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

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

Aktualna informacja dla marynarzy. Nadal obowiązuje zwolnienie z kwarantanny po powrocie ze statku – stan na dzień 24-05-2021 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

Pomoc finansowa OMK .

Przypominamy.
Marynarze należący do OMK, którzy ze względów zarówno indywidualnych jak i zawodowych wykonują testy na Covid, mogą ubiegać się o zapomogę finansową z OMK.
Zapomoga przysługuje tylko marynarzom z OMK indywidualnie zlecającym badania w celu zapewnienia bezpieczeństwa własnego, rodziny lub ułatwienia w przemieszczaniu się pomiędzy miejscami zamieszkania i pracy. Zapomoga nie przysługuje marynarzom wykonującym badania na zlecenie i koszt armatora.
Osoby zamierzające skorzystać z zapomogi finansowej proszone są o kontakt mailowy – biuro@nms.org.pl
Podstawą złożenia wniosku o zapomogę są opłacone składki , rachunek lub paragon, potwierdzenie przeprowadzonego badania (wynik testu – może być nieczytelny) oraz wskazanie nr konta bankowego.

Źródło omk.org.pl

25 czerwca światowa flota włączy syreny, aby przesłać światu jasny przekaz w sprawie marynarzy.

Londyn – 17 maja 2021: Międzynarodowa Izba Żeglugi (International Chamber of Shipping – ICS) wraz z przemysłem żeglugowym i partnerami społecznymi zachęcają statki stojące w portach na całym świecie aby 25 czerwcao 12.00 w południe czasu lokalnego włączyły swoje syrenyby uczcić „Dzień Marynarza" (ustanowiony

przez Międzynarodową Organizację Morską) i przypomnieć światu o pilnej potrzebie szczepienia wszystkich marynarzy.
Ubiegłoroczna kampania zwróciła uwagę świata na kryzys związany ze zmiana załogi. Prawie rok później liczba załóg, których dotknęły graniczne restrykcje rządów zmniejszyła się prawie o połowę, do 200 000. Jednakże śmiertelna druga fala w Indiach i innych krajach spowodowała powrót zakazów podróżowania dla marynarzy. Równie pilną kwestią jest dostęp do szczepionek dla marynarzy; ponad połowa międzynarodowej siły roboczej marynarzy pochodzi z krajów rozwijających się, które mają ograniczone zapasy szczepionek.
Guy Platten, Sekretarz Generalny Międzynarodowej Izby Żeglugi, powiedział:
„Wiemy, jak ważna w zwróceniu uwagi na kryzys związany ze zmianą załogi, była zeszłoroczna kampania Heroesat Sea. Niestety, wraz z nowymi wariantami i strasznymi wybuchami epidemii w Indiach, marynarze ponownie zostali zapomniani.
Incydent statku armatora Ever Green* pokazał jak ważna jest żegluga i nasi marynarze dla globalnych łańcuchów dostaw. Dlatego po raz kolejny wzywamy statki w portach na całym świecie aby w południe, czasu lokalnego, w dniu 25 czerwca, z okazji Dnia Marynarza, włączyły swoje syreny i zapewniły tym samym, że głosy marynarzy zostaną usłyszane."
ICS wraz z przemysłem żeglugowym i partnerami społecznymi , aby zwrócić uwagę na trudną sytuację marynarzy i upewnić się, że będą oni traktowani priorytetowo w przypadku szczepień, wzywają żeby 25 czerwca o godz.12.00 czasu lokalnego włączyć w portach syreny - na tak długo jak jest to możliwe ze względów bezpieczeństwa. Jeśli marynarze, ta wyjątkowa populacja, nie będą zaszczepieni to istnieje ryzyko dalszej eskalacji „kryzysu związanego ze zmianami załogi".
Niektóre kraje, w tym Stany Zjednoczone i Holandia, rozpoczęły programy szczepień dla marynarzy wykorzystując swoje porty jako centra szczepień.W istocie szczepią zarówno swoich marynarzy krajowych, jak i zagranicznych, którzy wpływają do ich portów.
Jednakże wiele krajów zamyka swoje granice dla podróżujących z obawy przed pojawieniem się nowych wariantów i zagrożeniem, jakie będą oni stanowić dla krajowych wysiłków w zakresie szczepień. ICS wzywa statki do wzięcia udziału 25 czerwca br. w kampanii #ShoutOutForSeafarers by przypomnieć światu o potrzebie umożliwiania zmian załogi w ich krajach i priorytetowego traktowania marynarzywszystkich narodowości do szczepienia w ich portach. ICS zachęca również załogi aby w tym dniu, za pośrednictwem mediów społecznościowych, dzieliły się swoimi doświadczeniami używając hashtagów #ShoutOutForSeafarers oraz #FairFuture4Seafarers.

* Statek *EverGiven* (pod banderą Panamy), czarterowany przez Ever Green od japońskiego armatora jest jednym z największych mega-kontenerowców o długości prawie 400 m szerokości 58,8 m, wyporności 265 876 t, który 23 marca br. utknął na mieliźnie w Kanale Sueskim, tarasując całkowicie tor wodny i blokując ruch w jednym z najbardziej uczęszczanych „wąskich gardeł" szlaków globalnego handlu morskiego.
Tłumaczenie: Barbara Kubach – Chęcińska – asystent ds. roszczeń KSMMiR NSZZ S

Źródło omk.org.pl

Offshore wchodzi w erę cyfryzacji.

Światowy lider w dziedzinie energetyki, przemysłu morskiego oraz przetwórstwa żywności i oczyszczania wody Alfa Laval przejmuje StormGeo – globalnego lidera w dziedzinie meteorologii i zaawansowanych rozwiązań w zakresie nauki o danych, czyli Data Science.
Przejęcie jest częścią strategii Alfa Laval mającej na celu wsparcie przemysłu morskiego w dążeniu do obniżenia emisyjności i zwiększenia efektywności działania. Wzbogaci również wiedzę Alfa Laval w zakresie usług cyfrowych. Zamknięcie transakcji spodziewane jest w drugim kwartale 2021 roku.
StormGeo, z siedzibą główną w Bergen, Norwegia, dostarcza rozwiązania i usługi dla operacji wrażliwych na warunki pogodowe, głównie w przemyśle morskim, off-shore i innych branżach zależnych od pogody. Oferowane przez firmę usługi w zakresie informacji pogodowej pomagają klientom ograniczać ryzyko, zwiększać bezpieczeństwo i dokonywać zrównoważonych wyborów dotyczących tras i operacji. StormGeo została założona

w 1997 roku, a od 2014 roku jest własnością EQT, DNV GL i grupy pracowników. Całkowita sprzedaż w 2020 roku wyniosła 714 MNOK (699 MSEK). StormGeo stanie się częścią Alfa Laval Marine Division.

