

Aktualna informacja dla marynarzy. Nadal obowiązuje zwolnienie z kwarantanny po powrocie ze statku – stan na dzień 16-08-2021 r

Informujemy, iż nadal z obowiązku kwarantanny niezależnie od kierunku podróży w ramach wykonywania czynności zawodowych nie muszą odbywać marynarze, rybacy oraz inni członkowie załóg statków morskich oraz statków żeglugi śródlądowej, a także serwisanci statków oraz inspektorzy administracji morskiej lub uznanych organizacji w celu wykonania inspekcji.

Źródło: www.omk.org.pl

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://geolocatorcoronavirusdashboard.com.s3-website-us-east-2.amazonaws.com/>

Źródło: www.omk.org.pl

Nowe decyzje IMO i ICF w sprawie szczepień marynarzy przeciwko Covid-19.

Wielu marynarzy zastanawia się czy pracodawca lub biuro pośrednictwa pracy może odmówić zatrudnienia marynarzowi nie posiadającemu szczepienia przeciwko covid. Temat jest bardzo dyskusyjny i wprowadza wiele emocji chociaż z biegiem czasu jest ich coraz mniej.

Jako Organizacja Marynarzy Kontraktowych zalecamy szczepienia wszystkim marynarzom ponieważ wydaje się to jedyną drogą do przywrócenia równowagi w shippingu oraz regularnych podmianach załóg. Dlaczego monitorujemy i poruszamy ten temat? Według publikacji ICS na świecie istnieje blisko 50 różnych szczepionek przeciwko covid będących w użyciu lub w różnych fazach testowych. Nie wydaje się, iż europejski marynarz stanie w sytuacji gdy armator będzie wymagał zaszczepienia preparatem X, nie dopuszczonym do użycia w UE, jednak zawsze warto trochę więcej wiedzieć na ten temat oraz, iż w spornych kwestiach OMK zawsze jest otwarta na pomoc.

Międzynarodowa Izba Żeglugowa ICS prowadzi rozważania dotyczące wprowadzeniu obowiązku szczepienia dla marynarzy w dwóch sytuacjach. Pierwszy to gdy Marynarz odbywa swój „kontrakt” na statku i w porcie Y ma się odbyć szczepienie załogi. Drugi to moment przyjęcia do pracy. Rozważania prawne dotyczą odpowiedzialności armatora za załogę oraz konsekwencji w przypadku uwarunkowania zatrudnienia od szczepienia są rozległe. Wszystko sprowadza się do przepisów kraju zatrudnienia marynarza, kraju bandery, międzynarodowych konwencji czy zaleceń klubów P&I.

Jeżeli nie ma takiego obowiązku to pracodawca lub pośrednik pracy nie może uwarunkować zatrudnienia od posiadanego szczepienia przeciwko covid. Armator nie może zmienić warunków zatrudnienia marynarza i nakazać szczepienia wszystkich członków załogi w porcie Y. Może jednak zaaranżować szczepienie chętnych członków załogi, a w kierunku osoby niezaszczepionej wprowadzić restrykcje.

Z materiału wynika, iż pomimo braku przepisów nakazujących szczepienia w przeważającej części krajów to widać wyraźny trend w kierunku wprowadzenia obowiązkowego szczepienia. Oceniamy, iż w chwili przełamania bariery dostępności do szczepień dla „globalnego marynarza” może nastąpić także przełom w obowiązku posiadania takiego szczepienia.

Podczas ostatniej sesji podkomitetu ds. bezpieczeństwa IMO tj. 14 maja 2021 przyjęto rezolucję MSC.490(103) w sprawie priorytetowych szczepień dla marynarzy, w której wskazano między innymi, iż kraje powinny podejmować działania w kierunku:

- 1) Potraktowania marynarzy priorytetowo ws. szczepień przeciwko covid.
- 2) Wprowadzenia ułatwień w przemieszczaniu się pomiędzy krajami tj. zniesienia wymogu posiadania szczepienia przeciwko covid dla marynarzy podróżujących pomiędzy statkiem i miejscem zamieszkania.
- 3) Zaplanowania infrastruktury związanej ze szczepieniami dla marynarzy.

Polscy jak i europejscy marynarze mając nieograniczony dostęp do szczepień są w komfortowej sytuacji. Działania organizacji międzynarodowych skupiają się w kierunku krajów masowo dostarczających marynarzy na rynek pracy.

Podsumowując, jeszcze raz zachęcamy do szczepień w trosce o zdrowie nasze i najbliższych, szczególnie ze względu, iż marynarze są narażeni na kontakt z chorobami w różnych zakątkach świata jak i mogą ułatwić przemieszczanie się pomiędzy statkiem i domem.

Źródło omk.org.pl

Znajdź najbliższy punkt szczepień w Polsce.

Z uwagi na liczne zapytania, informujemy, że wykaz punktów wykonujących szczepienia w Polsce znajduje się na stronie Serwisu RP w poniższym linku

<https://www.gov.pl/web/szczepimysie/mapa-punktow-szczepien#/>

Źródło: www.omk.org.pl

Porady OMK , unikaj problemów przed podpisaniem kontraktu.

PRZECZYTAJ, ZANIM ZAMUSTRUJESZ-PORADY OMK / ITF.

- Nie rozpoczynaj pracy na statku bez posiadania pisemnej umowy.
- Nigdy nie podpisuj umowy in blanco lub umowy, która wiąże się z dowolnymi warunkami, które nie zostały określone lub których nie znasz.
- Sprawdź, czy umowa, którą podpisujesz odnosi się do układu zbiorowego pracy (CBA). Jeśli tak, upewnij się, że jesteś w pełni świadomy warunków tego CBA i zachowaj kopię tego dokumentu wraz z umową.
- Upewnij się, że czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
- Nie podpisuj umowy, która umożliwia dokonanie zmiany okresu obowiązywania umowy wyłącznie według własnego uznania armatora. Każda zmiana uzgodnionego okresu obowiązywania umowy powinna być za obopólną zgodą.
- Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wysokość płacy podstawowej i upewnij się, że podstawowe godziny pracy są jasno określone (na przykład 40, 44 lub 48 tygodniowo). Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) stwierdza, że podstawowe godziny pracy powinny wynosić maksymalnie 48 tygodniowo (208 miesięcznie).
- Upewnij się, że umowa wyraźnie określa, jak nadgodziny zostaną wypłacone i w jakiej wysokości. Może być wypłacana jednakowa stawka godzinowa za wszystkie przepracowane godziny powyżej kwoty podstawowej. Lub może być miesięczna ustalona kwota za gwarantowaną liczbę nadgodzin, w takim przypadku należy wyraźnie

podać stawkę za każdą przepracowaną godzinę, ponad gwarantowaną nadgodzinę. ILO stwierdza, że wszystkie godziny nadliczbowe należy płacić co najmniej w wysokości 1,25 x normalnej stawki godzinowej.

