Aktualna informacja dla marynarzy. Nadal obowiązuje zwolnienie z kwarantanny po powrocie ze statku – stan na dzień 30-08-2021 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

Uwaga na fałszywe oferty pracy z Global /Master Shipping oraz Oman Shipping Company.

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

Źródło: www.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

Nowy układ zbiorowy ITF na Sophia i Aliya.

Informujemy, iż na statkach Gotland Sopia oraz Gotland Aliya podpisano nowy układ zbiorowy pracy ITF.
Marynarze z OMK zainteresowani szczegółami mogą się skontaktować z nami ws. szczegółów, warunków zatrudnienia jak i wynagrodzenia.

Źródło: www.omk.org.pl

Pośrednictwo pracy dla marynarzy.

O Agencjach Pośrednictwa Pracy - Podstawy Prawne
Konwencja o pracy na morzy MLC 2006 zmieniła dotychczasowe zasady związane z podejmowaniem pracy przez marynarzy.
Zmiana nastąpiła także w zakresie pośrednictwa pracy dla marynarzy i działalności biur pośrednictwa pracy dla marynarzy.
Głowna zasada to działalność zgodna z MLC 2006.
Każde biuro zajmujące się pośrednictwem pracy dla marynarzy, niezależnie od tego czy działa w Polsce czy za granicą, powinno posiadać certyfikat zgodności z MLC 2006.

Która agencja zatrudnienia działa legalnie?
Możemy skorzystać z ogólnopolskiego spisu biur pośrednictwa pracy. Należy pamiętać, iż ten spis obejmuje wszystkie biura w Polsce niezależnie od form zatrudnienia oraz rodzaju wykonywanej pracy.
www.stor.praca.gov.pl
Jak wspomniano powyżej dla marynarzy najważniejsza jest certyfikacja zgodna z MLC 2006 dlatego też Urzędy Morskie odpowiedzialne i nadzorujące ten proces publikują listę firm spełniających wymogi konwencji.
Wiele osób pewnie się zastanawia co z innymi krajami. W każdym kraju który ratyfikował konwencje o pracy na morzu MLC 2006, czyli można przyjąć, iż wszyscy liczący się w shippingu mają taki sam obowiązek czyli sprawowanie kontroli i certyfikowanie agencji pośrednictwa pracy zgodnie z zasadami MLC.
Przypominamy, iż marynarze należący do OMK mają możliwość sprawdzenia w swojej organizacji czy dana agencja pośrednictwa pracy działa zgodnie z MLC oraz co zrobić w przypadku niezgodności.

Każda umowa o pośrednictwo pracy musi zawierać takie informacje jak:

- pracodawcę zagranicznego;
- okres zatrudnienia;
- rodzaj oraz warunki pracy i wynagradzania, a także przysługujące osobie kierowanej do pracy świadczenia socjalne;
- warunki ubezpieczenia społecznego oraz od następstw nieszczęśliwych wypadków i chorób tropikalnych;
- obowiązki i uprawnienia osoby kierowanej do pracy oraz agencji zatrudnienia;
- zakres odpowiedzialności cywilnej stron w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania umowy zawartej między agencją zatrudnienia a osobą kierowaną;

- nazwę i przynależność statku, na którym praca będzie wykonywana;
- zobowiązanie agencji zatrudnienia do zwrotu osobie zainteresowanej podjęciem pracy na statku poniesionych przez nią kosztów pieniężnych z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy z winy tej agencji.

PAMIĘTAJ
Jeżeli podejmujesz pracę poprzez biuro pośrednictwo pracy powinieneś posiadać 2 umowy:
1) umowę o pośrednictwo pracy z właściwym biurem
2) umowę o pracę z pracodawcą zagranicznym (wraz z warunkami zatrudnienia)

Za co agencje pośrednictwa pracy mogą pobierać opłaty?
Nie, nie można pobierać żadnych opłat z usługę pośrednictwa pracy jak i za wyjazd.
Jedyne koszty które może ponieść marynarz to opłata za świadectwo zdrowia, paszport i książeczkę żeglarską.

Masz wątpliwości ?
Konwencja MLC 2006 daje marynarzom prawo sprawdzenia umowy o pracę przed jej podpisaniem. Zalecamy aby umowa o pracę została sprawdzona przez osobę mającą odpowiednią wiedzę i doświadczenie. Przypominamy, iż w przypadku gdy dostaniemy jedynie kontrakt czyli jedną lub dwie strony to możemy być pewni że nie wszystko zostało nam przekazane.
Do każdej umowy o pracę powinny byś załączone warunki zatrudnienia lub układ zbiorowy. Przypominamy o zaletach pracy w oparciu o układy zbiorowe ITF które dają gwarancje uczciwych warunków zatrudnienia.
Jako Organizacja Marynarzy Kontraktowych przypominamy, iż oferujemy wszystkim zrzeszonym marynarzom pomoc w sprawdzeniu warunków zatrudnienie.
Wydajemy opinię za pomocą poczty elektronicznej, szybko i sprawnie.

Źródło: omk.org.pl

Smutki i radości marynarzy. Mierząc radość na morzu , czyli Indeks Szczęścia Marynarzy.

