. Jesteśmy głosem prawie 20 milionów kobiet i mężczyzn.

O JNG

Wspólna Grupa Negocjacyjna (JNG) pozwala na koordynację poglądów pracodawców z całego świata w branży morskiej. JNG składa się z Międzynarodowej Rady Pracodawców Morskich (IMEC), Międzynarodowego Stowarzyszenia Zarządzającego Marynarzami Japonii (IMMAJ), Stowarzyszenia Armatorów Koreańskich (KSA) oraz tajwańskiej firmy Evergreen.

Link do artykułu:

<https://www.itfseafarers.org/en/news/drifting-mines-threaten-seafarers-safe-passage-black-sea>

Źródło: www.omk.org.pl

Oświadczenie Komitetu Wykonawczego ETF w sprawie Ukrainy.

Ponad miesiąc upłynął od rozpoczęcia wojny w Ukrainie i Komitet Wykonawczy ETF ponawia swój zdecydowany apel o pokój.

Żądamy natychmiastowego zawieszenia broni, wycofania rosyjskiej armii z Ukrainy i podjęcia wszelkich wysiłków na rzecz konstruktywnych rozmów dyplomatycznych w celu zakończenia tej wojny. Domagamy się również uzgodnienia i poszanowania korytarzy humanitarnych w celu zorganizowania bezpiecznej ewakuacji ludności cywilnej.

Jak w każdej wojnie 90% ofiar to cywile i wojna w Ukrainie nie stanowi wyjątku. Jak w każdej wojnie ofiarami są pracownicy, których reprezentujemy. Pracownicy, których reprezentujemy i ich rodziny są zabijani, ich domy i budynki naszych związków są niszczone.

Jako związki zawodowe mamy obowiązek wysłać silne i jednoznaczne potępienie tej, i każdej innej, wojny. To jedyny możliwy wybór, jeśli chcemy zachować wartości, których zdecydowani jesteśmy bronić: wolności, równości, solidarności i demokracji.

Wojna szczególnie dotyka pracowników transportu. Transport ma kluczowe znaczenie dla dostępu do żywności, leków i towarów a także dla pracy i odpoczynku a zależność społeczeństwa od pracowników transportu jest w czasie wojny jeszcze bardziej zauważalna, gdyż dostęp do żywności, leków czy pomocy staje się kwestią przetrwania.

Strategiczne znaczenie transportu dla ludności cywilnej i wojska oznacza, że szlaki oraz infrastruktura transportowa – koleje, autostrady, szlaki żeglugowe, lotniska, korytarze transportowe, itp. – są zagrożone militarnie a pracownicy transportu ryzykują życiem.

Wojna ta dotyka również pracowników w całej Europie. Ceny towarów i podstawowych dóbr z powodu wojny gwałtownie rosną a konsekwencje społeczno-ekonomiczne są ciężkie dla ludzi pracy. Pilnie potrzebne są środki, które złagodzą tę trudną sytuację pracowników.

W ciągu ostatniego miesiąca ETF i jego afiliani aktywnie wspierali swoich członków na Ukrainie, pomagając w konwojach humanitarnych, relokacji pracowników transportu i ich rodzin uciekających przed wojną. ETF zobowiązuje się do dalszego wspierania swoich członków na Ukrainie wszelkimi możliwymi środkami a w celu sfinansowania tego wsparcia utworzono specjalny fundusz*.

ETF i jego członkowie będą również pomagać i wspierać wszystkich uchodźców, którzy będą szukać pracy w transporcie, upewniając się, że skorzystają oni z tych samych praw i warunków jakie przysługują obywatelom UE. Wojna nie powinna być wykorzystywana jako pretekst do wyzysku pracowników i wywierania jeszcze większej presji na pogorszenie warunków pracy wszystkich pracowników transportu.

Nieustannie solidaryzujemy się z narodem Ukrainy, Rosji i krajów sąsiedzkich, wzywając do pokoju, dialogu i dyplomacji.

Nieustannie wzywamy przywódców wszystkich stron do wykazania się powściągliwością, przejścia do dyplomacji i pilnej deeskalacji konfliktu aby zminimalizować zagrożenie dla cywilów i źródeł ich utrzymania.

Wszystkie strony, w tym Rosja i Ukraina, a także wszystkie państwa NATO, muszą zrobić wszystko co w ich mocy aby załagodzić napięcie i dążyć do pokojowego, dyplomatycznego zakończenia tego kryzysu.

*Fundusz Solidarności ETF Ukraina – szczegóły na stronie ETF.

Źródło: www.solidarnosc.nms.org.pl

Czy Rosja w odpowiedzi na unijne sankcje wprowadzi zakaz transportu drogą morską?

Można się spodziewać, że Rosja i Białoruś zastosują analogiczny zakaz transportu drogowego dla przewoźników z UE, w tym Polski - ocenia Ministerstwo Infrastruktury (MI) po wprowadzeniu przez UE zakazu transportu wobec Rosji i Białorusi w ramach piątego pakietu sankcji.

W ramach piątego pakietu sankcji Unii Europejskiej wobec Rosji i Białorusi, od 9 do 16 kwietnia obowiązuje zakaz transportu drogowego i morskiego wobec Rosji i zakaz transportu drogowego wobec Białorusi - podał resort infrastruktury.

Przypomniął, że zakaz dotyczy przewoźników z Rosji i Białorusi, a także statków zarejestrowanych pod banderą Rosji i statków, które zmieniły swoją rosyjską banderę na banderę innego państwa po rozpoczęciu inwazji na Ukrainę, czyli od 24 lutego 2022 r.