- Upewnij się, że umowa wyraźnie określa liczbę dni płatnego urlopu miesięcznie. ILO stwierdza, że urlop płatny nie powinien wynosić mniej niż 30 dni w roku (2,5 dnia w miesiącu kalendarzowym).
- Upewnij się, że wypłaty płacy zasadniczej, nadgodzin i urlopu są jasno i oddzielnie wyszczególnione w umowie.
- Nie podpisuj umowy, która pozwala armatorowi na wstrzymanie lub zatrzymanie jakiegokolwiek części wynagrodzenia w okresie obowiązywania umowy. Powinieneś mieć prawo do pełnej zapłaty zarobionego wynagrodzenia na koniec każdego miesiąca kalendarzowego.
- Nigdy nie podpisuj umowy, która zawiera jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że jesteś odpowiedzialny za zapłatę jakiegokolwiek części kosztów związanych z przybyciem na statek lub repatriacją.
- Nie podpisuj umowy, która zawiera klauzulę, która ogranicza Twoje prawo do wstąpienia, kontaktu, konsultacji lub bycia reprezentowanym przez związek zawodowy wybrany przez Ciebie.
- Należy pamiętać, że indywidualna umowa o pracę nie zawsze będzie zawierać szczegóły dodatkowych świadczeń. W związku z tym należy starać się, aby uzyskać potwierdzenie (najlepiej w formie pisemnego porozumienia lub zobowiązania w kontrakcie) jaka rekompensata zostanie wypłacona w przypadku:

Choroby lub urazu w okresie obowiązywania umowy

Śmierci (kwota należna upoważnionemu krewnemu)

Utraty statku

Utraty rzeczy osobistych w wyniku utraty statku

Przedterminowego wypowiedzenia umowy.

- Upewnij się, że otrzymałeś i zachowałeś kopię umowy, którą podpisałeś i zachowujesz.

PAMIĘTAJ ... niezależnie od warunków, każda umowa, którą zawarłeś dobrowolnie, w większości jurysdykcji, będzie uznana za prawnie wiążącą.

Źródło: www.omk.org.pl

Wiedza to potęga.

Nowe narzędzie internetowe ITF, ma na celu zapewnienie marynarzom tej władzy. Nowe narzędzie internetowe pomoże marynarzom poszukującym pracy w labiryncie śliskich agentów obsadzających załogę i przebiegłych oszustów.

ITFSHIPBeSURE.org uruchamia się dzisiaj, aby dać osobom poszukującym pracy na statkach towarowych lub wycieczkowych rodzaj wglądu, którego potrzebują, aby negocjować rozsądne kontrakty i uniknąć niebezpieczeństw, podejrzanych agencji/agentów.

Aplikacja zawiera katalog agentów, które zostały ocenione przez ITF jako zielone (dobre) lub czerwone (najlepiej unikać). Witryna początkowo obejmuje cztery kraje, które są głównymi "dostawcami" załóg, ale zostanie rozszerzona i ostatecznie obejmie większą część świata. Krajami startowymi są Indie, Indonezja, Birma i Filipiny.

„Każdego roku setki marynarzy jest oszukiwanych lub oszukanych przez agentów pośredniczących”, powiedział Steve Trowsdale, koordynator inspektoratu ITF. „Nasi inspektorzy mają wieloletnie doświadczenie w identyfikowaniu nielegalnych praktyk podejrzanych agentów. Chcieliśmy przekazać tę wiedzę, aby marynarze mogli znaleźć dobrą, godną pracę”.

Trowsdale ma nadzieję, że narzędzie internetowe wyeliminuje fałszywych, nieuczciwych i niegodnych agentów.

Witryna pomaga marynarzom zrozumieć, co mogą dla nich zrobić rzetelni agenci załogowi. I co źli agenci mogą próbować.

Zawiera szczegółowe informacje na temat tego, czego powinni oczekiwać w umowie i w jaki sposób mogą upewnić się, że otrzymają dobrą ofertę. Zawiera również linki do stron zatrudnienia operatorów statków wycieczkowych.

(.....)

O ITF: Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu (ITF) to demokratyczna, kierowana przez afiliantów federacja uznawana za wiodący światowy autorytet transportowy. Z pasją walczymy o poprawę życia zawodowego; łącząc związki zawodowe ze 147 krajów, aby zapewnić swoim członkom prawa, równość i sprawiedliwość. Jesteśmy głosem blisko 20 milionów pracujących kobiet i mężczyzn w branży transportowej na całym świecie.

Więcej: <https://www.itfseafarers.org/en/news/knowledge-power-and-new-itf-web-tool-aims-give-seafarers-power>

Źródło: www.omk.org.pl

W 2021 r. na złom poszło rekordowo dużo statków.

Złom nie był tak drogi od 13 lat, więc liczba statków sprzedawanych do rozbiórki znacznie skoczyła w pierwszej połowie 2021 roku.

Według analizy przeprowadzonej przez VesselValue, na złom w tym roku powędrowały statki o wartości przekraczającej miliard dolarów. Do rozbiórki sprzedano 275 statków o łącznym DWT wynoszącym 11,9 miliona. To o 40 procent więcej niż w 2020 roku, a nawet o 33 procent więcej niż przed pandemią, w 2019 roku. Co więcej, w drugiej połowie roku ma być ich jeszcze więcej.

Tankowce najmniej potrzebne

Najwięcej statków na złom powędrowało w segmentach tankowców, masowców do suchych ładunków i offshore, które najmocniej odczuły pandemiczne zawirowania. Prawie połowa tych jednostek to tankowce – było ich aż 131, czyli cztery razy więcej niż w ciągu ostatnich dwóch lat. Analitycy VesselValue ocenili, że do rozbiórki mogą powędrować kolejne dziesiątki jednostek tego typu, skoro przychody obsługujących je firm spadają. Z drugiej strony tankowce były wcześniej bardzo dochodowe – wielu operatorów będzie trzymało statki we flocie licząc, że karta się jeszcze odwróci.

Nierentowne jednostki świecą w arkuszach Excel swoich właścicieli tym wyraźniej, im bardziej rosną ceny stali i złomu. Te z kolei są wyższe z miesiąca na miesiąc. Za złom trzeba już zapłacić 86 procent więcej niż przed rokiem. Dotychczasowy rekord – 754 dolary za tonę – może nie wytrzymać do końca roku.

Duży cios podczas pandemii otrzymał rynek offshore, w szczególności firmy zajmujące się odwiertami. Presja finansowa zmusiła wiele z nich do zełmowania mniej kluczowych jednostek. Dla sektora był to jeden z najgorszych okresów od czasu załamania się cen na światowych rynkach w latach 2014/15. Z kolei właściciele statków z segmentu *dry bulk* korzystają z wysokich cen złomu wymieniając flotę – na żyłki idą szczególnie starsze jednostki. W poprzednich latach tego typu statków złomowanych było stosunkowo niewiele, dlatego teraz wzrost jest bardzo wyraźny i sięga 60 procent.