Najnowsze wyniki Indeksu Szczęścia Marynarzy stanowią powód do niepokoju. Wskaźniki we wszystkich odpowiedziach spadły w porównaniu z I kwartałem br., z ogólnym spadkiem szczęścia do rekordowo niskiego poziomu od początku pandemii Covid-19.
Szczęśliwi, dobrze odżywieni i zaangażowani marynarze rzadziej ulegają wypadkom, mają szanse na długie kariery, tworząc zadowoloną kadrę i dobrze prosperującą gospodarkę morską. Od zdrowia psychicznego i fizycznego, diety, obciążenia pracą, szkolenia, dostępu do urlopu, relacji w domu i na pokładzie, zależy to, czy załoga jest zadowolona ze swojej pracy, a co za tym idzie, będzie z ochotą pracować na morzu.
The Mission to Seafarers opublikowała najnowszy raport Seafarers Happiness Index (Indeks Szczęścia Marynarzy – SHI) za drugi kwartał 2021 roku, malujący ponury obraz dobrostanu marynarzy, z ogólnym spadkiem szczęścia do rekordowo niskiego poziomu od początku pandemii Covid-19.
Mierząc szczęście kwestionariuszem
Indeks Szczęścia Marynarzy (SHI) został zaprojektowany w celu monitorowania i porównywania poziomów satysfakcji marynarzy poprzez szczegółowy kwestionariusz. Indeks służy jako swoisty barometr satysfakcji z pracy na morzu. Pytania w kwestionariuszu koncentrują się na szeregu kwestii, od zdrowia psychicznego i dobrego samopoczucia, po życie zawodowe i kontakty rodzinne.
Dzieląc się swoimi odczuciami w dziesięciostopniowej skali, możliwy jest wgląd w to, co dzieje się na statku. Ankieta jest anonimowa, ale zawiera kilku kluczowych informacji, takich jak wiek, stopień, typ statku i narodowość, aby zapewnić właściwy punkt odniesienia. Wśród pytań mamy m.in.:

- Jak bardzo jesteś zadowolony z wykonywanej pracy?
- Jak bardzo jesteś zadowolony z interakcji z innymi członkami załogi na pokładzie?
- W jakim stopniu jesteś zadowolony z wynagrodzenia?
- Jak bardzo jesteś zadowolony z jedzenia na pokładzie?
- W jakim stopniu jesteś zadowolony z kontaktu z rodziną podczas pobytu na morzu?

Najnowsze wyniki nie nastrajają do optymizmu

Najnowsze wyniki Indeksu Szczęścia Marynarzy nie nastrajają do optymizmu. Wskaźniki we wszystkich odpowiedziach spadły, jak również charakter odpowiedzi przedstawia wzrost poczucia zapomnienia, niepewności co do powrotu ankietowanych marynarzy do domu, oraz wzrost odczucie nudy na pokładzie.

Średnie wyniki SHI pokazały poziom szczęścia marynarzy w drugim kwartale 2021 roku na poziomie 5,99/10, co stanowi spadek z poziomu 6,46 w pierwszym kwartale. Poziom szczęścia spada, ponieważ marynarze tracą wiarę w lepsze jutro. Widać, że mechanizmy radzenia sobie z problemami, na których dotychczas marynarze opierali się w trudnych, pandemicznych czasach, wydają się zawodzić. Optymizm ustępuje miejsca pesymizmowi.

Marynarze donoszą o rosnącym poczuciu znużenia nawałem pracy i brakiem jakichkolwiek oznak wytchnienia. Pracują coraz dłużej i ciężej, oczekuje się, że marynarze po prostu będą więcej pracować, niczym roboty. Co więcej, zakaz schodzenia na ląd i ciągłe przebywanie na statku przez dłuższy czas oznaczają, że zaniedbuje się kondycję fizyczną.

Odpowiedzi marynarzy ujawniają również niepokojącą tendencję dt. agentów obsady załogowej: okłamujących załogi, wstrzymujących wypłaty, zaniżających wynagrodzenia, a nawet grożących marynarzom, pomimo dłuższych godzin pracy i rosnącego obciążenia marynarzy.

Do dodatkowej pracy dochodzi jeszcze cios w postaci nieustannej, uciążliwej nudy. Wpływ długiego przebywania w tym samym środowisku na zdrowie psychiczne powoduje ogromny wzrost negatywnego nastawienia oraz napięcia.

Załogi-zombie problemem naszych czasów

Brak stymulacji lub poczucia nagrody w pracy prowadzi do powstawania tzw.„załóg-zombie". Załogi-zombie w sektorze morskim stanowią potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa sektora morskiego.

Czym charakteryzują się przywoływane załogi-zombie? Niejednokrotnie praca na morzu jest zagrożona utratą sensu, ponieważ marynarze wraz z upływem czasu mogą tracić radość związaną z powrotem na ląd, na co mogliby czekać z niecierpliwością. Kultura pracy na morzu zawsze opierała się na pozytywach, które towarzyszyły pracy na pokładzie, a bez bodźców, którymi można się cieszyć, łatwo doprowadzić się do sytuacji znudzenia. Nie mając motywacji, który mógłby osłodzić trudne na pokładzie, długotrwała, stresogenna praca bez należytej kompensacji przyczynia się do negatywnych skutków w psychice.