Jak wskazano, zakaz nie ma zastosowania do przedsiębiorców transportu drogowego przewożących przesyłki pocztowe w ramach świadczenia usługi powszechnej, ani dla statków w przypadku gdy potrzebują pomocy, zmuszonych do awaryjnego zawinięcia do portu ze względów bezpieczeństwa morskiego lub w celu ratowania życia na morzu.

Dodano, że organy państwa członkowskiego UE mogą wprowadzić wyjątki od ww. zakazu, o ile zostaną spełnione określone warunki. Państwa członkowskie mogą zezwolić na przewóz towarów przez przedsiębiorstwo transportu drogowego mające siedzibę na Białorusi, jeżeli właściwe organy ustalą, że taki przewóz jest konieczny m.in. do zakupu, przywozu lub transportu do UE gazu ziemnego i ropy naftowej, przywozu lub transportu produktów farmaceutycznych, medycznych, rolnych i spożywczych, w tym pszenicy lub w celach humanitarnych.

Jak podkreślił resort w komunikacie, powyższe sankcje nie dotyczą polskich przewoźników drogowych ani przewoźników z innych państw niż Rosja i Białoruś. "Można się jednak spodziewać, że Rosja i Białoruś zastosują analogiczny zakaz transportu drogowego dla przewoźników z UE, w tym Polski. W związku z tym Ministerstwo Infrastruktury odradza polskim przewoźnikom wykonywanie podróży do Białorusi i Rosji, a tym, którzy posiadają pojazdy na terytorium tych państw, zaleca ich powrót do Polski" - napisano.

Od 24 lutego trwa rosyjska inwazja na Ukrainę.

Źródło: PAP

Sankcje i miny zmieniają szlaki short sea shipping w Europie.

Napaść Rosji na Ukrainę wpłynęła nie tylko na globalne łańcuchy dostaw. W Europie drastycznie zmienił się układ połączeń short sea shipping. Morze Czarne praktycznie wypadło z gry.

Sankcje nałożone na Rosję prawie całkowicie wyhamowały ruch do rosyjskich portów na Bałtyku i częściowo do portów działających na innych akwenach. Pływające miny na Morzu Czarnym i opanowanie jego północnej części praktycznie uczyniło żeglugę na tych akwenach bardzo ryzykowną.

NATO Shipping Centre w dniu 30 marca 2022 r. wydało następujące oświadczenie: „Istnieje zagrożenie dryfującymi minami w północno-zachodnich, zachodnich i południowo-zachodnich obszarach Morza Czarnego. Wykryto dryfujące miny, a władze państw pracują nad wykryciem i zneutralizowaniem wszelkich min w regionie. Kapitanowie powinni podjąć wszelkie środki ostrożności, aby złagodzić zagrożenie minowe, w tym unikać

plywających obiektów, utrzymać członków załogi z dala od dziobowej części statku oraz prowadzić aktywną obserwację [morza wokół statku – MG]”.

1,7 mld ton w bliskim zasięgu UE

Żegluga bliskiego zasięgu to około 60,4 % całkowitego transportu morskiego towarów do i z głównych portów UE. W 2020 r. odnotowano wzrost o 0,6% więcej niż w 2019 r. – wynika z analizy Eurostatu. Z danych głównych portów można wywnioskować, że w 2021 r. rynek się odbudował w większości krajów UE oraz EFTA, a podaż ładunków wzrosła o około 3,2%.

- Przewaga połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu nad żeglugą dalekomorską jest szczególnie wyraźna na Malcie, Cyprze, Finlandii, Szwecji, Danii, Bułgarii, Irlandii, Łotwie, Włoszech, Chorwacji, Estonii, Rumunii, Grecji, Polsce i Litwie – wyliczyli statystycy UE.

W krajach EFTA dominuje Norwegia z udziałem przekraczającym 70 %. Podobne wskaźniki obserwuje się również w krajach kandydujących do UE, Czarnogórze i Turcji.

Po spowolnieniu gospodarczym w Europie w 2009 r. rynek przewozów żeglugą bliskiego zasięgu odbudował się do 2011 roku osiągając około 1 650 mln t. Potem rósł systematycznie i osiągnął w 2019 r. rekordowy wynik 1 800 mln t. Ten trend uległ załamaniu w 2020 r. z powodu pandemii Covid-19 i późniejszych zawirowań w globalnych łańcuchach logistycznych i w UE.

Podaż towarów przewożonych połączeniami żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w UE zbliżyła się do 1,7 mld ton w 2020 r. Oznaczało to spadek ładunków na statkach i w terminalach o 6,6% w porównaniu z rokiem poprzednim – wynika z danych podanych przez państwowe urzędy statystyczne.

Włochy, Holandia i Hiszpania liderami

Włochy, Holandia i Hiszpania są unijnymi liderami w wykorzystaniu żeglugi bliskiego zasięgu i odpowiadają za prawie 40% obrotów w 2020 r.

Włochy były głównym krajem żeglugi morskiej bliskiego w UE w 2020 r. W terminalach tego kraju przeładowano 287 mln ton, co stanowi 14,4 % łącznych obrotów ładunków przewiezionych przez statki w ramach żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w UE w 2020 r. Porty i terminale Holandii przejęły 283 mln ton, a porty Hiszpanii obsłużyły 211 mln ton.