Tylko w ubiegłym tygodniu na złom zostało sprzedanych 12 statków. 5 z nich – Hong Yun 9, Parsa, Palladyi, Seafortune, Stolt Selje – to tankowce.

Kontenerowce utrzymują się na powierzchni

W niektórych sektorach rynku ilość złomowanych statków jednak znacznie spadła. Kontenerowce dobrze teraz na siebie zarabiają, więc ich właściciele starają się je maksymalnie wykorzystywać. Liczba takich jednostek oddanych do rozbiórki spadła o 78 procent. Mniej opłacalne statki są obecnie raczej sprzedawane mniejszym operatorom, niż złomowane. Na złom trafiły w tym roku głównie mniejsze feedery i mające ponad 25 lat jednostki. Większość sprzedanych na złom statków trafiła do firm w Bangladeszu. O klientów mocno rywalizowały także Indie oraz Pakistan, który oferował lepsze ceny w kwietniu.

VesselValue spodziewa się, że w drugiej połowie roku liczba złomowanych statków może jeszcze wzrosnąć, szczególnie jeśli spadnie opłacalność operowania masowcami i kontenerowcami. Drugi wariant zakłada, że właściciele kontenerowców mimo wszystko nie będą chętni do pozbywania się statków, które wciąż będą mogły przynieść dochód, jednakże rosnący w dalszym ciągu popyt na stal może jeszcze wywindować ceny złomu, co zachęci do sprzedaży tych właścicieli nierentownych tankowców, którzy wciąż wstrzymują się z ich złomowaniem.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Maersk: potrzebne więcej biopaliwa, jedźcie więcej frytek.

Maersk zobowiązał się do osiągnięcia zeroemisyjności do 2050 roku, jednak pojawił się problem – do biopaliwa używanego na statkach potrzebny jest zużyty olej spożywczy, a tego może zabraknąć.

– Biopaliwo pochodzi ze zużytego oleju spożywczego, ale problem polega na tym, że świat nie zjada wystarczająco dużo frytek – powiedział cytowany przez zagraniczne media Soren Skou, dyrektor generalny A.P. Moller-Maersk. – Nie możemy dalej tego skalować. Jeśli nasze tempo wzrostu się utrzyma, za rok lub dwa wyczerpiemy zapasy oleju spożywczego.

Maersk zawiaduje flotą ponad 700 statków. W związku ze swoim zobowiązaniem wyeliminowania emisji własnej dwutlenku węgla do 2050 roku, firma zrezygnowała już z zamawiania jednostek zasilanych wyłącznie paliwami kopalnymi. Biorąc pod uwagę, że około 90 procent towarów na świecie jest transportowanych drogą morską, a Maersk odpowiada za jedną piątą z nich, firmie można przypisać generowanie około 2 procent światowej emisji CO₂.

Maersk już teraz napędza biopaliwem część statków, przede wszystkim dla swoich klientów, którzy stawiają taki wymóg. Zapotrzebowanie na tego typu usługę rośnie, co potwierdził Skou. Jednocześnie cena zużytego oleju spożywczego w Europie jest wyższa od niezaużytego ze względu na popyt ze strony przemysłu paliwowego. Skou dodał, że Maersk i inni przewoźnicy nie mogą używać wersji jadalnej oleju, bo jest ona skategoryzowana jako żywność, a nie biopaliwo.

Spółka zużywa rocznie około 12 milionów ton oleju napędowego, mniej więcej tyle, ile produkuje się go na całym świecie w ciągu jednego dnia. Plan osiągnięcia zeroemisyjności zakłada, że firma przeskoczy w całości na biopaliwa oraz zielony metanol. Na początku tego roku Maersk zamówił pierwszy na świecie kontenerowiec, który ma nie emitować żadnych zanieczyszczeń z węgla. Jednostka ma być gotowa w 2023 roku i być wyposażona w podwójne silniki, które można będzie napędzać zarówno neutralnym węglowo metanolem, jak i tradycyjnym olejem o niskiej zawartości siarki. Skou zapowiedział, że w najbliższych kwartałach można spodziewać się więcej tego typu inwestycji. – Zamówimy jakieś statki jeszcze przed końcem roku – powiedział.

Skou zaapelował także o zwiększone światowe wysiłki w produkcji zielonego metanolu, o którego zużycie również się obawia. – Ograniczającym czynnikiem nie jest technologia budowy statków, a dostępność zielonych paliw. Potrzeba zbudować zupełnie nowy globalny system energetyczny, a to olbrzymie wyzwanie – dodał.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Słabe warunki wietrzne odbijają się na zyskach gigantów wiatrowych.

Największe firmy w sektorze energetycznym podsumowują wyniki finansowe za pierwszy kwartał 2021 roku. Giganci tacy jak duński Ørsted czy niemiecki RWE informują, że mniejsze wyniki w segmencie OZE są spowodowane słabymi warunkami pogodowymi.

Niskie prędkości wiatru dotknęły kilka europejskich firm działających w branży OZE. Wśród nich jest duński Ørsted. Jego przedstawiciele tłumaczą, że „wyjątkowo słabe” warunki pogodowe odbijają się na zyskach firmy. Kwiecień, maj i czerwiec były trzecim najgorszym kwartałem od 22 lat na Morzu Północnym, gdzie deweloper zarządza wieloma farmami morskimi. „To tak, jakbyś był rolnikiem i nie padał deszcz” – komentuje na łamach Financial Times Mads Nipper, dyrektor wykonawczy Ørsted.

Mała wietrzność kosztowała Duńczyków 1,4 mld DKr (188 mln eu) strat (przed opodatkowaniem itd.) według stanu na lipiec 2021 roku. W pierwszym półroczu EBITDA z morskich i lądowych farm wiatrowych wyniosła 7,9 mld DKr, co oznacza spadek o 300 mln DKr w porównaniu z rokiem poprzednim. Zyski za cały rok 2021 roku będą o wiele niższe od poziomów prognozowanych przed rokiem.

Duńska grupa, dążąca do bycia liderem sektora OZE, ucierpiała w wyniku rosnącej konkurencji na rynku morskiej energetyki wiatrowej, zwłaszcza ze strony dużych grup naftowo-gazowych, takich jak BP i Equinor, które chcą zdywersyfikować swoje aktywa energetyczne i mają w portfelach potężny kapitał.

RWE także ze stratami

Niskie prędkości wiatru dotknęły kilka europejskich firm działających w branży energii odnawialnej, w tym SSE w Wielkiej Brytanii i RWE w Niemczech. W przypadku niemieckiego dewelopera, transformacja spółki postępuje w szybkim tempie. W ciągu pierwszych sześciu miesięcy 2021 roku firma zainwestowała 1,8 mld euro brutto w nowe farmy wiatrowe i fotowoltaiczne oraz projekty magazynowania energii.