Wielomiesięczna praca na statku oznacza dla niektórych wymuszony celibat. Jest to ważne zagadnienie, często niesłusznie pomijane milczeniem. Osoby, które poddają się celibatowi, często cierpią z powodu złości, frustracji, zwątpienia w siebie, a nawet depresji, co ujawniają liczne badania.

Z nudą na pokładzie i rosnącą frustracją przychodzi pewnego rodzaju letarg. To właśnie z jego powodu dochodzi do wypadków i incydentów, ponieważ ludzie w naturalny sposób adaptują się do istniejących warunków, które z biegiem czasu stają się rutyną, mogącą nawet zabić. I tak z zaangażowanych marynarzy, na skutek nieprawidłowych warunków, możemy mieć bezwolnych, zmęczonych pracowników, wykonujących bezrefleksyjnie swe działania: załogę-zombie. Dzieje się tak, gdy w pracy brakuje pozytywnej kultury, gdy panuje nuda i potencjalne nagrody nie są łatwo dostrzegalne, oczywiste lub wystarczające. Gdy praca staje się monotonna – zwłaszcza zadania o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa – to mamy gotowy przepis na katastrofę.

Konkluzje

Wyniki Indeksu Szczęścia Marynarzy są nie tylko niepokojące, ale sugerują, że jedynym rozwiązaniem ku poprawie dobrostanu psychicznego ludzi morza jest wezwanie rządów i armatorów do dowartościowania marynarzy. Należy wysłuchać ich głosu, aby wiedzieć, czego potrzebują, gdyż to w końcu ludzie morza odgrywają kluczową rolę w utrzymaniu płynności światowej gospodarki.

W trudnych czasach pandemii marynarze zasługują na znacznie więcej, bo i więcej się od nich wymaga. Kryzys kontenerowy, zatory w portach, opóźnienia w łańcuchu dostaw, to wybrane problemy, które obecnie stanowią dla nich chleb powszedni.
Armatorzy, jak również zazwyczaj nie znający realiów pracy pracowników działy HR powinni zauważyć kwestię dobrostanu psychicznego marynarzy. Człowiek to nie jest kolejna kolumna w Excelu, a szczęście nie sprowadza się wyłącznie do salda na koncie i wzrostu KPI, o czym kadra w szklanych biurowcach oraz rządowy establishment często zdają się zapominać.
Rosyjski statek Fortuna, który prowadził budowę gazociągu Nord Stream 2 opuścił wyłączną strefę ekonomiczną Danii na Bałtyku – podał w niedzielę portal gospodarczy RBK. Portal powołał się na dane serwisów internetowych śledzących ruchy statków.
Rządowy dziennik "Rossijskaja Gazieta" ocenia, pisząc o odpłynięciu Fortuny, że zakończyło się układanie rur w wodach Danii.
Barka Fortuna przepłynęła granicę morską z Niemcami i – według "RG" – kieruje się do Zatoki Pomorskiej. W pobliżu znajdują się trzy jednostki pomocnicze pod banderą rosyjską.
W ostatnich dniach operator gazociągu, spółka Nord Stream 2 AG, informował, że Fortuna pracuje nad ostatnimi elementami konstrukcji. Media oceniały, że 23 sierpnia budowa Nord Stream 2 może się zakończyć.
20 sierpnia USA wprowadziły sankcje wobec dwóch firm rosyjskich uczestniczących w budowie gazociągu: Konstanta i Nobility. Media w Rosji oceniały na początku roku, że Konstanta będzie ubezpieczycielem gazociągu Nord Stream 2. Nobility to spółka będąca właścicielem statku Ostap Szeremeta, jednostki pomocniczej uczestniczącej w projekcie. Statek też również został objęty sankcjami.

Źródło: gospodarka morska.pl

Południowoazjatyckie stocznie rozbiórkowe najpopularniejsze pomimo niskich standardów.

W pierwszym kwartale 2021 oddano do rozbiórki 204 statki. Aż 155 z nich trafiło na plaże południowej Azji, gdzie panują niskie standardy bezpieczeństwa, zarówno dla pracowników, jak i środowiska.

Z raportu opublikowanego przez organizację Shipbreaking Platform wynika, że najwięcej statków w stoczniach rozbiórkowych południowej Azji zostawili Grecy, Japończycy, Emiratczycy i Południowi Koreańczycy. Zaledwie 49 statków trafiło do stoczni rozbiórkowych określonych jako „zielone", czyli spełniające standardy środowiskowe i zatrudnienia. 23 z nich trafiły do rozbiórki na terenie Unii Europejskiej, 24 do Turcji, zaledwie dwie sztuki do Chin.