Szybkie przejęcie

Cena zakupu jest w pełni finansowana gotówką i wynosi 3.630 MNOK (około 3.700 MSEK) przy założeniu braku zadłużenia i środków pieniężnych. Zamknięcie transakcji spodziewane jest w II kwartale 2021 roku, z zastrzeżeniem spełnienia określonych warunków. Przejęcie jest neutralne dla marży EBITA i zysku na akcję Alfa Laval.

– Przejęcie StormGeo będzie optymalnym uzupełnieniem gamy rozwiązań, które pomagają naszym klientom sprostać wyzwaniom związanym z dekarbonizacją w przemyśle. Co więcej, StormGeo doskonale wpisuje się w nasze ambicje związane z cyfrowym przyspieszeniem rozwoju, a my wykorzystamy ich doświadczenie w zakresie technologii cyfrowych i obsługi klienta, aby udoskonalić naszą ofertę i zdobyć głębsze doświadczenie w przestrzeni cyfrowej – mówi Tom Erixon, prezes i dyrektor generalny Alfa Laval.

– Jesteśmy bardzo podekscytowani faktem, że dołączamy do Alfa Laval. StormGeo skorzysta na tym, że będzie należał do wiodącego na rynku lidera z wieloletnimi tradycjami. Cieszymy się, że razem z Alfa Laval będziemy mogli kontynuować rozwój naszej działalności poprzez dalszą ekspansję geograficzną i technologiczną – mówi Søren Andersen, dyrektor generalny StormGeo.

Uczestnik ONZ Global Compact wywodzi się z norweskiej TV2

StormGeo wywodzi się z TV2, największego norweskiego nadawcy komercyjnego? Który w 1993 roku jako pierwszy zastosował animowane raporty pogodowe. Meteorolog Siri Kalvig dostrzegła możliwość oferowania usług pogodowych dostosowanych do potrzeb innych branż. Pomysł ten ostatecznie przerodził się w StormGeo.

StormGeo, firma założona w 1997 roku, jest światowym liderem w dziedzinie usług meteorologicznych i wsparcia decyzyjnego, oferującym wiodące rozwiązania w zakresie żeglugi, ropy naftowej i gazu, energii odnawialnej, usług komunalnych, przemysłu crossowego i lotniczego. Produkty firmy pomagają klientom zarządzać ryzykiem, optymalizować wydajność, redukować koszty i zwiększać przychody. Firma ma siedzibę główną w Bergen w Norwegii. Jako uczestnik programu ONZ Global Compact na rzecz zrównoważonego biznesu na oceanach, pasja StormGeo do klimatu i ochrony zasobów naturalnych jest motywacją do wspierania klientów w podejmowaniu odpowiedzialnych ekologicznie decyzji biznesowych.

Energetyka, woda, przemysł morski... i nie tylko

Alfa Laval działa w obszarach energetyki, przemysłu morskiego oraz przetwórstwa żywności i oczyszczania wody, oferując swoją wiedzę, produkty i usługi dla szerokiej gamy branż działalności gospodarczej w około 100 krajach. Firma jest zaangażowana w optymalizację procesów, tworzenie odpowiedzialnego wzrostu i przyspieszanie postępu – zawsze idzie o krok dalej, aby wspierać klientów w osiąganiu ich celów biznesowych i celów zrównoważonego rozwoju.

Innowacyjne technologie Alfa Laval są dedykowane do oczyszczania, rafinacji i ponownego wykorzystania materiałów, promując bardziej odpowiedzialne wykorzystanie zasobów naturalnych. Przyczyniają się one do poprawy efektywności energetycznej i odzyskiwania ciepła, lepszego uzdatniania wody i redukcji emisji zanieczyszczeń. W ten sposób Alfa Laval przyspiesza nie tylko sukces swoich klientów, ale także ludzi i planety. Codziennie ulepszamy świat. Chodzi o to, aby rozwijać się lepiej – Advancing better™.

Źródło: gospodarka morska.pl

MEWO i DHI wspierają projekty morskich farm wiatrowych.

Przyspieszenie zatwierdzania projektów morskich farm wiatrowych w rejonie polskiego wybrzeża, jest możliwe dzięki zastosowaniu najnowocześniejszych modeli dla hałasu podwodnego i siedlisk.

Polska w ramach walki z postępującymi zmianami klimatycznymi, ma ambitne plany rozwoju energetyki odnawialnej. Działania te obejmują między innymi instalację morskich farm wiatrowych wzdłuż polskiego wybrzeża. DHI wspomaga realizacje tych projektów polskich deweloperów, dostarczając najnowocześniejsze narzędzia do modelowania zanieczyszczenia hałasem, lokalizacji rejonów siedlisk oraz oceny ryzyka kolizji, w