To dwa razy więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. RWE ma obecnie w budowie projekty o łącznej mocy 3,9 GW, które zostaną oddane do użytku do końca 2022 roku. Tym samym portfel RWE wzrośnie z 9,3 GW obecnie do ponad 13 GW do końca 2022 roku. Spółka rozpoczęła budowę morskiej farmy wiatrowej o mocy 1,4 GW Sofia u wybrzeży Wielkiej Brytanii, której zakończenie zaplanowano na czwarty kwartał 2026 roku.

Zyski operacyjne RWE z podstawowej działalności, jaką jest energia odnawialna, dystrybucja i obrót energią, spadły w pierwszej połowie roku z powodu słabych wiatrów w północnej i środkowej Europie oraz zimowej burzy w Teksasie. Skorygowana EBITDA w segmencie offshore wind wyniosła 459 mln euro w pierwszej połowie roku, w porównaniu do 585 mln euro w tym samym okresie w poprzednim roku. Z kolei segment lądowej energetyki wiatrowej i energetyki słonecznej odnotował skorygowany EBITDA na poziomie 42 mln euro, w porównaniu do 299 mln euro w tym samym okresie w 2020 roku.

Źródło: gospodarkamorska.pl

MSW: o 128 procent wzrosła liczba migrantów przybyłych drogą morską.

W ciągu ostatniego roku o 128 procent wzrosła liczba migrantów przybyłych do Włoch drogą morską - podało w niedzielę MSW. Od sierpnia zeszłego roku do lipca bieżącego roku zarejestrowano ponad 49 tysięcy przybyszów. Dane te przedstawiono w okresie kolejnego nasilenia fali migracyjnej na włoską wyspę Lampedusa, na którą niemal każdego dnia przyplływają łodzie pełne uciekinierów z Afryki. Przepelniony jest miejscowy ośrodek pobytu. Spośród 49 tysięcy migrantów przybyłych w ostatnich dwunastu miesiącach prawie 8 tysięcy stanowią nieletni bez opieki dorosłych. Ich liczba w porównaniu z poprzednim rokiem wzrosła o 155 procent.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w Rzymie poinformowało również, że w ciągu ostatniego roku aresztowano 147 przemytników migrantów. Od stycznia tego roku do Włoch przyplłynęło ponad 30 tysięcy osób.

Burmistrz Lampedusy Toto Martello zaapelował do rządu premiera Mario Draghiego o pomoc logistyczną w operacji usunięcia dziesiątek porzuconych łodzi migrantów, które dryfują u brzegów wyspy.

Źródło: PAPI

Hapag Lloyd zanotował zysk w I połowie 2021 r. w wysokości 3,3 miliarda dolarów.

Niemiecka firma liniowa Hapag-Lloyd odnotowała zysk w wysokości 3,3 miliarda dolarów w pierwszej połowie roku przy „bardzo silnym popycie” na transport kontenerowy, który nie powinien w najbliższym czasie spaść.

Firma opublikowała wyniki za pierwsze półrocze, wykazując EBITDA na poziomie 4,2 mld dolarów i EBIT na poziomie 3,5 mld dolarów. Zysk grupy wyniósł 3,28 mld dolarów, o ponad 1000 procent więcej niż w pierwszej połowie 2020 roku na początku pandemii COVID-19. Zysk w drugim kwartale wyniósł 1,8 miliarda dolarów.

Przychody w pierwszych 6 miesiącach 2020 roku wzrosły o około 51 procent, do 10,6 mld dolarów, głównie ze względu na 46 procentowy wzrost średnich stawek frachtowych w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku. Firma stwierdziła, że stawki frachtowe są wynikiem „wysokiego popytu w połączeniu z niskimi zdolnościami przewozowymi i poważnymi wąskimi gardłami w infrastrukturze”.

Wolumen transportu był o 4 procent wyższy niż w porównaniu z rokiem poprzednim, na co wpływ miał spadek popytu w drugim kwartale z powodu pandemii COVID-19. Ponadto o około 6 procent niższa średnia cena zużycia bunkra, która w pierwszym półroczu wyniosła 421 dolarów za tonę.

Hapag-Lloyd powiedział, że chociaż popyt pozostaje wysoki w obecnym „zatłoczonym środowisku rynkowym”, prowadzi to do niedoboru tygodniowej zdolności przewozowej. Z tego powodu Hapag-Lloyd spodziewa się, że zarobki pozostaną wysokie w drugiej połowie roku obrotowego. Oczekuje się, że EBITDA za cały rok wyniesie od 9,2 do 11,2 mld dolarów, a EBIT od 7,5 do 9,5 mld dolarów.

- Oczywiście cieszy nas ten niezwykle wynik finansowy. Jednak wąskie gardła w łańcuchach dostaw nadal powodują ogromne obciążenia i nieefektywność wszystkich uczestników rynku i musimy zrobić wszystko, co w naszej mocy, aby jak najszybciej je wspólnie rozwiązać – powiedział Rolf Habben Jansen, dyrektor generalny Hapag-Lloyd. - Patrząc na dzisiejsze otoczenie rynkowe, nie wierzymy jednak, że sytuacja wróci do normy w najbliższym czasie – pomimo wszystkich podjętych wysiłków i zwiększonej pojemności pudełek, które są wstrzykiwane. Obecnie spodziewamy się, że sytuacja rynkowa polepszy się najwcześniej w pierwszym kwartale 2022 roku.

Hapag-Lloyd jest jedną z wiodących na świecie firm żeglugowych z flotą 250 kontenerowców i całkowitą zdolnością transportową 1,8 miliona TEU. Posiada również pojemność kontenerową około 2,8 mln TEU, w tym jedną z największych i najnowocześniejszych flot kontenerowców chłodniczych

Źródło: gospodarka.morska.pl

Port Gdańsk i SeaData. Można już sprawdzić jakość powietrza w porcie on line.

W Porcie Gdańsk zainstalowano czujniki monitorujące jakość powietrza. Dane można sprawdzić przez internet. YetiBoxy, bo tak nazywają się czujniki, stanęły w sześciu lokalizacjach: na terenie Wolnego Obszaru Celnego, nabrzeżach Szecińskim, Krakowskim i Zakręcie Pięciu Gwizdków, na ul. Marynarki Polskiej i w Porcie Zewnętrznym. Informacje o stężeniach pyłów można sprawdzać na bieżąco na stronie <https://bit.ly/2Vogysq>.

System monitoringu jakości powietrza został dostarczony przez firmę SeaData. Monitoring opart jest o czujniki YetiBox oraz system YetiSense, który pobiera również dane z systemów publicznych i serwisów pogodowych.