Prawie jedna trzecia statków sprzedanych do złomowania w południowej Azji w pierwszym kwartale roku na krótko przed wylądowaniem w swoim ostatnim porcie zmieniło banderę na Komory, Gabon, Palau lub Saint Kitts i Nevis. Statki będące w tych rejestrach zazwyczaj nie są funkcjonalne i zazwyczaj zarejestrowane tam jednostki zmierzają właśnie do rozbiórki, jako że rejestry te oferują zniżki na ostatnią rejestrację przed złomowaniem. Z tego też powodu te bandery są popularne pośród pośredników handlujących złomem, odkupujących stare i zniszczone statki od właścicieli za gotówkę i sprzedających je dalej na złom. Firmy te są często umieszczone na szarej lub czarnej liście przedsiębiorstw, ze względu na ich nieuczciwe praktyki i nieprzestrzeganie międzynarodowego prawa morskiego.

Ze względu na fatalne warunki bezpieczeństwa w wielu stoczniach rozbiórkowych w południowej Azji, sprzedaż tam statków jest odradzana. W pierwszym kwartale 2021 roku w wypadkach w takich zakładach w Bangladeszu, Pakistanie i Indiach zmarło przynajmniej sześciu pracowników, czterech odniosło obrażenia, a są to jedynie przypadki, o których międzynarodowe środowisko zostało poinformowane.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Powstają największe silniki na metanol , będą zasilać kontenerowce Maersk.

Zamówione przez Maersk w Korei kontenerowce będą wyposażone w największe w historii silniki na metanol.
Jednostki zasilane metanolem w chwili obecnej są odpowiednio mniejsze – dochodzą do 2 tys. TEU. Zamówione jednak ostatnio przez Maersk nowe kontenerowce mają pojemność 16 tys. TEU, co oznacza znaczny przeskok w skalowaniu tego typu silników. Tym samym zamontowane w nowych kontenerowcach silniki będą największymi jednostkami na metanol jakie kiedykolwiek zbudowano.
Koreańska spółka Hyundai Shipbuilding Division (HHI) zamówiła osiem silników MAN B&W 8G95ME-LGIM, które staną się sercami nowych kontenerowców. Zostaną one zbudowane przez inną część spółki Hyundai – Hyundai Engine & Machinery Division. Motory mają mieć 95-centymetrowe cylindry, co jest dużym przeskokiem w porównaniu do aktualnie stosowanych, 50-centymetrowych.
– To ogromny kamień milowy, ponieważ silniki te będą największymi silnikami na metanol, jakie kiedykolwiek zbudowano – powiedział Bjarne Foldager, wiceprezes i szef Two-Stroke Business w MAN Energy Solutions. Dodał, że mniejsze silniki mają już wypracowane po 100 tys. roboczogodzin na samym metanolu. Będą one pracować między innymi w dwóch jednostkach o pojemności 2100 TEU, również zamówionych w HHI przez Maersk.
Nowe silniki będą mogły spalać zarówno bio-metanol, jak i e-metanol.
– Metanol jako paliwo szybko staje się popularny w segmencie dużych statków kontenerowych, w którym – do tej pory – od dawna królowały paliwa konwencjonalne i LNG – powiedział Thomas S. Hansen, dyrektor ds. promocji i obsługi klienta w MAN Energy Solutions. – Spodziewamy się, że to znaczące zamówienie pobudzi dalsze zainteresowanie rynku metanolem jako paliwem również w innych segmentach statków, jak na przykład masowce. – dodał.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Liebherr ulepsza aplikację do zdalnej obsługi serwisowej.

Aplikacja XpertAssist ma pomóc rozwiązywać problemy techniczne występujące podczas używania dźwigów. Dzięki niej spadną koszty napraw i wzrośnie ich szybkość.
XpertAssist jest dostępny dla żurawi gąsienicowych, sprzętu do głębokiego fundementowania i żurawi morskich. Usługa będzie oparta na rocznej subskrypcji. Klienci, którzy z niej skorzystają, mają odczuć konkretne korzyści – skrócenie czasu napraw, a tym samym kosztów awarii.
XpertAssist zapewnia wsparcie online w czasie rzeczywistym poprzez połączenie audio-video, ale także dostęp do szerokiej gamy narzędzi technicznych. Liebherr liczy, że dzięki rzetelnej analizie usterek i możliwości rozwiązania problemów online, spadnie liczba koniecznych wyjazdów serwisowych w miejsca, w których pracują dźwigi, ale także wzrośnie ich efektywność, bo dzięki wcześniejszym kontaktom inżynierowie będą mogli zdefiniować problem przed wyruszeniem w drogę. Liebherr podaje, że średni czas naprawy został przez to skrócony nawet o 50 procent, a koszty serwisu w terenie spadły o 20 procent rocznie.
Aplikacja obejmuje także porady dotyczące konserwacji i raporty odnośnie poszczególnych maszyb lub całych flot, a także interaktywny przegląd wydajności urządzeń, co ma pomóc klientom w planowaniu budżetu. Liebherr wylicza, że technicy serwisowy spędzają zwykle do 45 procent swojego czasu na podróżach, co podnosi koszty zarówno dla Liebherr, jak i dla klientów. XpertAssist zmniejsza ilość wyjazdów, a tym samym zwiększa dostępność ekspertów.
XpertAssist przydaje się także bardzo w przypadku maszyn pracujących w odległych lub niedostępnych lokalizacjach. – Dla naszej firmy, która prowadzi wszystkie operacje i projekty poza naszym krajem ojczystym, Turcją, taka zdalna obsługa jest idealna – mówi Levent Ekmekcioglu, kierownik Rem Engineering, Construction and Trade. – Pomoc została udzielona przez firmę Liebherr zdalnie w Jordanii, bez kosztów podróży i