celu ochrony morświnów i ptaków znajdujących się danym rejonie. Wynik? Zatwierdzenie projektu pierwszej - i kolejnych - instalacji morskich farm wiatrowych na polskich wodach.
Wyzwanie – uzyskanie zielonego światła dla projektów morskich farm wiatrowych w Polsce
Polska ma ambitne plany dotyczące budowy morskich farm wiatrowych. Jednak deweloperzy muszą sprostać wyjątkowym wyzwaniom środowiskowym, zanim uzyskają zgodę władz na wdrożenie swoich projektów. Polskie wody są siedliskiem zagrożonego wyginięciem i ściśle chronionego morświna bałtyckiego. Hałas generowany podczas instalacji, może negatywnie wpływać na ich zdrowie czy rozrodczość. Z kolei ptaki wędrujące przez rejon Bałtyku są narażone na zderzenia z obracającymi się łopatami turbin. Konsekwencje w wyżej wymienionej postaci, są niezwykle trudne do przewidzenia, co powoduje dużą niepewność co do śladu środowiskowego pozostawianego przez morskie farmy wiatrowe. Może to prowadzić do opóźnionego zatwierdzania projektów, powodując poważne opóźnienia w ich realizacji.
DHI przyszło z gotowym rozwiązaniem
Od 2012 roku DHI pomaga polskim developerom zwiększyć dokładność prowadzonych przez nich badań środowiskowych, stosując innowacyjne rozwiązania technologiczne. Oto kilka najważniejszych przykładów:
• Numeryczne modelowanie hałasu podwodnego za pomocą podwodnego symulatora akustycznego DHI (Underwater Acoustic Simulator UAS) dowiodło, że stosując środki ograniczające hałas, takie jak kurtyny bąbelkowe, wpływ zanieczyszczenia hałasem na morświny można utrzymać na akceptowalnym poziomie.
• Dynamiczne modelowanie siedlisk umożliwiło ekstrapolacje badań podstawowych dotyczących rozmieszczenia stad ptaków morskich i zwiększyło wiarygodność oceny oddziaływania na środowisko.
• Modelowanie ryzyka kolizji określiło dokładną liczbę ptaków morskich i migrujących gatunków zagrożonych kolizją z pracującymi turbinami. Informacje te zostały wprowadzone do ostatecznego projektu poszczególnych lokalizacji, aby zminimalizować ryzyko kolizji.
Rezultaty?
• Zmniejszona niepewność co do skutków środowiskowych projektu - dzięki wysokiej jakości badaniom podstawowym i OOŚ.
• Wybór najlepszego stosunku wartości do ceny w celu zmniejszenia hałasu
• Zatwierdzenie projektu pierwszej - i kolejnych - instalacji morskiej farmy wiatrowej na polskich wodach

MEWO od ponad ośmiu lat z powodzeniem współpracuje z DHI przy realizacji projektów polskich morskich farm wiatrowych. Wiarygodne analizy i raporty DHI dotyczące ssaków morskich, ptaków morskich, ptaków wędrownych i podwodnego modelowania hałasu wsparły nas najlepszymi rozwiązaniami. Ich profesjonalny zespół uwzględnia najnowsze metody stosowane na całym świecie.

Źródło: gospodarka morska.pl

Proteh GlassDeep: „ zmieniamy przyszłość turystyki morskiej nie bojąc się innowacji „

Supernowoczesny katamaran naszpikowany jest innowacyjnymi rozwiązaniami. – Obserwacja podwodnego świata nigdy wcześniej nie była tak prosta. Nasz pomysł wiąże się nie tylko z rozrywką w luksusowym wydaniu, ale i świeżym spojrzeniem na poznawanie dna morskiego – mówi Eugeniusz Ziółkowski, prezes Proteh GlassDeep.
Nowatorskość projektu katamaranu przejawia się w zasadzie na każdym kroku. Ten hybrydowy obserwator podwodny to oczko w głowie pomysłodawców. Jego spektakularnym elementem są niewątpliwie okna podwodne, które Proteh GlassDeep proponuje w wariancie okrągłym i prostokątnym.
– Z dumą mogę powiedzieć, że możemy się pochwalić opatentowaną technologią. Materiał jakiego użyliśmy do ich wykonania to szkło mineralne niezwykle odporne na zarysowania i inne niekorzystne działania – mówi prezes Eugeniusz Ziółkowski. – Przy patronacie Polskiego Forum Technologii Morskich zrobiliśmy już pierwszą prezentację ukazującą nasz produkt finalny.

Katamaran jest tak interesujący ponieważ jego funkcjonalność i wygląd ostateczny jest pokłosiem aż dwóch rozbudowanych dwóch projektów: wkładu do okien podwodnych i pokrywy.

Podwodny świat dostępny dla każdego

– Na chwilę obecną to nasz wiodący produkt, który będzie eksponowany na najbliższych wydarzeniach turystycznych – zapewnia prezes. – Uważamy, że turystyka wodna jest przyszłością. Dostęp do tej podwodnej przestrzeni dostęp był dotąd zarezerwowany dla płetwonurków, czyli osób raczej młodszych, w pełni sił i sprawnych fizycznie.

Odległość do obserwacji świata podwodnego jest zmienna i wiąże się z przejrzystością wody. Zakłada się, że w pobliżu raf koralowych, gdzie woda jest stosunkowo czysta i słona, więc widoczność wynosi około 30 metrów.

– Wystarczy sobie wyobrazić, że siedząc przy oknie podwodnym w jednostce zanurzonej, wcale nie trzeba zejść aż na głębokości 30 metrów. Wystarczy metr pod wodą, brak zakłóceń słonecznych i patrząc w dół, w bok tę strefę do obejrzenia mamy w granicach 30 metrów – opowiada.

Szkło mineralne. Dlaczego to taki hit?

Bezpieczeństwo, spełnienie warunków konstrukcyjnych i ekonomia – to główne czynniki przemawiające na korzyść szkła mineralnego.

– Liczymy na to, że zastosowanie tak wykonanych okien obniży koszty eksploatacji przy pełnym komforcie przezierności – mówi i dodaje, że dodatkową zaletą szkła mineralnego w tego typu oknach jest wielowarstwowość polegająca na rozdzieleniu cieczą. – To sprawia, że szkoło przenosi obciążenie z jednej tafli na drugą, czyli każda tafla obciążona wartością o połowę mniejszą. I tak budujemy wytrzymałość.

Prezes Ziółkowski zaznacza również, że wyróżniający jest tu również bardzo wysoki współczynnik bezpieczeństwa. Okna wytrzymują bowiem ciśnienie nawet do 10 metrów głębokości. A w przypadku uszkodzenia nawet kilku warstw okna, zastępstwo pełnią tu kolejne szyby – w sumie jest ich pięć. Katamaran może więc spokojnie dopłynąć do portu.