System potrafi też ocenić ryzyko pylenia i akumulacji zanieczyszczeń. Prognozy i ostrzeżenia generowane są na 24 godziny. Urządzenia na bieżąco monitorują jakość powietrza, poziom zanieczyszczeń i natężenia hałasu.

– Często otrzymujemy zapytania dotyczące jakości powietrza w porcie. Dlatego też wychodząc naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców Gdańska, głównie Nowego Portu i Stogów, czyli sąsiadujących z nami dzielnic, postanowiliśmy na naszej stronie udostępnić dane z czujników zbierających informacje o stężeniach pyłów. Chcemy, by nasze działania były transparentne – wyjaśnia Anna Drozd, rzecznik prasowy Portu Gdańsk.

– Port Gdańsk był pierwszym klientem SeaData i bardzo cenimy sobie naszą wieloletnią współpracę, dzięki której mogliśmy rozwinąć system YetiSense. W najbliższej przyszłości planujemy zaprezentować w Porcie Gdańsk elementy projektu CORAL związane z monitoringiem środowiska, w tym tworzenie map zanieczyszczeń w powietrzu i w wodzie z wykorzystaniem dronów. Projekt CORAL jest realizowany w ramach programu GALATEA, finansowanego ze środków Unii Europejskiej. Cieszymy się, że Port Gdańsk jest otwarty na nowe rozwiązania dotyczące ochrony środowiska – powiedziała portalowi GospodarkaMorska.pl Marta Wenta z firmy SeaData

Źródło: gospodarkamorska.pl

Nowy sposób na ochronę przed malarią przez 9 miesięcy.

Ochronę zapewnia już jedna dawka przeciwciał monoklonalnych. To może uratować miliony ludzi na całym świecie.

– Malaria nadal jest jedną z głównych przyczyn zachorowań i zgonów w wielu rejonach świata. Zagraża zwłaszcza niemowlętom i dzieciom. Do walki z nią potrzebujemy nowych narzędzi – mówi szef National Institute of Allergy and Infectious Diseases (NIAID), Anthony S. Fauci.

Według danych WHO co roku na malarię zapada ponad 200 milionów ludzi na świecie. 400 tysięcy z nich, w większości niemowlęta i dzieci, umiera.

– Dziś opublikowane wyniki badań wskazują, że jedna dawka przeciwciał monoklonalnych chroni przed zakażeniem zarodźcem malarii przez przynajmniej 9 miesięcy – ogłosił Fauci. Pracę na ten temat opublikowali badacze z Vaccine Research Center (VRC), które wchodzi w skład NIAID.

Byłby to prawdziwy przełom, bowiem dotychczas nie znaleziono na malarię takiej szczepionki, która dawałaby skuteczną ochronę na długi czas. Niedawno donoszono, że teoretycznie jest sposób, by przed zakażeniem uchronić większość, bo ponad 85 proc. badanych – metoda ta polegała jednak na zakażeniu żywym zarodźcem malarii i podawaniu przez kilka tygodni leków. Okazało się, że w praktyce byłaby trudna w zastosowaniu.

Przeciwciała skutecznie blokują wiele odmian zarodźca malarii

Malarię wywołują zarodźce z rodzaju *Plasmodium*, przenoszone przez zakażone nimi komary. Gdy zarodek, który występuje w formie zwanej sporozoitem, dostanie się ze śliny komara do ludzkiej krwi, nie wywołuje jeszcze choroby. Musi dotrzeć do wątroby, namnożyć i w innej formie, kryptozoitów, zaczyna uszkadzać czerwone krwinki, co prowadzi do wysokiej gorączki i dreszczy.

Badacze z amerykańskiego VRC u jednego z ochotników, którzy zostali zaszczepieni eksperymentalną szczepionką na malarię, wykryli przeciwciała, które skutecznie zarodźca zwalczały. Nazwali je CIS43. Zbadali, że wiążą się one z białkiem na powierzchni zarodźca, które jest kluczowe dla jego zdolności do zakażenia. Co równie istotne, wykazali też, że białko to jest identyczne u wielu odmian *Plasmodium* występujących na świecie.

Przeciwciała monoklonalne są skuteczniejsze w walce z malarią

By zwiększyć trwałość odkrytych przeciwciał, a co za tym idzie, długość zapewnianej przez takie przeciwciała ochrony, stworzono z nich modyfikowane przeciwciała, tzw. przeciwciała monoklonalne. Nazwano je CIS43LS. Okazało się, że podanie jednej dawki takich przeciwciał chroni ochotników przed zakażeniem malarią nawet przez dziewięć miesięcy.

Obecne badanie kliniczne pierwszej fazy prowadzono na niewielkiej grupie badanych. Planowane są już badania kliniczne drugiej fazy, które odbędą się w afrykańskim Mali. Prowadzone będą podczas pory deszczowej, gdy dochodzi do zakażeń malarią. Ich wyniki poznamy na początku przyszłego roku.

Co to są przeciwciała monoklonalne?

Przeciwciała to immunoglobuliny, rodzaj białka, które występuje na powierzchni komórek układu odpornościowego. Ich rolą jest przyklejenie się w odpowiednim miejscu do intruza, by go unieszkodliwić. Zwykle są to inne białka, występujące na powierzchni wirusów, bakterii lub, jak w przypadku malarii, pierwotniaków.

Przeciwciała monoklonalne to rodzaj sztucznie wytwarzanych białek. Są wytwarzane przez hybrydy – skrzyżowanie limfocytów myszy z ludzkimi komórkami plazmacytów. Laboratorijnie zwierzę zakaża się wywołującym chorobę drobnoustrojem. Mysie organizmy w odpowiedzi na zakażenie produkują białe krwinki – limfocyty.

Potem mysie limfocyty krzyżowane są z ludzkimi komórkami. Są to zmutowane komórki plazmacytów, które u ludzi powodują jeden z rodzajów nowotworu krwi, szpiczaka mnogiego. Robi się to, by wykorzystać ich zdolność do szybkiego namnażania. Pozwala to uzyskać odpowiednio dużą liczbą przeciwciał w stosunkowo krótkim czasie. Dzięki temu przeciwciała monoklonalne można uzyskiwać w zasadzie w dowolnych ilościach.

Na końcu całego procesu izoluje się przeciwciała (czyli białka skierowane przeciwko intruzowi), które na powierzchni takich hybrydowych komórek występują.

Przeciwciała monoklonalne zostały otrzymane po raz pierwszy przez Cesara Milsteina oraz Georges'a Koehlera w 1975 roku. Znajdują zastosowanie w wielu metodach diagnostycznych metodach badawczych, na przykład szybkich testach antygenowych. Są też stosowane w leczeniu niektórych nowotworów.

Źródło: Focus.pl

Materia powstaje ze światła? Naukowcy znaleźli na to najmocniejszy eksperymentalny dowód, jaki dotychczas przedstawiono.