W latach 2019–2020 wszystkie państwa członkowskie UE odnotowały spadek żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Wzrost zarejestrowano jedynie w terminalach czterech krajów. Były to Malta (wzrost o 27%), Chorwacja (23%), Cypr (2,8%) i Szwecja (wzrost o 0,4 %). W przypadku Malty wzrost ten wynika głównie z wyższych przeładunków suchych towarów masowych w związku z szybkim rozwojem branży budowlanej i transportowej. Z obszaru EFTA Norwegia również zanotowała wzrost o 3,1% towarów transportowanych morzem w ramach żeglugi bliskiego zasięgu. Turcja w latach 2019–2020 uzyskała wzrost o 1,8%. Największy spadek wymiany towarów w żegludze bliskiego odnotowała Łotwa (mniej o 27%), Bułgaria (spadek o 17,2%), Słowenia (-16,7%) oraz Hiszpania, spadek o 10,5%. Większość krajów odbudowała swoje rynki i poprawiła swoje wyniki w 2021 r. według danych Port Economics (dotyczących przeładunków kontenerów) i administracji morskich. Co zauważyliśmy również w portach polskich, a szczególnie w terminalach Gdańska i Gdyni.

W 2020 r. ruch wewnętrzny stanowił prawie 59% łącznej liczby ton towarów obsługiwanych w portach UE, które były zaangażowane w żeglugę bliskiego zasięgu – wynika z analizy Eurostatu. W większości krajów UE wyladowano, więcej towarów drogą morską niż załadowano na statki. Malta i Cypr miały najwyższy udział towarów wyladowanych w 2020 r., przy czym odpowiednio 94 % i 71 % całkowitej liczby ton towarów wysłanych drogą morską bliskiego zasięgu zarejestrowano jako ruch wewnętrzny tych portów. Z kolei trzy kraje bałtyckie, Finlandia i Norwegia notowały więcej wychodzących towarów wysyłanych drogą morską bliskiego zasięgu niż przychodzących.

Płynne i masowe dominują

W żegludze bliskiego zasięgu w UE dominującym rodzajem ładunku są ładunki płynne. W 2020 r. było to 696 mln ton. Stanowiły one 41% całkowitego żeglugi morskiej bliskiego zasięgu towarów do i z głównych portów UE w 2020 r. Na drugim miejscu znalazły się towary masowe (349 mln ton, 21%), potem kontenery (285 mln ton, 17%) oraz ładunki ro-ro (233 mln ton, 14%).

Porty Holandii, z obrotami 139 mln ton, dominują w przepompowywaniu ładunków płynnych przewożonych na krótkich dystansach drogą morską oraz przeładunkach masowych suchych (54 mln ton).

Na drugim miejscu są porty Włoch z przeładunkami 123 mln ton płynnych oraz 57 mln ton ro-ro. Hiszpania była głównym krajem pod względem żeglugi morskiej bliskiego zasięgu towarów w kontenerach.

Płynne i suche na Morzu Czarnym

Żegluga bliskiego zasięgu płynnych towarów masowych w 2020 r. dominowała we wszystkich regionach morskich. Struktura podaży tych ładunków różni regiony w sposób istotny. Na Morzu Czarnym ładunki płynne stanowiły 59% całkowitych przewozów żeglugi morskiej bliskiego zasięgu.

W przypadku portów Oceanu Atlantyckiego te ładunki stanowiły jedynie 30% całości towarów przewożonych w short sea shipping. Natomiast udział podaży suchych masowych w żegludze morskiej bliskiego zasięgu w każdym regionie morskim UE jest bardziej równomiernie rozłożony i waha się od 16% na Morzu Śródziemnym do 29% na Morzu Czarnym.

Towary transportowane w kontenerach stanowiły 23% ładunków przewożonych statkami bliskiego zasięgu na Morzu Śródziemnym w 2020 r. Na Morzu Czarnym miały udział 7%. Przewozy ro-ro wyniosły 22% żeglugi morskiej bliskiego z i do portów na Oceanie Atlantyckim. Na Morzu Czarnym było to mniej niż 1 %.

Analiza przewozów żegluga bliskiego zasięgu wyraźnie wskazuje, że sytuacja na Morzu Czarnym będzie miała istotny wpływ na przewóz ładunków płynnych i masowych. Dotyczy to zarówno krajów należących do Unii Europejskiej jak i Turcji.

Można się spodziewać, że załamanie w żegludze krótkiego na Morzu Czarnym odczują porty Morza Śródziemnego. Sankcje wpłyną natomiast na przewozy kontenerów i ładunków płynnych w portach Morza Północnego i Atlantyku, a po części również w portach bałtyckich. Zapewne również w niektórych terminalach portów polskich.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Stena Line wprowadza nowe, 240 metrowe promy E-Flexer na linię Gdynia

Karlskrona.

W odpowiedzi na zwiększone zapotrzebowanie na przewozy w rejonie Morza Bałtyckiego, Stena Line wprowadzi na trasę Gdynia-Karlskrona dwa zupełnie nowe promy ro-pax klasy E-Flexer, o długości 240 m. Jednostki E-Flexer to promy nowej generacji: nowoczesne, paliwooszczędne, wyznaczające nowy standard w zakresie ograniczenia emisji i kosztów oraz podniesienia efektywności energetycznej i wydajności. Są one istotną częścią realizacji strategii Stena Line dotyczącej zrównoważonego rozwoju w żegludze.

Stena Line wprowadzi w 2022 roku na trasę pomiędzy Gdynią a szwedzką Karlskroną dwa promy ro-pax klasy E-Flexer. Obie jednostki są zupełnie nowe, rozpoczną operacje zaraz po przybyciu ze stoczni, gdzie obecnie trwa końcowy etap ich budowy. Będą to jedne z największych promów na Bałtyku w regularnej żegludze. Dzięki wyjątkowemu rozmiarowi – mają 240 m długości – każdy z nich może zabrać nawet 1200 pasażerów oraz do 3600 metrów ładunków, a więc dwa razy więcej niż statki operujące na linii obecnie. E-Flexery to statki nowej generacji: energooszczędne, wydajne i ekologiczne.