W przypadku stosowanego dotąd szkła akrylowego, które jest ciężkie i grube oraz mniej odporne na ścieranie, nie ma tego komfortu – tu jest tylko jedna warstwa. Okno jest więc uszkodzone całkowicie.

Wyzwanie dla projektanta

Rozwiązania innowacyjne, funkcjonalność i duża szansa na komercjalizację – to kluczowe wyzwania dla zespołu projektowego.

– To nie było zwykłe zadanie projektowe. Wyzwaniem było stworzyć innowacje, które do tej pory w branży statkowej nie funkcjonowały – przyznaje Zbigniew Artur Cwalina, generalny projektant z firmy Stogda.

Katamaran ma funkcję statku wycieczkowego.

– Przyjęliśmy, że to obiekt dla 36 pasażerów, który zabiera ich w kilkugodzinny rejs turystyczny z celem obserwacji i manewrowanie wokół raf koralowych – opowiada projektant. – Atrakcją statku prócz żeglugi ma być zanurzanie i otwarcie specjalnych pokryw chroniących okna. Pasażerowie z przestrzeni otwartej przechodzą do tzw. salonów podwodnych i zaczynają zwiedzanie podwodnego świata i jego mieszkańców.

Katamaran ma wydzieloną platformę na wieczorne spotkania i eventy. W tym celu zespół projektowy stworzył miejsce na grilla czy bar na otwartej przestrzeni.

– Aranżacje przestrzeni to jedna strona medalu, a druga to inżynieria, którą trzeba było dostosować do zanurzania statku – zauważa Zbigniew Artur Cwalina.

Twórcy podkreślają również, że katamaran został stworzony również pod kątem redukcji gazów cieplarnianych.

– Zastosowaliśmy tu napęd hybrydowy składający się agregatów. Elementy napędowe zasilane są silnikami elektrycznymi, a na pokładzie znajduje się odpowiednia ilość baterii – wylicza.

Dialog biznesu i nauki

Warto podkreślić, że prace związane z powstaniem supernowoczesnego katamaranu, który wydaje się być przyszłością turystyki morskiej, ściśle nadzorowali naukowcy.

Profesor Lech Rowiński pełnił funkcję kierownika projektu realizowanego jako prace naukowo-badawcze na Politechnice Gdańskiej. Wśród nich było m.in. opracowanie konstrukcji i technologii okna czy nadzór nad przeprowadzeniem badań w laboratorium.

– Natomiast w drugim projektem jestem kierownikiem prac naukowo-badawczych firmy – tłumaczy prof. Rowiński. – Projektem opracowaniem okna zajmujemy się od samego początku. Dostaliśmy od Proteh GlassDeep koncepcję realizacji takiego okna w postaci opisu patentowego. I tak od trzech lat powstaje

konstrukcja okna, która spełnia wymagania wskazane przez współpracujące z nami towarzystwo klasyfikacyjne, tj. DNV GL, dotyczące bezpieczeństwa oraz być odbiciem zastrzeżenia patentowego, które daje firmie przewagę rynkową.

Źródło:gospodarkamorska

Rosyjskie okręty okrążają całe Wybrzeże Wielkiej Brytanii.

Rosyjskie okręty podwodne "okrążają całe wybrzeże Wielkiej Brytanii" – powiedział w opublikowanej w niedzielę rozmowie brytyjski minister obrony Ben Wallace. Dodał, że Rosja pozostaje dla Wielkiej Brytanii "zagrożeniem numer jeden".
W wywiadzie dla "Daily Telegraph" Wallace ujawnił, że pod koniec ubiegłego roku, po raz pierwszy od "bardzo, bardzo dawna, a może pierwszy raz w ogóle", rosyjska łódź podwodna została zauważona na Morzu Irlandzkim.
To pierwszy raz, gdy brytyjski rząd potwierdził obecność rosyjskich okrętów na Morzu Irlandzkim. Zwykle są one zauważane w kanale La Manche lub na Morzu Północnym – od roku 2013 roku Wielka Brytania wykryła co najmniej 150 przypadków, by rosyjskie jednostki były w pobliżu brytyjskich wód terytorialnych. Brytyjska marynarka zwykle w takich sytuacjach wysyła fregatę lub niszczyciela, by monitorować ruchy rosyjskiej jednostki.
W zeszłym roku oprócz wspomnianej łodzi podwodnej zauważono u wybrzeży Wielkiej Brytanii jeszcze siedem innych rosyjskich okrętów oraz 26 statków niewojskowych. Jak podkreślił Wallace, Rosja celowo przeprowadza takie działania wymierzone w Wielką Brytanię.
– Jesteśmy regularnie odwiedzani przez wścibskie rosyjskie statki, a teraz jesteśmy regularnie odwiedzani przez kilka rosyjskich okrętów wojennych. Próbowaliśmy deeskalacji, próbowaliśmy (różnych) metod, ale w tej chwili, dopóki Rosja nie zmieni swojej postawy, dość trudno jest zobaczyć, dokąd zmierzamy – powiedział Wallace.
Wallace rozmawiał z "Daily Telegraph" przy okazji wypłynięcia w sobotę w pierwszą misję na morzu nowego brytyjskiego lotniskowca HMS Queen Elizabeth, który kieruje się stronę Oceanu Indyjskiego, a potem Pacyfiku. Minister obrony powiedział, że celem tej misji jest pokazanie, iż Wielka Brytania znowu jest w stanie bronić swoich interesów wiele tysięcy kilometrów od kraju. Jak dodał, odbiorcami tej demonstracji mają być przede wszystkim wrogowie Wielkiej Brytanii i wskazał, że zagrożeniem numer jeden pozostaje Rosja.

Źródło: PAP

Filipińskie władze chcą, aby Chiny przestrzegały prawa ws Morza Południowochińskiego.