Ta teoria czekała na potwierdzenie 80 lat. Teraz fizycy ogłosili, że po raz pierwszy zdołali wykazać eksperymentalnie, iż z kolizji fotonów – czyli ze światła - może powstać materia.

Choć John Wheeler nigdy nie otrzymał Nagrody Nobla, był jednym z najsłynniejszych fizyków teoretycznych poprzedniego wieku. To on wymyślił, by niezwykle obszary czasoprzestrzeni, z których nic nie może uciec, nazwać „czarnymi dziurami”. Inne użyteczne określenia, których jest autorem, to „tunel czasoprzestrzenny”, „piana kwantowa” i „moderator neutronowy”.

Poza tym wkładem – nie tylko w fizykę, ale i kulturę – Wheeler ma na swoim koncie ważne prace dotyczące teorii unifikacji. A także opis pewnego procesu, który stworzył w 1934 r. razem z innym fizykiem Georgem Breitem. **Ten proces, nazwany procesem Breita-Wheelera, uważany jest za jedną z najtrudniejszych teorii fizycznych do potwierdzenia eksperymentalnie. Nic dziwnego – opisuje bowiem, jak światło może zamienić się w materię.**

Fizycy z Narodowego Laboratorium Brookhaven ogłosili jednak właśnie, że znaleźli dowód na jej potwierdzenie – eksperymentalny i ich zdaniem najmocniejszy ze wszystkich, jakie do tej pory udało się przedstawić. Ich pracę opublikowało czasopismo „Physical Review Letters”.

Jak z fotonów powstaje materia

Proces Breita-Wheelera to teoria mówiąca, że **jeżeli odpowiednio mocno zderzy się dwa fotony – czyli kwanty światła – to powstanie para elektron-pozyton – czyli materia i antymateria.** To właśnie działo się przez pierwsze sto sekund po Wielkim Wybuchu: z chmury zderzających się wysokoenergetycznych fotonów zaczęły wyłaniać się pary cząstek i antycząstek.

Teoria opiera się na nieco wcześniejszych obliczeniach Paula Diraca i wynika z prac Einsteina. Ma więc bardzo mocne podstawy, jednak stanowi gigantyczne wyzwanie dla fizyków eksperymentalnych. Jak zaprojektować test, który by ją potwierdził? By to zrobić, potrzebne są odpowiednie fotony – fotony gamma z promieniowania gamma. **Ich uzyskanie jest na razie niewykonalne, ponieważ nikt nie wpadł jeszcze na to, jak zbudować laser emitujący promieniowanie gamma.**

W 2014 r. głośno było o koncepcji grupy fizyków z Imperial College London, którzy zaproponowali, by za pomocą zwykłego lasera rozpędzić elektrony do prędkości relatywistycznych (czyli bliskich prędkości światła) i skierować je na złotą płytkę. **Miało to doprowadzić do emisji fotonów o odpowiedniej energii i ich zderzeń, w rezultacie których powinny powstawać pary elektron pozyton.** Koncepcję wieńczyła propozycja budowy zupełnie nowego typu zderzacza cząstek.

Naukowcy z Narodowego Laboratorium Brookhaven poszli jednak inną drogą – wykorzystali już istniejący zderzacz - Relativistic Heavy Ion Collider (RHIC) – i wymyślili bardzo sprytny eksperyment.

Jak zrobić materię ze światła

Co Zderzacz Relatywistycznych Ciężkich Jonów ma wspólnego z fotonami? Urządzenie służy do przyspieszania jąder atomowych – czyli atomów „odartych” z elektronów – do gigantycznych prędkości. **W tym przypadku użyto jonów złota, mających aż 79 protonów i duży ładunek dodatni.**

Jak to w zderzaczach, przyspieszono je do prędkości sięgającej 99,995 prędkości światła. Jony złota zaczęły wówczas emitować pole magnetyczne, które przecinało się z polem elektromagnetycznym urządzenia. Ten proces zaowocował powstaniem fotonów. – **Kiedy jony złota pędzą z prędkością bliską prędkością światła, pojawiają się fotony otaczające jądra atomowe niczym chmura** – tłumaczy Zhangbu Xu, jeden z fizyków zaangażowanych w badania.

I tu wracamy do teorii Breita-Wheelera. Kiedy zdarzy się tak, że dwa jony złota miną się bardzo blisko, **dwie chmury towarzyszących im fotonów wpadną na siebie i kwanty zaczną się zderzać.** Tych zderzeń nie da się zarejestrować, ale pojawiające się w ich wyniku elektrony i pozytony – tak.

I tego właśnie udało się dokonać naukowcom z Laboratorium Brookhaven.

To jeszcze nie jest kompletny dowód

Niestety zwycięstwo nie może zostać jeszcze odtrąbione, istnieje bowiem pewne ale. **Otóż w opisanym procesie nie powstały prawdziwe fotony, tylko fotony wirtualne.** Teoria Breita-Wheelera opisuje zaś zderzenia nie cząstek wirtualnych, tylko rzeczywistych.

I choć naukowcy z Narodowego Laboratorium Brookhaven skrupulatnie przyjrzeni się aż 6 tys. par elektronów i pozytonów, które udało im się wyprodukować, i stwierdzili, że odpowiadają parom, jakie powstałyby ze zderzenia fotonów rzeczywistych, nie jest to bezpośredni dowód prawdziwości teorii Breita-Wheelera.

- Nasz eksperyment dostarcza jasnego dowodu na bezpośrednie tworzenie się par cząstek materii i antymaterii, tak jak przewidzieli Breit i Wheeler – twierdzi jednak fizyk Daniel Brandenburg z Brookhaven. – Rezultaty były zgodne z procesem Breita-Wheelera – dodaje.

Nie ma wątpliwości, że fizycy będą dalej badać ten proces. **Jego analiza może bowiem dostarczyć nowych informacji i o wysokoenergetycznych rozbłyskach gamma, i o początkach Wszechświata.** Zaś wymyślenie urządzeń, które mogłyby ze światła tworzyć materię – i antymaterię na dodatek – mogłoby oznaczać skok technologiczny, jaki na razie w ogóle trudno sobie wyobrazić.

Źródło: Focus.pl

Pierwsza porażka ligowa Pogoni.

W czwartej kolejce PKO BP Ekstraklasy Pogoń Szczecin poniosła pierwszą w tym sezonie porażkę ligową. Lepsze od niej okazało się Zagłębie Lubin.

Goście przystępowali do spotkania z jasnym celem: wygrać i pozostać niepokonanym. W pierwszych trzech kolejkach Portowcy uzbierali siedem punktów. Wygrali z Górnikiem Zabrze i Piastem Gliwice, zremisowali z Wartą Poznań.