zakwaterowania oraz bez opóźnień czasowych. Problem został rozwiązany natychmiast, ku naszej największej satysfakcji – dodaje.
XpertAssist jest dostępny w formie rocznej asysty dla pojedynczej maszyny lub całej floty. Liebherr oferuje także gotowy do użycia, specjalistyczny tablet, który umożliwia cyfrową dokumentację maszyny i łatwe pobieranie danych procesowych, a także zdalne monitorowanie operacji.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Terminal kontenerowy Kanału Sueskiego zyskuje na 60-milionowej modernizacji.

Łącznie zainwestowano 60 milionów dolarów w kilka dużych projektów modernizacyjnych w terminalu kontenerowym Kanału Sueskiego, kluczowym obiekcie w południowym i wschodnim regionie Morza Śródziemnego.
W 2020 roku rozpoczęto szereg inwestycji mających na celu unowocześnienie wyposażenia i przepustowości terminalu, we współpracy z rządem Egiptu i strefą ekonomiczną Kanału Sueskiego (strefa SC).
Według APM Terminals prace stanowią podstawę przyszłego rozwoju terminalu pomimo globalnych wyzwań związanych z pandemią.
W szczególności najbardziej złożoną modernizacją była instalacja sześciu dźwigów typu „ship-to-shore" (STS) we własnej stoczni SCCT. Po tym niedawno zakończonym projekcie, 12 z 18 dźwigów STS terminalu ma teraz zdolność obsługi bardzo dużych kontenerowców (ULCVS). To sprawia, że SCCT jest jedynym terminalem w Egipcie, który może jednocześnie obsługiwać dwa mega statki, bez uszczerbku dla wydajności.
- Nasz program modernizacji był już bardzo ambitny, ale globalna pandemia jeszcze bardziej go skomplikowała. Była to jednak również okazja dla zespołu SCCT, aby stawić czoła wyzwaniu. Dzięki ich ogromnym wysiłkom z przyjemnością informujemy, że wszystkie projekty zostały zakończone zgodnie z harmonogramem – skomentował Sunay Mukerjee, dyrektor handlowy w Suez Canal Container Terminal.
Rozbudowany kanał już bije rekordy
Terminal wdrożył również zwiększenie zdolności przeładunkowej bramy SCCT do ponad 50 000 TEU miesięcznie. W rezultacie wolumeny bram terminalu wzrosły o 50% rok do roku, a wzrost eksportu reeferów (kontenerów chłodniczych) sięga 150%.
Inne inwestycje w SCCT obejmowały również zakup nowego wyposażenia stoczni, a do floty dołączyło 16 nowych suwnic bramowych z oponami gumowymi, torując drogę do większej liczby nabrzeży i bram w przyszłości.
Ulepszenia przepustowości i inne inwestycje już przyniosły nowy rekord, a SCCT obsłużył 95 579 TEU na nabrzeżu w 33. tygodniu – to najwyższy tygodniowy wolumen, jaki kiedykolwiek obsłużono w terminalu.

Źródło:gospodarka morska.pl

W pogoni za kontenerem. Globalny kryzys kontenerowy nadal się pogłębia.

Mamy do czynienia z ogólnoświatowym kryzysem związanym z brakiem kontenerów, zatorami w portach oraz wysoką konsumpcją. Kryzys kontenerowy wywołuje efekt domina w łańcuchach dostaw, zakłócając globalny handel.
Nigdy wcześniej skromny kontener morski nie był tak ważny dla globalnej gospodarki. Skoro nie można go zdobyć, nie można przewieźć swojego ładunku, a podaż nigdy nie była bardziej ograniczona. Koszt globalnego handlu zależy teraz od tego, ile jest kontenerów, gdzie są i gdzie ich nie ma. Szereg wydarzeń, na czele z pandemią koronawirusa, doprowadził do braków kontenerów, zagrażających łańcuchowi dostaw.
Według danych Kuehne + Nagel, obecnie na całym świecie poza portami piętrzy się ponad 350 kontenerowców, co stanowi ponad dwukrotny wzrost na początku tego roku.

Kiedy wywołany pandemią boom konsumpcyjny zwiększył popyt na dostawy z dnia na dzień, restrykcje graniczne Covid-19, wymogi dotyczące odległości i zamykanie fabryk zakłóciły łańcuchy dostaw i podniosły ceny na głównych szlakach transportowych.