MSZ Filipin zapewniło w sobotę o gotowości do dialogu z Pekinem w sprawie Morza Południowochińskiego. Nie zmieniło przy tym swojego stanowiska w sporze i zapowiedziało dochodzenie zadośćuczynienia dla poszkodowanych w jego wyniku rybaków.
Oświadczenie wydano po piątkowych konsultacjach chińskich i filipińskich dyplomatów na temat sytuacji na wodach Morza Południowochińskiego, o które oba kraje od lat toczą spór.
Rozmowy, do których doszło w ramach funkcjonującego od 2016 roku mechanizmu konsultacji dwustronnych, urzędnicy filipińskiego resortu dyplomacji określili jako „przyjacielskie i szczere". Jak wynika z oświadczenia, oba kraje wyraziły przekonanie o ważności dialogu dla złagodzenia napięć oraz „zrozumienia stanowisk i intencji" w spornym regionie. Filipiny powtórzyły jednak wezwanie do przestrzegania przez Chiny międzynarodowego prawa.
Resort dyplomacji w Manili zapowiedział także, że kraj będzie się domagał odszkodowania dla ofiar incydentu z czerwca 2019 roku, w czasie którego chiński kuter staranował i zatopił filipińską łódź rybacką, pozostawiając jej 22-osobową załogę własnemu losowi. Rybaków uratowała znajdująca się w pobliżu wietnamska jednostka.
W 2016 roku Stały Trybunał Arbitrażowy w Hadze obalił roszczenia terytorialne Chin wobec Filipin. Władze w Pekinie, które zgłaszają historyczne pretensje do 90 proc. obszaru Morza Południowochińskiego, zignorowały jednak jego orzeczenie.

Głównymi punktami spornymi między rządami w Manili i Pekinie są wyspy Spratly'ego (Spratleje) oraz płycizna Scarborough, leżące wewnątrz filipińskiej wyłącznej strefy ekonomicznej, rozciągającej się na 200 mil morskich od wybrzeża.
Spór o strategiczne i bogate w zasoby wody zaognił się w marcu, gdy w rejonie Scarborough wykryto około dwustu chińskich kutrów i innych jednostek.
Doprowadziło to do wymiany not dyplomatycznych i serii oświadczeń wygłoszonych w mediach tradycyjnych i społecznościowych. Największe kontrowersje wzbudził opublikowany 3 maja wulgarny tweet szefa filipińskiej dyplomacji Teodoro Locsina Jr., w którym wezwał on Chiny do opuszczenia wód podlegających jurysdykcji Manili.
W mijającym tygodniu prezydent Rodrigo Duterte zobowiązał członków swojego gabinetu do milczenia w sprawie chińskich pretensji terytorialnych.
Prezydent Duterte, który od chwili objęcia urzędu w 2016 roku stara się o dobre relacje z chińskimi władzami, stwierdził pod koniec kwietnia, że choć Filipiny mają wobec nich dług z wielu powodów, m.in. dostarczenia darmowych szczepionek przeciwko koronawirusowi, to interes narodowy nie może być obiektem negocjacji.
Krytycy oskarżają go jednak o zbytnią uległość wobec Pekinu i sprzeczne wypowiedzi na temat Morza Południowochińskiego, którego duży obszar Filipiny określają mianem Morza Zachodniofilipińskiego.

Źródło: PAP

Terminal kontenerowy w Świnoujściu powstanie, kwestia-w jakiej perspektywie.

Rozmowa z prof. Uniwersytetu Szczecińskiego, kierownikiem Katedry Zarządzania Transportem Instytutu Zarządzania, dr. hab. Michałem Plucińskim.

Jak ocenia Pan szanse realizacji głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu?

Odpowiem przekornie. Gdy byłem jeszcze studentem w jednym z podręczników do tematyki portowej przeczytałem, że na Bałtyk nigdy nie wpłynie duży kontenerowiec (oczywiście w tamtym czasie w relacjach oceanicznych pływały znacznie mniejsze jednostki niż obecnie). Inwestycja w Gdańsku negatywnie zweryfikowała tak postawioną tezę. 40 lat temu w światowym handlu morskim transportowano mniej niż 4 mld ton ładunków, z marginalnym udziałem ładunków w kontenerach. Obecnie całość handlu morskiego to 11 mld ton, z czego ok. 2 mld ton ładunków w kontenerach. Jest to najdynamiczniej rozwijający się rynek żeglugowy, konteneryzacja postępuje nie tylko w odniesieniu do ładunków drobnicowych, ale również coraz większej grupy ładunków masowych. Konkludując, nie rozważam czy projekt w Świnoujściu zostanie zrealizowany, tylko w jakiej perspektywie czasowej się to stanie.

Może odnieśmy się do tego projektu z punktu widzenia zmian zachodzących na zapleczu gospodarczym zespołu portowego Szczecin i Świnoujście…

Rozważania na temat korzyści z powstania tej inwestycji można prowadzić na różnych płaszczyznach (makro-, mezo-, mikroekonomicznej), w odniesieniu do różnych grup interesariuszy. Ja chciałbym zwrócić uwagę na korzyści, o których stosunkowo mało się dyskutuje, a które uważam za kluczowe – korzyści dla gestorów ładunków występujących w handlu morskim.
Korzyści te mogą wynikać z dwóch przesłanek, tj. ze skrócenia odległości lądowego odcinka morsko – lądowych łańcuchów transportowych realizowanych w relacjach zaplecze gospodarcze – port morski, i/lub ze zmiany struktury gałęziowej transportu zaplecza. Korzyści te należy rozpatrywać w kontekście zmian jakie zachodzą na zapleczu naszego zespołu portowego. Można zauważyć dość wyraźny spadek roli dużych gestorów jednorodnych ładunków masowych, transportowanych w sposób konwencjonalny, przy rosnącej roli gestorów ładunków drobnicowych, w tym przede wszystkim ładunków transportowanych w jednostkach ładunkowych. Dla

gestorów tych możliwość obsługi ładunków w kontenerach w głębokowodnym terminalu kontenerowym w Świnoujściu, z uwagi na istotne znaczenie kosztów odcinka lądowego w kosztach całego łańcucha morsko – lądowego, terminal byłby bardzo atrakcyjnym rozwiązaniem.
Oczywiście dla dużej grupy gestorów ładunków w kontenerach nie mniej ważną kwestią jest czas przewozu, dlatego tak ważne jest uruchomienie bezpośrednich połączeń oceanicznych z/do Świnoujścia. Aktualnie mamy do czynienia z sytuacją, gdzie np. w pobliżu Wrocławia funkcjonuje kilka terminali intermodalnych, w relacjach z którymi ładunki skonteneryzowane transportowane są na odcinku lądowym z/do terminali kontenerowych w Hamburgu, Gdańsku czy słoweńskim Koprze.