Po pierwszej połowie jasne było jednak, że spełnienie celu będzie bardzo trudne. Że Zagłębie okaże się być może najbardziej wymagającym rywalem w dotychczasowych potyczkach na niwie PKO BP Ekstraklasy. Dobrej sytuacji nie wykorzystał wprawdzie **Patryk Szysz**, ale w 30. minucie 23-latek zdołał się zrehabilitować. Podał do **Erika Daniela**, a Czech strzelił przy bliższym słupku i dał lublinianom prowadzenie.

Nieżłą okazję miał **Kacper Kozłowski**, lecz po jego uderzeniu piłkę zatrzymał **Dominik Hładun**.

W 63. minucie **Ian Soler** faulował we własnym polu karnym **Piotra Parzyszka**. Sprokurował jedenastkę i osłabił swój zespół, wszak obejrzał drugą żółtą i w konsekwencji czerwoną kartkę. Po interwencji VAR, która wykazała spalonego, wszystko zostało jednak anulowane. Soler pozostał na boisku, a Pogoń nie mogła wykonać rzutu karnego.

Byłaby to dla gości najlepsza szansa na wyrównanie. Tego ostatecznie nie udało im się osiągnąć. W końcówce gospodarze, a konkretnie **Lukasz Poręba**, zdobyli drugą bramkę i postawili kropkę nad i.

Pogoń Szczecin nie dopięła swego. Przegrała pierwsze w tym sezonie spotkanie ligowe. Zagłębie Lubin odniosło drugie zwycięstwo i awansowało na siódme miejsce w tabeli.

TABELA					
4 kolejka					
	Z	R	P	Z/S	P
1 Lech Poznań	3	1	0	8:2	10
2 Lechia Górniki	2	2	0	6:2	8
3 Jagiellonia Białystok	2	1	0	5:1	7
4 Pogoń Szczecin	2	1	1	4:3	7
5 Piast Gliwice	2	0	2	8:7	6
6 Zagłębie Lubin	2	0	1	5:4	6
- Śląsk Wrocław	1	3	0	5:4	6
8 Legia Warszawa	2	0	1	4:3	6
9 Raków Częstochowa	2	0	1	5:6	6
10 Warta Poznań	1	2	1	7:5	5
11 Wisła Kraków	1	1	2	7:6	4
12 Radomiak	1	1	1	3:2	4
13 Stal Mielec	1	1	2	3:5	4
14 Wisła Płock	1	0	3	4:6	3
15 Górnik Zabrze	1	0	2	2:5	3
16 Bruk-Bet Termalica	0	2	2	4:7	2
17 Górnik Łęczna	0	2	2	2:8	2
18 Cracovia	0	1	3	2:8	1

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 biuro OMK będzie zamknięte do odwołania.

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

W pozostałych pilnych sprawach pod nr 91 422 02 02

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

516 516 900.

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 16 sierpnia - kalendarium.

16 sierpnia jest 228. dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 137 dni.

Dzisiaj imieniny obchodzą :

Ambroży, Anioł, Arsacjusz, Ciechosław, Diomedes, Domarad, Domasul, Eleuteria, Eleuteriusz, Eleutery, Emil, La urencjusz, Laurenty, Piotra, Roch, Sabbas, Stefan, Symplicjusz, Symplicy, Tytus i Wawrzyniec.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1264 r. – Książę wielkopolski Bolesław Pobożny wydał *Statut kaliski* gwarantujący prawa Żydom.

1409 r. – Wielka wojna z zakonem krzyżackim: wojska zakonne skoncentrowane w rejonie Brodnicy w ziemi chełmińskiej przypuściły główny atak na ziemię dobrzyńską.

1414 r. – Wojna głodowa: wojska polsko-litewskie rozpoczęły oblężenie Lidzbarka Warmińskiego.

1770 r. – Zwycięstwo konfederatów barskich nad Rosjanami w bitwie pod Kościanem.

1794 r. – W czasie insurekcji kościuszkowskiej w Warszawie wprowadzono do obiegu pierwsze polskie banknoty.

1876 r. – W Rymanowie-Zdroju odkryto źródła wód leczniczych.

1911 r. – Cesarz Mikołaj II Romanow zatwierdził zarządzenie o likwidacji Twierdzy Warszawa, co pozwoliło na uchylenie 9 września zakazu budowy na fortecznych esplanadach i rozbudowę miasta.

1920 r. – Wojna polsko-bolszewicka: rozpoczęło się polskie kontruuderzenie znad Wieprza; rozkazem ministra wojny utworzono obóz dla internowanych w Jabłonie..

1941 r. – Niemcy zamordowali 480 Żydów (głównie mężczyzn) z getta w Kostopolu na Wołyniu.

1943 r. – Niemcy rozpoczęli ostateczną likwidację getta żydowskiego w Białymstoku. W getcie wybuchł bunt.

1944 r. – 16. dzień powstania warszawskiego: radio berlińskie po raz kolejny nadało fałszywą informację, jakoby powstanie zostało zdławione.

- 74 Polaków zostało zamordowanych w czasie ataku oddziału UPA na Muczne w Bieszczadach.

1945 r. – Polska podpisała ze ZSRR układ ostatecznie regulujący kształt granicy wschodniej.

2010 r. – Początek budowy II linii warszawskiego metra.

Kursy walut (kursy średnie NBP)

Kursy średnie walut NBP

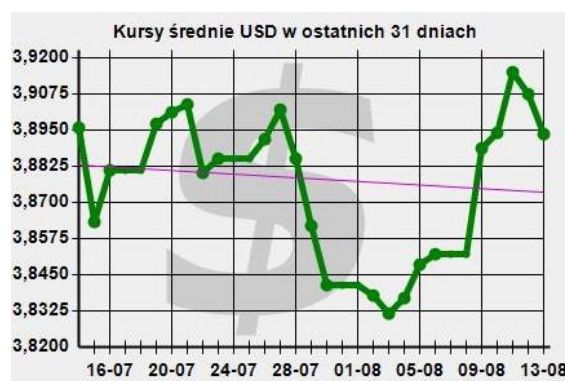
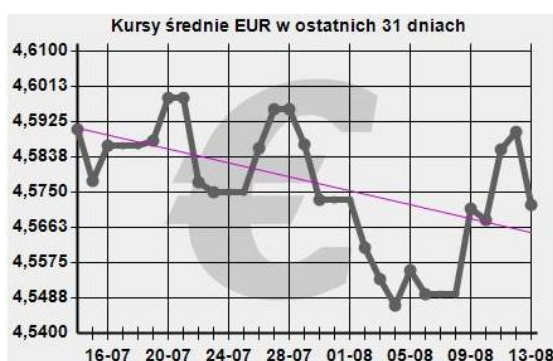
Tabela z dnia 2021-08-09