Chińczyk trzyma rękę na kontenerze

To, ile jest kontenerów na rynku, jest kontrolowane przez Chiny. Praktycznie każdy kontener morski na świecie jest tam budowany. Produkcja została zdominowana przez trzy podmioty: CXIX, CIMC Group, i Dong Fang. Według Drewy, te trzy firmy odpowiadają za 80 proc. kontenerów zbudowanych w okresie od stycznia do maja br. Wspomniana chińska triada odpowiada, za ponad 96 proc. światowych kontenerów do przewozu ładunków suchych i 100 proc. kontenerów chłodniczych.

Skąd taka dominacja produkcyjna Państwa Środka? Przewagi konkurencyjne Chin obejmują niższe koszty pracy i wsparcie rządowe, a także bliskość miejsc, w których produkowane są maszyny do produkcji kontenerów. Jest jeszcze jedna zaleta budowania kontenerów w Chinach, która jest szczególnie istotna: brak kosztów repozycjonowania. Linie żeglugowe, jak również leasingodawcy nie muszą wydawać dodatkowych środków na repozycjonowanie kontenerów w miejscach, gdzie jest na nie popyt.

Co tyczy obecnego kryzysu kontenerowego, można żywić uzasadnione podejrzenie, że chińskie fabryki utrzymują produkcję w ryzach, aby utrzymać wysokie ceny nowych kontenerów. Taka sytuacja niweczy nadzieje szybkie zażegnanie kryzysu kontenerowego, a co za tym idzie, obniżenie cen nowy kontenerów oraz stawek frachtowych. Chińskie fabryki mogłyby pracować na dwie 12-godzinne zmiany dziennie, ale nie chcą zalać rynku nowymi kontenerami, ponieważ chcą utrzymać cenę na obecnym poziomie.

20 węzłów i więcej, czyli kontenerowiec na speedzie

Na rynku nie ma już prawie żadnych kontenerowców, które mogłyby zostać wyczarterowane. Ceny zakupu używanych jednostek są bardzo wysokie, zaś na nowo wybudowany statek trzeba czekać znaczny okres. Armatorzy odkryli sposób na przewożenie większej ilości ładunków i czerpanie jeszcze większych korzyści z niebotycznych stawek bez uzupełniania floty o nowe jednostki: należy przyspieszyć. Kosztem jest wyższa emisja zanieczyszczeń oraz wyższe koszty paliwa. Jednak koszty paliwa mogą być przenoszone na załadowców, zaś wyższe ceny będą z nawiązką kompensowane przez przychody z frachtu przy obecnym poziomie stawek.

Według danych VesselsValue oraz MarineTraffic, kontenerowce poruszają się szybciej, mimo że zużycie paliwa – a tym samym koszty paliwa bunkrowego – rosną wraz z prędkością. Przewoźnicy dodają gazu, mimo że kontenerowce zbudowane w ostatnich latach zostały zaprojektowane z myślą o mniejszych prędkościach.

Przykład? Dane pochodzące z systemu MarineTraffic, które pokazały, że kontenerowiec Seaspan Melbourne osiągnął na wschodnim Pacyfiku prędkość prawie 24 węzłów podczas rejsu z Los Angeles do Chin. Z powodu stawek frachtowych prędkość na oceanie jest zalecana. Wyższe prędkości mogą pozwolić przewoźnikom odzyskać część przepustowości, którą stracili z powodu zatorów w portach.

Jak donosi VesselsValue, globalna średnia prędkość kontenerowców wzrosła w zeszłym miesiącu do 14,9 węzłów, osiągając najwyższy poziom w latach 2017-18 i zbliżając się do najwyższej średniej miesięcznej od 2012 roku. Średnia prędkość kontenerowców (wszystkich rozmiarów) na trasie Azja-Zachodnie Wybrzeże Stanów Zjednoczonych wyniosła 17,8 węzła.

Problemem są nie tylko kontenery

Konsumpcja usług nie wróciła jeszcze do poziomu sprzed pandemii, więc mamy gospodarstwa domowe, które wydają mniej na usługi, co daje im więcej przestrzeni do wydawania na towary. Nawet gdyby konsumenci nie byli ograniczeni w wydatkach na usługi, przestawiając się na niższe wydatki na towary, pozostaje jeszcze kwestia uzupełniania zapasów, która powinna utrzymać silny popyt na import w nadchodzących miesiącach.

Zapasy zostały obniżone przez silne wydatki konsumentów w połączeniu z problemami w łańcuchu dostaw, nie tylko po stronie transportu, ale także po stronie produkcji. Detaliści i hurtownicy nie tylko nie mają zapasów, których potrzebują, ponieważ nie mogą wejść w posiadanie zamówionych zapasów, a w niektórych przypadkach nie mogą nawet złożyć zamówień.

Również pojawiające się co jakiś czas zatory w chińskich portach wpływają na globalny łańcuch dostaw, dokładając przysłowiowy gwóźdź do trumny, paraliżujący globalny łańcuch dostaw.

Konkluzje

Nie jest jednak jasne, w jaki sposób globalny kryzys związany z niedoborem kontenerów może się unormować w najbliższych miesiącach. Również stawki frachtu mają pozostać wysokie przez cały rok.