Pierwszy prom klasy E-Flexer rozpocznie kursowanie z Gdyni już w połowie lipca, a drugi w listopadzie. Pierwotnie planowano, aby oba promy kursowały na trasie pomiędzy szwedzkim Nynäshamn a łotewskim Ventspils, ale ze względu na szczególnie wzmożony popyt na przewozy towarowe w południowej części Morza Bałtyckiego, Stena Line zdecydowała, że E-Flexery będą tam najlepiej wykorzystane. Natomiast zmodernizowane statki Stena Scandica i Stena Baltica będą nadal obsługiwać trasę pomiędzy Nynäshamn i Ventspils.

Przeniesienie operacji Stena Line na nowy terminal promowy w Gdyni, co będzie miało miejsce w czerwcu 2022, pozwoli na wprowadzenie tak dużych jednostek. Nowy terminal dysponuje znacznie dłuższym nabrzeżem niż obecny, co umożliwi cumowanie tam statków o długości nawet 240 m takich jak statki klasy E-Flexer. Dodatkowo nowy terminal umożliwi Stena Line wdrożenie nowoczesnych rozwiązań usprawniających operacje portowe, a także ograniczenie emisji ze statków i terminali, co jest zgodne z wprowadzeniem przez Stena Line strategii zrównoważonego transportu morskiego.

– Przez ponad ćwierć wieku Stena Line nieustannie rozwija połączenie promowe Gdynia-Karlskrona, aby umożliwić naszym partnerom ekspansję ich biznesu, poprawiając dostęp do rynków i utrzymując łańcuchy dostaw dla gospodarek krajów europejskich. – powiedział Marek Kiersnowski, dyrektor zarządzający Stena Line Polska.

– Jesteśmy dumni, że możemy zaoferować naszym klientom najnowocześniejsze jednostki na rynku, które są technologicznie zgodne z ideą zrównoważonego transportu oraz otwierają perspektywy dalszego rozwijania przewozów na Autostradzie Morskiej Gdynia-Karlskrona, co jest ważne nie tylko dla nas i naszych klientów, ale także dla całych regionów i krajów, które łączymy.

Wprowadzenie E-Flexerów na linię Gdynia-Karlskrona to część strategii Stena Line, aby nieustannie wzmacniać swoją pozycję na Morzu Bałtyckim i rozwijać się razem z klientami.

– Zdolność dostosowania się do potrzeb rynku i rozwój wraz z naszymi klientami są kluczowe dla Stena Line. Dzięki E-Flexerom, które wprowadzamy na trasę Gdynia-Karlskrona, odpowiadamy na potrzeby naszych klientów i staramy się dostosować flotę tak, aby była jak najbardziej elastyczna. – mówi Niclas Mårtensson, dyrektor generalny koncernu Stena Line.

W ciągu ostatnich lat Stena Line mocno rozwinęła swoją działalność na Morzu Bałtyckim, w związku ze zwiększonym zapotrzebowaniem klientów na transport morski - zarówno towarowy, jak i pasażerski. Na linię pomiędzy Nynäshamn a Ventspils w lipcu 2021 r. i styczniu 2022 r. wprowadzono przedłużone i zmodernizowane statki Stena Scandica i Stena Baltica, a pomiędzy Liepāja na Łotwie a niemieckim Travemünde wprowadzono statki ro-pax Stena Livia i Stena Flavia, co zwiększyło o 40% zdolność przewozową tego połączenia. Ponadto 1 lutego 2022 r. Stena Line otworzyła zupełnie nową trasę pomiędzy szwedzkim Nynäshamn a fińskim Hanko, obsługiwaną przez statek Urd. Drugi statek (Stena Gothica) zostanie wprowadzony na tę linię w połowie maja.

Krótko o nowych promach na linii Gdynia-Karlskrona

- Statki nie mają jeszcze nazw – nazwy zostaną im nadane przed wejściem na linię

- Pierwszy E-Flexer rozpocznie kursowanie w lipcu 2022, drugi w listopadzie 2022

- Długość: 240 metrów

- Pojemność: 1 200 pasażerów i 3 600 metrów linii ładunkowej każdy

Więcej o klasie E-Flexer:

E-Flexery to jednostki ro-pax nowej generacji zamówione przez Stena RoRo dla Stena Line w stoczni w Chinach. Już trzy E-Flexery (Stena Estrid, Stena Embla i Stena Edda) o długości 214m weszły do operacji od 2019 roku, wszystkie pływają po Morzu Irlandzkim.

Czwarty i piąty statek, przeznaczone na linię Gdynia-Karlskrona będą jeszcze większe. Mają długość 240 metrów i pojemność frachtową 3600 metrów, podczas gdy trzy pierwsze mają 214 metrów długości i pojemność frachtową 3100 metrów.

Wśród cech wyróżniających E-Flexery od innych jednostek znajdują się m.in.:

- Sprawny załadunek i rozładunek dzięki rampom przejazdowym na dwóch poziomach.

- Do 30% większa wydajność energetyczna w porównaniu ze statkami we flocie, dzięki optymalnej konstrukcji kadłubów, śrub napędowych, gruszek dziobowych i sterów.

- Wszystkie pięć statków jest przystosowanych do zasilania gazem, co pozwala na zmianę paliwa na metanol lub LNG.

- Dwa najnowsze statki będą wyposażone tak, aby podczas zawinięć do portów mogły korzystać z zasilania z lądu, co pozwoli na ograniczenie emisji. Podłączenie do sieci elektrycznej umożliwi również w przyszłości konwersję na hybrydowy system akumulatorowy.