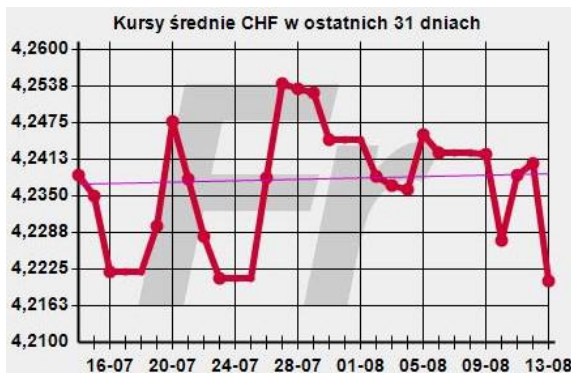
1 EUR **4,5718**

1 USD **3,8934**

1 CHF **4,2204**

1 GBP **5,3726**





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

Strona główna > Waluty > Bitcoin > BTC BitBay PLN - kurs, aktualna cena, notowania

BTC BitBay PLN [Dodaj do obserwowanych](#)

182 550,00

+2 765,00 (+1,54%)

YTD: +69,03%

16.08.2021 12:38

Min:	167 175,00	Min 52 tyg:	38 279,00
Max:	186 095,00	Max 52 tyg:	241 836,00
Otwarcie:	179 000,00	Zmiana od pocz. okresu:	+8,46%
Zamknięcie:	182 550,00		

Porównaj:

Wykres liniowy | Wykres świecowy



Wybierz okres: 1D 1T 1M 3M 6M 1R 5L MAX WŁASNY



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



<https://nasdaqbaltic.com>

Notowania surowców

Data ostatniej aktualizacji: 2021-08-16 10:42

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	70,02	-0,22	-0,31%	77,1600	37,8900	16.08 10:42
ZŁOTO	USD/uncja	1 777,45	-3,90	-0,22%	2 010,3000	1 679,8000	16.08 10:42
MIEDŹ	USD/tona	9 438,75	-86,75	-0,91%	10 657,0000	6 343,5000	16.08 10:42
SREBRO	USD/uncja	23,54	-0,19	-0,80%	29,2500	22,6800	16.08 10:42
PALLAD	USD/uncja	2 624,25	-24,25	-0,92%	2 981,5000	2 140,0000	16.08 10:40
PLATYNA	USD/uncja	1 006,50	-19,55	-1,91%	1 313,7000	833,9000	16.08 10:42
NIKIEL	USD/tona	19 565,00	-117,50	-0,60%	19 890,0000	14 317,5000	16.08 10:42
ALUMINIUM	USD/tona	2 613,50	3,50	0,13%	2 614,0000	1 737,5000	16.08 10:42
OLÓW	USD/tona	2 322,50	-10,50	-0,45%	2 396,2500	1 751,0000	16.08 10:42
CYNK	USD/tona	3 023,50	-3,00	-0,10%	3 078,7500	2 313,5000	16.08 10:42
ROPA WTI	USD/baryłka	67,53	-0,50	-0,73%	76,3300	35,7500	16.08 10:42
MIEDŹ COMEX	USD/funt	4,32	-0,04	-0,92%	4,8000	2,8600	16.08 10:42
BAWEŁNA	US\$/funt	94,16	-0,32	-0,34%	94,4600	62,9300	16.08 10:38
BENZYNA	USD/galon	2,25	0,00	0,00%	2,3300	1,0200	16.08 10:42
CANOLA	CAD/tona	894,30	10,90	1,23%	1 005,9000	483,0000	13.08 20:19
CUKIER	US\$/funt	20,00	-0,06	-0,30%	20,0600	11,7900	16.08 10:42
DIESEL	USD/tona	576,13	0,38	0,07%	617,5000	304,6300	16.08 10:42
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	492,10	-7,70	-1,54%	1 670,5000	491,5000	13.08 22:04
GAZ ZIEMNY	USD/mln btu	3,85	0,00	0,00%	4,1600	1,8500	16.08 10:42
KAKAO	GBP/tona	1 785,00	13,00	0,73%	1 903,0000	1 558,0000	13.08 17:54
KAUCZUK	JPY/kilogram	221,30	-0,90	-0,41%	290,6000	173,4000	16.08 10:13
KAWA	US\$/funt	185,40	2,50	1,37%	207,9000	102,3800	16.08 10:42
KUKURYDZA	USD/buszel	571,62	-0,78	-0,14%	730,6200	324,2500	16.08 10:41
MLEKO	USD/cetnar	17,60	0,70	4,14%	23,8600	15,1000	13.08 20:54
OLEJ OPAŁOWY	USD/galon	2,07	0,00	0,00%	2,2000	1,0800	16.08 10:42
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	4 519,00	48,00	1,07%	4 519,0000	2 614,0000	13.08 12:16
OLEJ SOJOWY	US\$/funt	63,27	-0,07	-0,11%	72,3200	31,1600	16.08 10:42
PSZENICA	US\$/korzec	763,40	1,40	0,18%	768,9000	500,1200	16.08 10:42
RYŻ	US\$/cetnar	13,54	0,01	0,07%	14,4900	11,8800	16.08 03:36
RZEPAK	EUR/tona	567,00	11,75	2,12%	567,0000	376,5000	13.08 18:30
SOJA	US\$/korzec	1 369,62	4,37	0,32%	1 643,0000	897,8800	16.08 10:42
SOK POMARAŃCZOWY	US\$/funt	135,00	0,72	0,54%	142,2800	105,5300	13.08 19:59
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	360,70	0,35	0,10%	466,5000	297,1500	16.08 10:42
WIEPRZOWINA	US\$/funt	86,39	-0,02	-0,02%	122,0400	51,4600	13.08 20:04
WOŁOWINA	US\$/funt	128,19	-0,27	-0,21%	128,4600	103,3600	13.08 20:04

Rozrywka

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

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

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



Ciemna noc, amerykański bombowiec leci na akcję. Cel: zrzucić spadochroniarzy na wyznaczony obszar na terytorium wroga. Samolot zatoczył krąg, zapala się czerwona lampka, następnie zielona, grupa komandosów wyskoczyła nad celem. Z wyjątkiem jednego...

Dowódca: Skacz...

Tchórzliwy komandos: Nnnie...

Dowódca: Dlaczego nie?

Komandos: Bbbo się bbboje...

Dowódca: Skacz, bo pójde po pilota!!!

Komandos: Ttto idź...

Po chwili dowódca wraca z pilotem, a ciemno jest jak w d..ie.

Skacz - mówi pilot - bo cię wyrzucimy siła...

Komandos nadal odmawia opuszczenia samolotu: Nnnie, bbbo się bbboje...

W ciemności słyhać kotłowanie, w końcu udaje im się wypchnąć go z samolotu.

Zdyszani siedzą w ciemnym wnętrzu:

- Silny był - mówi dowódca.

- Nnno, chhhyba ccoś ttrenował...

Źródło: dowcipy.pl