Można przypuszczać, że kryzys będzie trwać do czasu, aż nastąpi spowolnienie handlu. Obecny globalny kryzys kontenerowy powinien się zmniejszyć w miarę zmniejszania się zatłoczenia portów oraz w związku z tym, że Chiny są na dobrej drodze do wyprodukowania w tym roku rekordowej liczby kontenerów. Jednak trudno liczyć na cokolwiek z wymienionych.
Co chwila słuchać o kolejnych ogniskach koronawirusa, powodujących zatory w portach, zaś rosnąca produkcja kontenerów – która i tak mogłaby być większa – nie zaspokaja braków, zresztą w znacznej mierze, świadomie wywołanych.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Ponad 40 rannych w wypadku promu koło Ibizy. Prom utknął na mieliźnie. Płynął za szybko?

Ponad 40 osób zostało rannych w efekcie wypadku promu, do którego doszło w sobotnią (28 sierpnia) noc. Statek wpłynął na mieliznę w pobliżu hiszpańskiej wyspy Ibiza, w archipelagu Balearów. Wśród poszkodowanych jest 10-letni chłopiec, którego stan lekarze określają jako bardzo ciężki.
Jak podały władze Balearów, do wypadku doszło w sobotę około godz. 22.00, krótko po wypłynięciu promu z portu na Ibizie. Jednostka z 35 pasażerami i 11-osobową załogą na pokładzie miała dotrzeć na Formenterę, inną wyspę w archipelagu Balearów. Wskutek wpłynięcia statku na mieliznę, jednostka osiadła przy wysepce Es Malvins. W sumie na promie znajdowało się 35 pasażerów oraz 11 członków załogi.
Służby medyczne archipelagu podały, że w przypadku 25 pasażerów jednostki konieczna była hospitalizacja. W najgorszym stanie jest 10-latek, którego w nocy z soboty na niedzielę przetransportowano helikopterem do szpitala na Majorce. Poważnie ranny jest też inny, dorosły pasażer promu.
– Rozpoczęto już działania służące ściągnięciu promu z mielizny. Nie ma zagrożenia wyciekiem paliwa - podał Miguel Felix Xicon z regionalnych służb obrony cywilnej.
– Prom wpłynął na mieliznę, uderzając w skalistą wysepkę niedaleko Ibizy, najprawdopodobniej płynął zbyt szybko – dodał.
I zaznaczył, że ponad 40 osób na pokładzie odniosło obrażenia na skutek mocnego szarpnięcia statkiem przy uderzeniu, a w niedzielę wieczorem 16 z nich wciąż przebywało w szpitalach, głównie na Majorce. Według ministra transportu w regionalnym rządzie, Mariego Ribasa, którego cytuje agencja dpa, stan 10-latka jest jednak stabilny.
Według prowadzącego śledztwo zespołu policji morskiej, w wyniku zdarzenia doszło do rozerwania poszycia dolnej części kadłuba.
Przyczyna wypadku nieznana. Prom płynął za szybko?
Według świadków i wstępnych ustaleń śledczych kapitan statku nieznacznie zboczył z kursu, przez co wpłynął na skały niezamieszkanej wysepki Es Malvins koło Ibizy, we wschodniej części Morza Śródziemnego.
Armator promu, niemiecka firma FRS, nie podał przyczyny wypadku. Według Xicona ustalono, iż załoga promu San Gwann nie była pod wpływem alkoholu ani narkotyków.
Jak przekazał Xicon radiu Cadena Ser, prędkość, z jaką najprawdopodobniej płynął statek w chwili wypadku, wynosiła ok. 30 węzłów (ponad 55 km na godz.), przez co siła uderzenia w skały musiała być "bardzo duża".
Na konferencji prasowej minister Balearów Josep Marí wyjaśnił, że wszyscy ranni są narodowości hiszpańskiej. Śmigłowiec przetransportował najciężej rannych, w tym dwoje dzieci w wieku 10 i 12 lat, do szpitala Can Misses. 12-latek został zwolniony, jak zapowiedział minister, który podziękował za „zdolność reagowania" agencji zajmujących się opieką nad ofiarami. Podkreślił również wydajność załogi.
Trzy dni na opróżnienie wraku statku
Wypadek komentował w radiu Cadena Ser również kapitan morski. Stwierdził, że sytuacja jest „mniej krytyczna", ponieważ mieszkańcy zostali ewakuowani. Teraz firma ma trzy dni na przedstawienie planu refloatingu.
– Zgromadziliśmy w tym zakresie doświadczenie i rzeczy wymagają zamówienia i wiemy, że firma spedycyjna wypracowuje wszystkie kroki, aby to rozwiązać – wyjaśnił kapitan Luis Gascón.
– Jesteśmy w pogotowiu – dodał Gascón wyjaśniając, że wypadek nie miał nic wspólnego z sytuacją zatorów w ruchu morskim, które mogą istnieć między Ibizą a Formenterą. *Źródło: PAP*

Stek z najdroższej wołowiny powstał w drukarce 3D. Dzięki tuszowi z komórek macierzystych krów.