- Skandynawskie dziedzictwo Stena Line zostało zaznaczone w projektowaniu wnętrza statku, które jest przestronne i jasne, z widokami morza przez panoramiczne okna.

Stena Line

Stena Line jest powstałym w 1962 roku szwedzkim koncernem promowym, z siedzibą w Göteborgu. Operuje na 18 trasach łączących 9 krajów, eksploatuje 37 promów wykonujących blisko 25 000 rejsów rocznie. Zatrudnia ponad 4300 pracowników. Przewoży wynoszą średnio co roku: 7,6 mln pasażerów, 1,7 mln samochodów osobowych oraz 2,1 mln jednostek frachtowych (ciężarówki, naczepy itp.). Stena Line jest ważną częścią europejskiej sieci logistycznej i stale rozwija nowe rozwiązania intermodalne, łącząc transport kolejowy, drogowy i morski. Stena Line odgrywa również ważną rolę w turystyce w Europie dzięki szerokiej działalności pasażerskiej.

W Polsce Stena Line jest obecna od ponad ćwierć wieku. Promy z charakterystycznym czerwonym kominem łączą Gdynię z Karlskroną w południowej Szwecji. Co roku tę trasę przemierza kilkaset tysięcy pasażerów, korzystając z jednego z dwóch bliźniaczych statków o szerokiej ofercie atrakcji dla pasażerów: Stena Vision i Stena Spirit. Trzeci statek na linii, Stena Nordica, również zabiera pasażerów i samochody osobowe, lecz jest przeznaczony głównie do przewozu ładunków.

Stena Line jest częścią Stena AB Group, należącej do rodziny Olsson. Poza przewozami promowymi, grupa zajmuje się m.in. żegluga, wydobywaniem ropy naftowej, recyklingiem, obrotem nieruchomości. Obroty całej grupy sięgają 37 mld koron szwedzkich rocznie. Stena AB zatrudnia ok. 16 000 pracowników na całym świecie.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Shell nie zrezygnował z rosyjskich surowców.

Chociaż Shell zadeklarował w marcu, że przestaje kupować rosyjską ropę i gaz, to koncern kupuje mieszankę oleju napędowego, która składa się w 49,99 proc. z paliwa z Rosji. Taką informację przekazał w piątek ekspert ds. energii agencji Bloomberg Javier Blas.

Koncern stosuje tutaj wybieg, albowiem wg Blasa argumentuje, że skoro produkt zawiera mniej niż 50 proc. oleju z Rosji, można go określić, jako taki, który nie pochodzi z tego kraju.

Dzięki temu Shell może kupować olej napędowy na przykład na Łotwie, gdzie rosyjska ropa jest mieszana z innymi rodzajami ropy, aż „rosyjski” udział wyniesie maksymalnie 49,99 proc., pisze ekspert Bloobmerga.

Ten rodzaj oleju jest już znany w branży jako „mieszanka łotewska”. Holenderski dziennik „Finaneele Dagblad” pisze, iż mieszanie rosyjskiego oleju napędowego ma miejsce również w Niderlandach.

„Praktyka mieszania różnych rodzajów ropy naftowej jest tak stara, jak handel ropą i produktami naftowymi” – mówi ekspert ds. ropy i gazu Cyril Widdershoven cytowany przez „FD” i dodaje, że obecnie dotyczy on głównie olejów irańskich i wenezuelskich.

Niemniej jednak praktyka Shella jest godna uwagi, ponieważ koncern ogłosił 8 marca, że wycofa się z wszelkiej działalności naftowo-gazowej w Rosji i natychmiast przestanie kupować rosyjską ropę.

Oświadczeniu towarzyszyły przeprosiny, że koncern kupował ropę z Rosji już po agresji tego kraju na Ukrainę. „Zdajemy sobie sprawę z tego, że decyzja ta (...) była niewłaściwa i przepraszamy” - oświadczył wówczas prezes firmy Ben van Beurden.

Źródło: PAP

Dwie osoby z załogi jachtu nie żyją. Zawieszono poszukiwania.

W sobotę rano wznowiono poszukiwania zaginionego członka załogi jachtu regatowego Delphia 24, który przewrócił się w piątek na wysokości centrum Gdyni, około 400 metrów od brzegu. Dwie osoby, z czteroosobowej załogi, nie żyją - dowiedziała się nieoficjalnie PAP.

Jak informuje Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne, w sobotę rano wznowiono poszukiwania zaginionego członka załogi jachtu rejsowego Dephha 24. W akcji poszukiwawczej biorą udział m.in. samolot Bryza, oraz jednostki ratownicze R20 i Kapitan Poinc.

Do przewrócenia się jachtu doszło w piątek po południu ok. 400 metrów od brzegu na wysokości centrum Gdyni. Na pokładzie były cztery osoby. Okoliczności samego wypadku nie są znane. Straż pożarna dostała zgłoszenie o godz. 18. Poszukiwania zaginionych żeglarzy kontynuowały w nocy jednostki ratownicze R20, "Sztorm" oraz "Wiatr", dwa okręty Marynarki Wojennej oraz śmigłowiec W3 Warn z kamerą termowizyjną.

W piątek wieczorem podjęto z wody dwie osoby i przetransportowano do szpitala. Przed północą portal trojmiasto.pl podał informację, że nadal trwają poszukiwania jednej osoby - jeden żeglarzy został odnaleziony martwy.

W sobotę rano PAP nieoficjalnie ustaliła, że dwóch członków załogi jachtu regatowego Delphia 24 nie żyje.

AKTUALIZACJA - zawieszenie poszukiwań

Poszukiwania zaginionego żeglarsza zawieszono w sobotę z uwagi na warunki atmosferyczne - powiedział PAP dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Sebastian Kluska.