Jaka mogłaby to być skala korzyści?

Szybka analiza oszczędności dla gestorów z tego regionu z tytułu powstania głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu w porównaniu do przewozów via Hamburg kształtowałaby się w przedziale 20-40% łącznych kosztów transportowych, w zależności czy rozważalibyśmy na odcinku lądowym obsługę transportem kolejowym, czy samochodowym. Dodatkową atrakcyjnością terminalu w Świnoujściu będzie możliwość odlądowej obsługi kontenerów ze strony transportu wodnego śródlądowego.

Jaką rolę może odegrać Odrzańska Droga Wodna i połączenie wodne z Berlinem i całym jego zapleczem?

Doświadczenia takich portów jak Rotterdam, czy Antwerpia pokazują, że przy coraz większej presji środowiskowej i zapewnieniu stabilnych parametrów infrastruktury żeglugowej (klasa międzynarodowa) transport wodny śródlądowy może osiągnąć istotny udział w przewozach kontenerów w relacjach z zapleczem. Przykład Rotterdamskiego Maasvlekte2, to obszar na który nie mogą wjechać ciągniki siodłowe, a zaangażowane w te przewozy barki, pierwsze kontenery zostawiają już kilkanaście kilometrów od portu morskiego. Dlatego podzielam zdanie, że należy poważnie rozważać możliwości transportu barkowego kontenerów ze świnoujskiego hubu do przyszłego terminalu w Szczecinie, zlokalizowanego w sąsiedztwie autostrady A6 i drogi ekspresowej S3, obsługującego ładunki w kontenerach na potrzeby Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego lub dystrybuowane do innych regionów kraju.
Podobną rolę mógłby pełnić przyszły terminal kontenerowy w Kostrzynie nad Odrą, z którego kontenery transportowane barkami byłyby dystrybuowane na potrzeby Poznańskiego Obszaru Metropolitarnego, który jako zaplecze gospodarcze naszych portów zdecydowanie zwiększa w ostatnich latach swoje znaczenie. W przypadku zaplecza niemieckiego kluczową kwestią będzie przełamanie przyzwyczajeń gestorów tam funkcjonujących, którzy tradycyjnie korzystają przede wszystkim z niemieckich przewoźników, niemieckich portów ...
Warto jeszcze odnieść się do argumentu podnoszonego często przez osoby krytycznie oceniające możliwości zaangażowania transportu wodnego śródlądowego w przewozy kontenerowe, kwestii czasu tego przewozu. Uważam, że w przyszłości realne są przewozy kontenerów transportem wodnym śródlądowym również z dalszego zaplecza.

Czas nie będzie przeszkodą?

Oczywiście duża część ładunków w kontenerach z uwagi na presję czasową w ich transporcie (minimalizacja czasu przewozu na odcinku lądowym) nie trafi na barki. Jednak przy obserwowanych tendencjach transportowania w jednostkach ładunkowych nie tylko ładunków wysokowartościowych, ale również ładunków o niższej wartości jednostkowej, takich jak choćby tarcica, koks, czy złom (obecnie korzystają z rozwiniętej siatki oceanicznych połączeń kontenerowych, ale nie są obarczone tak dużą presją czasową na odcinku lądowym) opcja barkowa staje bardzo atrakcyjnym rozwiązaniem pod względem kosztowym. A przecież to właśnie na zapleczu naszych portów funkcjonują ważni eksporterzy morscy koksu, największy w Polsce eksporter złomu, czy największy producent tarcicy transportowanej w kontenerach w relacjach oceanicznych.

Na koniec jeszcze jeden istotny akcent: Wody Polskie zapowiadają, że w ciągu trzech lat zlikwidowane zostaną tzw. wąskie gardła i przywrócona żegluga na całej Odrze.

Do czasu zapewnienia klasy międzynarodowej na całości ODW przewozy barkowe kontenerów mogłyby być realizowane na trasie ze Świnoujścia do Szczecina, i dalej dystrybuowane na zaplecze. Część ładunków transportowanych w sposób konwencjonalny w relacjach z dalszym zapleczem, może być poddana jednostkowaniu już na terenach portowych (przykład koksu, którego pionierskie załadunki do kontenerów odbywały się na terenie zespołu portowego Szczecin-Świnoujście). Barki mogą być również zaangażowane do przewozu pustych kontenerów z zaplecza.

Źródło:gospodarkamorska

Przydałby Ci się dodatkowy kciuk? Teraz to możliwe.

Naukowcy opracowali robotyczny kciuk, który jest kontrolowany za pomocą czujników nacisku znajdujących się na spodniej stronie dużych palców u stóp. Stworzony przez ekspertów robotyki mechanizm montuje się w pobliżu małego palca dłoni.

Podczas testów na University College London (UCL) naukowcy odkryli, że mózg człowieka może przystosować się do używania dodatkowego kciuka. Taka proteza może mieć też wpływ na relację między mózgiem a biologiczną ręką.

Robotyczny trzeci kciuk działa intuicyjnie

Użytkownik kontroluje robotyczny kciuk (nazwany po prostu trzecim kciukiem) za pomocą czujników ciśnienia przymocowanych na spodniej stronie obu dużych palców u stóp. Oba czujniki, które są bezprzewodowo połączone z trzecim kciukiem, kontrolują protezę, reagując na subtelne zmiany w nacisku palców. Jeden z nich odpowiada za zginanie, drugi zaś za przywodzenie i odwodzenie, czyli ruchy do dłoni-od dłoni.

,,Nasze badania pokazują, że ludzie mogą szybko nauczyć się kontrolować urządzenie i wykorzystywać je praktyce bez nadmiernego myślenia" – mówi Dani Clode, która zaprojektowała kciuk w ramach swojej pracy dyplomowej na uczelni Royal College of Art, a następnie została zaproszona do zespołu neurobiologów profesorki Tamar Makin z UCL. ,,Zauważyliśmy, że w czasie używania trzeciego kciuka ludzie zmieniali swoje naturalne ruchy ręki, a także zgłaszali, że czuli, jakby zrobotyzowany kciuk był naturalną częścią ich ciała''.