Kluska powiedział PAP, że zawieszono poszukiwania zaginionego członka załogi jachtu rejsowego Delphia 24, który w piątek przewrócił się około 400 metrów od brzegu na wysokości centrum Gdyni. "Z uwagi na niski pułap chmur i warunki atmosferyczne poszukiwania zaginionego członka jachtu zostały zawieszono. W tej chwili akcja poszukiwawcza będzie miała charakter pasywny. Wszystkie jednostki pływające na tym obszarze zostały powiadomione o wypadku i czekamy na sygnały" - dodał Kluska.

Kluska potwierdził, że dwie osoby z załogi jachtu Delphia 24 nie żyją, jedna przebywa w szpitalu, a jedna jest uważana za zaginioną.

W sobotę rano wznowiono poszukiwania zaginionego członka załogi jachtu rejsowego Dephia 24. W akcji poszukiwawczej brały udział m.in. samolot Bryza, oraz jednostki ratownicze R20 i Kapitan Poinc. Do przewrócenia się jachtu doszło w piątek po południu ok. 400 metrów od brzegu na wysokości centrum Gdyni. Na pokładzie były cztery osoby. Okoliczności samego wypadku nie są znane. Straż pożarna dostała zgłoszenie o godz. 18.

Źródło: gospodarka morska.pl

Zacięta walka o mistrzostwo Polski.

Takiej walki o mistrzostwo Polski nie było od dawna. Po 28 kolejkach żadna z drużyn czołówki nie wyszła na zdecydowane prowadzenie. Trzy pierwsze zespoły mają taką samą liczbę oczek na swoim koncie.

Przed startem 28. kolejki PKO Bank Polski Ekstraklasa Pogoń była liderem stawki, choć przewaga nad Rakowem i Lechem wynosiła raptem jeden punkt. "Portowcy" sensacyjnie polegli jednak w piątek, przegrywając z Wisłą Płock 1:2. Strata punktów w starciu ze znacznie niżej notowanym rywalem zasiała ziarno niepokoju w obozie klubu z zachodniopomorskiego.

Najtrudniejsze zadanie spośród trójki klubów z czuba tabeli miał Lech. "Kolejorz" miał przed sobą szlagier z Legią Warszawa, która już dawno wypisała się z walki o obronę mistrzostwa, jednak ostatnie tygodnie są bardzo udane w wykonaniu warszawian. Szlagierowy mecz zakończył się remisem 1:1, przez co Lech również stracił ważne punkty, choć zdołał zrównać się z Pogonią.

W niedzielę Raków stanął przed niepowtarzalną szansą. Częstochowianie mieli zaplanowane spotkanie ze Śląskiem Wrocław na własnym terenie. Potencjalne zwycięstwo dawało fotel lidera oraz dwupunktową przewagę, która przy tak zaciętym boju może być kluczowa.

"Medaliki" również zaprzepaścili okazję i zremisowali z walczącym o utrzymanie Śląskiem. Zawodnicy Papszuna nie zagraли na miarę swoich możliwości i marnowali sporo sytuacji pod bramką Śląska. Rozregulowane celowniki skutkowały stratą dwóch punktów.

Ostatecznie doszło do małego przetasowania w klasyfikacji ligowej. Lech wyprzedził Pogoń, jednak przewagi nie ma kompletnie żadnej. 56 oczek na swoim koncie ma cała, wymieniona trójka. Do końca sezonu pozostało jeszcze pięć kolejek. Każda, następna strata punktów przez którąkolwiek drużynę może oznaczać zakończenie zmagać w grze o tytuł mistrzowski.

LIGI					
28 kolejka					
	Z	R	P	Z/S	P
1 Lech Poznań	16	8	4	54:20	56
2 Pogoń Szczecin	16	8	4	54:24	56
3 Raków Częstochowa	16	8	4	49:26	56
4 Lechia Gdańsk	13	7	8	42:31	46
5 Radomiak	10	12	5	34:27	42
6 Wisła Płock	13	3	12	41:40	42
7 Piast Gliwice	11	8	9	36:31	41
8 Górnik Zabrze	10	7	11	39:40	37
9 Legia Warszawa	11	3	14	34:37	36
10 Cracovia	9	8	11	34:38	35
11 Warta Poznań	8	9	11	27:31	33
12 Stal Mielec	8	9	11	33:40	33
13 Jagiellonia Białystok	8	9	10	31:41	33
14 Śląsk Wrocław	7	10	11	35:40	31
15 Zagłębie Lubin	9	4	15	31:49	31
16 Wisła Kraków	7	7	14	31:44	28
17 Bruk-Bet Termalica	5	9	14	28:49	24
18 Górnik Łęczna	5	9	14	24:49	24

Źródło:PiłkaNozna.pl

Materiał, który magazynuje i oddaje energię na żądanie.

Japońscy naukowcy odkryli substancję, która może zarówno magazynować, jak i uwalniać duże ilości ciepła odpadowego - wszystko w zależności od konkretnych potrzeb. To rozwiązanie może zapoczątkować prawdziwą rewolucję w energetyce.

Ciepło odpadowe to rodzaj energii powstającej przy okazji innych procesów energetycznych, która nie jest przechwytywana i wykorzystywana - najczęściej dochodzi do jej rozpraszania. Przykładem ciepła odpadowego jest ciepło spalin czy energia towarzysząca procesom chemicznym. Eksperti wskazują, że nawet 70% energii w danym procesie może być marnowane pod postacią ciepła odpadowego. Czasami próbuje się je odzyskiwać.

Naukowcy z Instytutu Badań Materiałowych Uniwersytetu Tohoku oraz firmy Rigaku Corporation, produkującej narzędzia pomiarowe i analizy termicznej wykorzystujące promieniowanie rentgenowskie, zaprezentowali nowy sposób zarządzania ciepłem odpadowym. Uczeni wykorzystali materiał zbudowany z tlenku manganu wzbogacony jonami potasu i wodą krystaliczną. Jest on podobny pod względem chemicznym do birnessitu, który powszechnie występuje na powierzchni Ziemi.

Materiał miał postać czarnego proszku - jego podgrzanie do temperatury 200 stopni Celsjusza spowodowało odwodnienie, dając zmagazynowanym cząsteczkom wody energię potrzebną do uwolnienia jej do atmosfery. Kiedy natomiast materiał schłodzono do temperatury poniżej 120 stopni Celsjusza, a następnie wystawiono go na wilgotne powietrze, wchłonął cząsteczki wody i uwolnił zmagazynowane ciepło.

Ten mechanizm interkalacji, w którym cząsteczki wody są odwracalnie wprowadzane do materiału warstwowego, jest bardzo korzystny dla magazynowania ciepła. Mechanizm ten jest bardzo szybki, odwracalny, a struktura materiału jest dobrze zachowana. Ponadto tlen znajdujący się w atmosferze nie niszczy warstwowego kryształu tlenku manganu, a woda go nie rozpuszcza. To czyni go doskonałym kandydatem do ponownego wykorzystania ciepła odpadowego w warunkach przemysłowych.

prof. Tetsu Ichitsubo z Uniwersytetu Tohoku, jeden z twórców materiału

Nowo stworzony materiał wykazywał lepsze działanie w porównaniu z innymi związkami rozważanymi jako magazyny ciepła odpadowego.

Nasz materiał ma długi czas życia, może odwracalnie magazynować i uwalniać duże ilości ciepła na jednostkę objętości oraz szybko się ładuje i rozładowuje.

prof. Tetsu Ichitsubo

To dopiero początek prac nad innowacyjnym materiałem. Japońscy naukowcy mają w planach zwiększenie ilości cząsteczek wody, które mogą zostać pochłonięte, usprawniając tym samym proces przechowywania energii cieplnej w jednostce objętości.

Źródło:Fokus.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów?

Zapraszamy do OMK / ITF.

Przynależność do Związku zawodowego wielu z nas uważa za zbędną 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 jakich 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:

- 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 ?

<https://www.facebook.com/Organizacja-Marynarzy-Kontraktowych-NSZZ-Solidarno%C5%9B%C4%87-117864694936213/>

www.omk.org.pl

Wydarzyło się 11 kwietnia - kalendarium.

11 kwietnia jest 101. dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało 264 dni.

Dzisiaj imieniny świętują:

Anioł, Antypas, Antypater, Arleta, Filip, Gemma, Helena, Herman, Hildebrand, Hildebranda, Izaak, Jaromir, Leon, Leona i Rajner.

Dzisiaj obchodzimy Międzynarodowy Dzień Choroby Parkinsona.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1065 r. – Książę Polski Bolesław II Szczodry (Śmiały) ufundował klasztor benedyktynów w Mogilnie, przekazując mu część dochodów, m.in. z Grudziądz i Rypina..

1775 r. – I rozbiór Polski: w Warszawie zakończył obrady Sejm Rozbiorowy, który zatwierdził traktat podziałowy.

1831 r. – Powstanie listopadowe: zwycięstwo powstańców w bitwie pod Poryckiem.

1848 r. – Powstanie wielkopolskie: została podpisana ugoda w Jarosławcu między przedstawicielami władz pruskich a Komitetem Narodowym.

1864 r. – Powstanie styczniowe: dyktator powstania Romuald Traugutt został aresztowany przez carską policję.

1928 r. – Założono Polski Związek Szachowy (PZSzach).

1940 r. – Łódź została przemianowana na Litzmannstadt.

- Ostatni etap tzw. pacyfikacji „hubalowskich”. Niemcy doszczętnie spalili wsie: Gałki, Hucisko i Skłobów. Zamordowano ok. 300 Polaków, w tym 265 mężczyzn ze Skłobów.

1969 r. – Statek pasażerski „Stefan Batory” wypłynął w swój pierwszy rejs transoceaniczny.

2010 r. – Na lotnisku wojskowym Warszawa-Okęcie wylądował samolot z ciałem zmarłego tragicznie prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego. Trumna została przewieziona do Pałacu Prezydenckiego.

Kursy walut (kursy średnie NBP)

Kursy średnie walut NBP

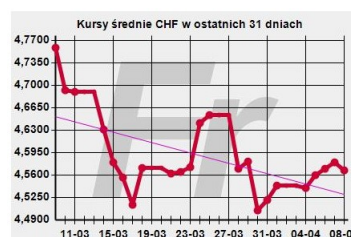
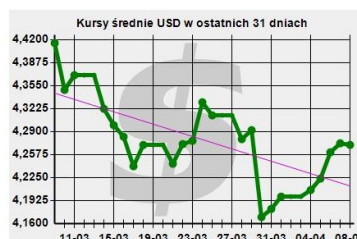
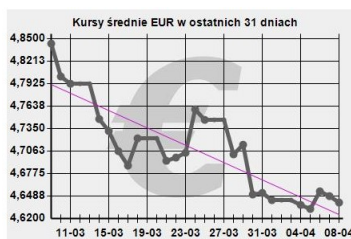
Tabela z dnia 2022-04-08