20 uczestników badań z 60 robotycznymi kciukami

W badaniu wzięło udział 20 ochotników, którzy przez 5 dni byli szkoleni w zakresie korzystania kciuka. Zachęcano ich, by po ćwiczeniach zabierali urządzenie do domu, by testować jego możliwości również w codziennych sytuacjach.

Uczestnicy nosili kciuk od dwóch do sześciu godzin dziennie. Następnie ich wyniki porównano z wynikami 10-osobowej grupy kontrolnej, której uczestnicy korzystali w takim samym czasie z nieruchomej wersji dodatkowego kciuka.

Badacze odkryli, że uczestnicy bardzo szybko opanowali podstawy używania trzeciego kciuka. Dzięki regularnemu treningowi poprawili zdolności motoryczne, zręczność i koordynację ręka-kciuk.

Skany mózgu pokazały zmiany u użytkowników robotycznych kciuków

W kolejnym etapie eksperymentu okazało się, że użycie robotycznego kciuka zmieniło również sposób, w jaki mózg reprezentował skoordynowane ruchy stawów naturalnej ręki. Naukowcy ustalili to, poddając uczestników badaniu funkcjonalnym rezonansem magnetycznym (fMRI) przed, w trakcie i po treningu, kiedy kciuk był wyłączony.

Badacze zauważyli w wynikach "subtelne, lecz znaczące zmiany" w sposobie, w jaki ręka, która została powiększona o dodatkowy kciuk, była reprezentowana w korze ruchowej mózgu. U wszystkich uczestników badania odpowiadający każdemu palcowi wzorzec aktywności mózgu stał się mniej wyraźny.

Robotyka to przyszłość protetyki?

Tydzień później niektórzy z uczestników zostali ponownie przebadani rezonansem, który wykazał, że zmiany aktywności mózgu ustąpiły. Sugeruje to, że tego rodzaju zmiany mogą nie być długotrwałe.

Zespół z UCL zapowiada, że potrzeba jeszcze więcej badań. W następnej kolejności naukowcy chcą przetestować wpływ nowoczesnej protezy kciuka na mózg dzieci i nastolatków. Jeśli urządzenie zostanie wprowadzone na rynek, mogłoby znacznie ułatwić codzienne życie dorosłym z brakującymi palcami u rąk.

"Taka augmentacja ciała może być przydatna z wielu powodów. Robotyczne protezy mogą np. umożliwić chirurgowi poradzenie sobie bez asystenta lub pomagać pracownikom fabryk" – powiedziała Paulina Kieliba, pierwsza autorka badania, również z UCL. „Ten kierunek może zrewolucjonizować koncepcję protetyki i pomóc tym, którzy na stałe lub tymczasowo mogą używać tylko jednej ręki."

Źródło:Focus

Marcin Kamiński ponownie w Lechu Poznań?

Marcin Kamiński po tym sezonie definitywnie pożegnał się z drużyną Vfb Stuttgart i jest do wzięcia za darmo. Jak się okazuje, Lech Poznań analizuje możliwość ponownego zakontraktowania Kamińskiego.
Polski zawodnik po zakończeniu tego sezonu stał się wolnym graczem z własną kartą w ręku. Piłkarze Vfb Stuttgart awansowali do Bundesligi, jednak udział polskiego zawodnika w awansie był marginalny i częściej siadał na ławce rezerwowych niż walczył na boisku. Jego kontrakt z niemieckim zespołem wygasa z końcem czerwca tego roku i podjęto decyzję i nieprzedłużaniu umowy i zakończeniu współpracy.

W kuluarach mówiło się, że Kamiński powróci do polskiej piłki. Jak się okazuje, zainteresowanie wykazuje Lech Poznań. **Tomasz Włodarczyk** w programie "Stan Futbolu" wyznał, że Kolejorz chciałby zakontraktować swojego byłego zawodnika i niewykluczone, że poznański klub zaoferuje kontrakt 29-letniemu zawodnikowi.

Kamiński reprezentował barwy Lecha Poznań w latach 2009-2016 i z Bułgarskiej dołączył do Stuttgartu. Przez wiele lat piłkarz był czołową postacią wielkopolskiej drużyny, zdobywając z nią dwa tytuły mistrza Polski oraz Superpuchar Polski

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

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

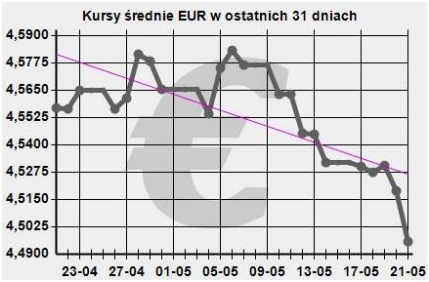
Wydarzyło się 24 maja - kalendarium

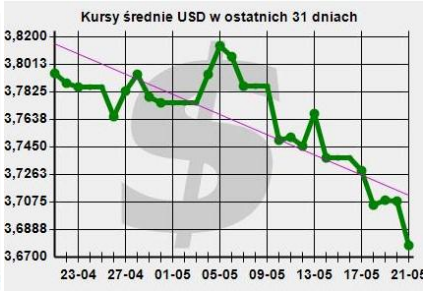
24 maja jest 145 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało 221 dni. 24 maja obchodzony jest jako Europejski Dzień Parków Narodowych.
Dzisiaj imieniny obchodzą :
Amalia, Dagmara, Dawid, Donacjan, Franciszek, Jan, Joanna, Ludwik, Maria, Milena, Orion, Tomira, Ubysława, Wanesa, Wincenty i Zuzanna.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1609 r. – Król Zygmunt III Waza opuścił wraz z rodziną i dworem Wawel, przenosząc się na stałe do Warszawy.
1633 r. - III wojna polsko-rosyjska: wojska polsko-kozackie pod wodzą ks. Jeremiego Wiśniowieckiego rozpoczęły oblężenie Putywla.
1800 r. - W Kielcach pożar strawił większość budynków mieszkalnych w centrum miasta oraz ratusz.
1807 r.– IV koalicja antyfrancuska: dowództwo pruskie podpisało akt kapitulacji Gdańska przed wojskami Napoleona Bonapartego.
1829 r. - Car Mikołaj I Romanow został koronowany w Warszawie na króla Polski.
1931 r. – Oddano do użytku maszt radiowy w Raszynie.
1943 r. – Rzeź wołyńska: 170 osób zostało zamordowanych przez UPA we wsi Niemodlin w powiecie kostopolskim.