1 EUR **4,6405**

1 USD **4,2703**

1 CHF **4,5663**

1 GBP **5,5806**



<https://www.nbp.pl/>



<https://stoq.pl/q/?s=cl.f>



<https://nasdaqbaltic.com>

Notowania surowców

Symbol	o	Jednostka	o	Kurs	o	Zmiana	o	Stożarzona	o	Max 1W	o	Min 1W	o	Chył.	o
ROPA		USD/barył		104.48		-1.87		-1.81%		125.4400		83.0000		11.04.10.20	
ZŁOTO		USD/uncja		1 885.10		6.70		0.34%		2 058.3000		1 726.1000		11.04.10.20	
WIEŻO		USD/uncja		10 286.80		-28.00		-0.27%		10 751.0000		8 874.0000		11.04.10.20	
WIEŻO		USD/uncja		76.10		0.22		0.29%		78.3000		74.0000		11.04.10.20	
PALLAD		USD/uncja		2 023.77		87.77		4.48%		3 140.0000		1 080.0000		11.04.10.20	
PLATYNA		USD/uncja		911.88		10.88		1.20%		1 207.7000		302.3000		11.04.10.20	
WYŻEL		USD/uncja		81 077.80		-1 007.00		-1.23%		81 951.0000		15 880.0000		11.04.10.20	
ALUMINIUM		USD/uncja		3 288.00		-159.00		-4.81%		3 900.0000		2 288.0000		11.04.10.20	
OLCIV		USD/uncja		2 290.80		0.00		0.00%		2 435.7000		1 974.0000		23.12.08.14	
OTW		USD/uncja		4 888.00		80.00		1.65%		4 343.0000		2 757.7000		11.04.10.20	
ROPA BRE		USD/uncja		86.81		-0.38		-0.43%		104.7000		80.0000		11.04.10.20	
WIEŻO COMEX		USD/uncja		4.70		-0.33		-6.61%		4.9000		4.0000		11.04.10.20	
BARRELA		USD/uncja		102.12		-0.30		-0.29%		142.0000		80.0000		11.04.10.20	
BEZCENA		USD/uncja		1.06		-0.08		-7.52%		3.7100		1.0000		11.04.10.20	
CANDLA		CAD/uncja		1 188.00		9.00		0.76%		1 170.0000		880.0000		08.04.20.19	
OPAR		USD/uncja		30.49		-0.10		-0.34%		29.4000		30.0000		11.04.10.20	
DEBEL		USD/uncja		876.76		-48.87		-5.58%		1 312.0000		188.0000		11.04.10.20	
DRZEWO		USD/1000 kg kłeszyk		846.00		33.00		3.93%		1 070.0000		5.0000		08.04.20.19	
RAZ DREWNY		USD/mc		8.00		0.01		0.19%		8.3900		2.0000		11.04.10.20	
KAPAO		USD/uncja		1 821.00		32.00		1.78%		1 890.0000		1 588.0000		08.04.17.14	
PAUCZOP		JPY/kg		280.70		0.10		0.04%		280.1000		190.0000		11.04.10.20	
WANG		USD/uncja		201.70		-0.70		-0.34%		208.0000		127.0000		11.04.10.20	
KUPUR-OLCIV		USD/uncja		772.83		-6.83		-0.87%		787.0000		610.2000		11.04.10.20	
WLEKO		USD/uncja		34.88		0.08		0.23%		34.8800		16.0000		08.04.18.08	
OLEJ OPALOWY		USD/uncja		1.00		-0.04		-3.87%		4.3100		1.8000		11.04.10.20	
OLEJ PALMOWY		USD/uncja		8 000.00		97.00		1.21%		7 980.0000		3 370.0000		08.04.12.15	
OLEJ RYCZYNY		USD/uncja		76.88		-0.07		-0.09%		76.7000		59.0000		11.04.10.20	
PAZYNKA		USD/uncja		1 865.76		10.00		0.53%		1 264.0000		844.0000		11.04.10.20	
RIZ		USD/uncja		16.72		-0.05		-0.30%		16.4700		12.2000		11.04.10.20	
RZEMAK		EUR/uncja		820.00		1.00		0.19%		994.7000		402.2000		08.04.18.30	
ROIA		USD/uncja		1 680.76		-0.37		-0.02%		1 720.7000		1 187.0000		11.04.10.20	
ROP POBARWICZOWY		USD/uncja		188.00		0.00		0.00%		188.0000		187.7000		08.04.20.05	
ROPA RAZDOK		USD/uncja		476.00		2.00		0.42%		480.7000		310.0000		11.04.10.20	
ROPA RAZDOKA		USD/uncja		88.00		-0.10		-0.11%		122.0400		70.0000		08.04.20.04	
RODOWINA		USD/uncja		100.00		0.07		0.07%		143.0000		113.0000		08.04.20.04	

Rozrywka

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

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

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

<http://pl.sudokuonline.eu/>

H U M O R

Facet wyjeżdżając na wczasy zostawił swojemu przyjacielowi kota, żeby ten nim się opiekował.

Wczasowicz dzwoni po tygodniu z wakacji i pyta się przyjaciela jak tam jego kot.

- No stary... Niestety przykro mi, ale Twój kot zdechł.

- Ehhh, musiałeś tak walić prosto z mostu? Przez ciebie będę miał zepsutą resztę urlopu. Mogłeś mi powiedzieć, że kot siedzi na dachu i nie chce zejść. Później zadzwoniłbym za dwa dni i Ty byś powiedział, że spadł z dachu i leży u weterynarza połamany, a kiedy zadzwoniłbym za kolejne dwa dni powiedziałbyś, że mimo największych wysiłków weterynarza mój kociak zdechł... No ale cóż stało się, powiedz mi lepiej co tam u mojej mamy?

- No więc widzisz... Mama siedzi na dachu i nie chce zejść...

Źródło: dowcipy.pl