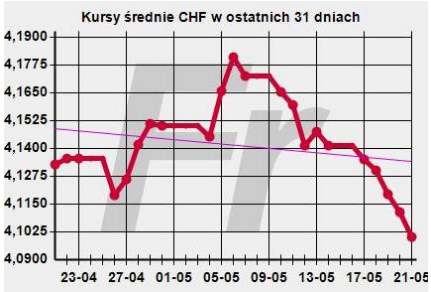
Kursy walut (kursy średnie NBP)

Kursy średnie walut NBP
Tabela z dnia 2021-05-21

1 EUR	**4,4958**
1 USD	**3,6778**
1 CHF	**4,0999**
1 GBP	**5,2249**







https://www.nbp.pl/

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

Notowania surowców

Data ostatniej aktualizacji: 2021-05-24 08:43

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	67,03	0,35	0,52%	69,5900	34,2600	24.05 08:43
ZŁOTO	USD/uncja	1 883,75	1,45	0,08%	2 064,0000	1 679,8000	24.05 08:43
MIEDŹ	USD/tona	9 904,25	-105,25	-1,05%	10 557,0000	5 297,0000	21.05 20:00
SREBRO	USD/uncja	27,83	0,18	0,65%	29,2600	17,4900	24.05 08:43
PALLAD	USD/uncja	2 798,00	23,00	0,83%	2 981,5000	1 843,1000	24.05 08:43
PLATYNA	USD/uncja	1 170,00	-0,50	-0,04%	1 313,7000	798,3000	24.05 08:43
NIKIEL	USD/tona	16 805,00	75,00	0,45%	19 865,0000	12 145,0000	24.05 08:43
ALUMINIUM	USD/tona	2 330,50	-48,00	-2,02%	2 534,5000	1 503,2500	24.05 08:43
OŁÓW	USD/tona	2 175,00	-20,75	-0,95%	2 227,7500	1 636,2500	24.05 08:43
CYNK	USD/tona	2 930,50	-38,25	-1,29%	3 055,5000	1 935,7500	24.05 08:43
ROPA WTI	USD/baryłka	64,22	0,35	0,55%	66,3900	32,2300	24.05 08:43
MIEDŹ COMEX	USD/funt	4,48	-0,03	-0,67%	4,8000	2,3900	24.05 08:43
BAWEŁNA	USc/funt	82,63	-0,07	-0,08%	93,6200	57,2400	24.05 08:42
BENZYNA	USD/galon	2,09	0,01	0,48%	2,1700	1,0000	24.05 08:43
CANOLA	CAD/tona	706,80	-10,90	-1,52%	1 005,9000	466,1000	21.05 20:19
CUKIER	USc/funt	16,73	-0,25	-1,47%	18,1200	10,7900	21.05 18:58
DIESEL	USD/tona	550,88	4,00	0,73%	565,7500	283,7500	24.05 08:43
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	1 453,05	63,85	4,60%	1 670,5000	349,5000	21.05 22:02
GAZ ZIEMNY	USD/mln btu	2,93	0,03	1,03%	3,3900	1,5300	24.05 08:42
KAKAO	GBP/tona	1 633,00	-1,00	-0,06%	1 971,0000	1 533,0000	21.05 17:54
KAUCZUK	JPY/kilogram	252,20	0,70	0,28%	290,6000	151,6000	24.05 08:15
KAWA	USc/funt	150,38	-0,12	-0,08%	153,5300	93,6500	21.05 19:30
KUKURYDZA	USD/buszel	650,90	-5,90	-0,90%	730,6200	307,8800	24.05 08:43
MLEKO	USD/cetnar	18,13	-0,28	-1,52%	24,1800	15,1000	21.05 20:54
OLEJ OPAŁOWY	USD/galon	2,01	0,02	1,01%	2,0700	0,9800	24.05 08:43
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	3 993,00	-116,00	-2,82%	4 455,0000	2 170,0000	21.05 12:15
OLEJ SOJOWY	USc/funt	64,96	-0,54	-0,82%	68,7800	26,6500	24.05 08:43
PSZENICA	USc/korzec	667,50	-5,00	-0,74%	763,0000	473,6200	24.05 08:43
RYŻ	USc/cetnar	13,20	0,02	0,15%	22,0700	11,4000	24.05 04:00
RZEPAK	EUR/tona	524,00	-4,75	-0,90%	556,0000	369,2500	21.05 18:29
SOJA	USc/korzec	1 517,00	-7,25	-0,48%	1 643,0000	833,6200	24.05 08:43
SOK POMARAŃCZOWY	USc/funt	117,40	0,45	0,38%	129,4000	105,5300	21.05 19:54
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	396,70	-1,45	-0,36%	466,5000	280,3500	24.05 08:43
WIEPRZOWINA	USc/funt	114,61	2,39	2,13%	114,3900	44,7300	21.05 20:05
WOŁOWINA	USc/funt	117,73	1,32	1,13%	125,9400	95,1100	21.05 20:04

Rozrywka

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

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

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

http://pl.sudokuonline.eu/

• • •

Dentysta schyla się właśnie nad pacjentem i ma zamiar rozpocząć borowanie, gdy nagle zastyga w bezruchu i pyta nieufnie:
- Czy mi się tylko wydaje, czy też trzyma pan rękę na moich jądrach??
Pacjent spokojnym głosem:
- To tylko taka mała asekuracja. Bo przecież nie chodzi o to, żebyśmy sobie ból zadawali... Prawda Panie Doktorze?

Źródło: dowcipy.pl