Japońscy naukowcy pobrali komórki macierzyste od krów rasy Wagyu i, wykorzystując bio-druk 3D, wydrukowali prawdziwy stek. Połać mięsa ma charakterystyczny marmurkowy wzór, żyłki i kawałki tłuszczu – coś, czego pozbawione są inne rodzaje mięs z laboratoriów.

Najdroższa i uznawana za najlepszą na świecie wołowina Kobe pochodzi właśnie od krów rasy Wagyu, hodowanych głównie w Japonii i Australii. Za kilogram tego wykwintnego mięsa trzeba zapłacić od 500 do nawet 1500 złotych.

Tym, co wyróżnia mięso krów Wagyu, jest jego struktura. W eksperymencie przeprowadzonym przez naukowców z wydziału inżynierii uniwersytetu w Osace, udało się ten charakterystyczny wzór odtworzyć.

Mięso wydrukowane z komórek macierzystych

Pierwsza na świecie wołowina Wagyu z laboratorium została wyhodowana z pobranych od dorosłych krów komórek macierzystych mięśni, które w przypadku tych zwierząt nazywane są bydlęcymi komórkami satelitowymi.

Komórki satelitowe – podobnie jak komórki macierzyste u ludzi – mają zdolność przekształcenia się w inne tkanki tworzące organizm. Przy zastosowaniu technik bioinżynieryjnych naukowcy skłonili więc komórki, aby przekształciły się w pożądane przez nich struktury – identyczne z tymi, jakie można znaleźć u żywych krów. **W ten sposób uzyskali kilka rodzajów tkanek: tkankę mięśniową, tłuszczową oraz naczynia krwionośne.**

Tak powstałe **komórki posłużyły do stworzenia biotuszu, a ten z kolei zostały użyty w innowacyjnej drukarce 3D**, która pozwala na drukowanie warstw z różnych materiałów. W czasie drukowania włókna mięśni, tłuszczu i naczyń krwionośnych powstawały naprzemiennie i zostały ułożone zgodnie ze strukturą, jaką można zobaczyć w mięsie prawdziwych krów.

W ten sposób wydrukowano podłużny kawałek mięsa, a po pokrojeniu na plastry otrzymano z niego kilka identycznych steków.

Bardziej ekologiczne mięso

Naukowcy mają nadzieję, że ich **praca przyczyni się do wsparcia zrównoważonej ekologicznie produkcji mięsa**. Tradycyjna produkcja, oparta na zwierzętach hodowlanych, jest obarczona ogromnym śladem węglowym. Szacuje się, że 13,5 proc. globalnej emisji wszystkich gazów cieplarnianych pochodzi z rolnictwa, a **do wyprodukowania 1 kg wołowiny potrzeba 14,5 tys. litrów wody**.

Osiągnięcie japońskich naukowców jest o tyle istotne, że **większość mięsa hodowanego obecnie w laboratoriach składa się tylko z jednego rodzaju tkanki** i nie przypomina np. prawdziwych steków. Te wydrukowane 3D zawierają tłuszcz, mięśnie i naczynia krwionośne, dzięki czemu mogą doskonale zastępować mięso od prawdziwych zwierząt i przekonać większą liczbę konsumentów do przejścia na „mięso z probówki".

– Dzięki ulepszeniu naszej technologii możliwe będzie nie tylko odtworzenie złożonych struktur mięsa, ale także wprowadzenie subtelnych poprawek w budowie tłuszczu i mięśni – mówi starszy autor badania, Michiya Matsusaki. Oznacza to, że **klienci będą mogli np. zamówić mięso z pożądaną ilością tłuszczu** albo wzbogacone o zdrowe kwasy omega.

Ile będzie kosztował stek 3D?

Zespół na razie nie podał żadnych szczegółów dotyczących ewentualnych kosztów produkcji drukowanych steków. **Nie poinformowano też, czy i kiedy produkt mógłby trafić na rynek.**

– Głównym problemem dotyczącym hodowli mięsa [w laboratorium – przyp. red.] będzie przejście od badań do prototypu komercyjnego i przemysłowego, a dopiero potem do produkcji na dużą skalę. To długa podróż – mówi Jean-Francois Hocquette z francuskiego Narodowego Instytutu Rolnictwa, Żywności i Środowiska (INRAE), który nie był zaangażowany w badania.

Dodaje, że produkcja hodowlanego mięsa wciąż nie została objęta właściwymi regulacjami prawnymi, a te mogą utrudnić nie tylko produkcję mięsa, ale także handel nim.

Źródło: Focus.pl

Jedenastka 6.kolejki PKO BP Ekstraklasy.

Za nami komplet spotkań 6. kolejki PKO Bank Polski Ekstraklasy. Którzy piłkarze błysnęli w miniony weekend? Oto nasza jedenastka kolejki.
Krzysztof Kamiński (Wisła Płock) - przy golu Cebuli nie miał nic do powiedzenia. Kilkukrotnie uratował Nafciarzy przed stratą bramki, popisując się interwencjami najwyższej klasy.
Mateusz Żukowski (Lechia Gdańsk) - kolejny świetny występ młodego defensora. 19-latek godnie zastępuje Karola Filę, potrzebował zaledwie 847 minut, aby wyrównać ekstraklasowy dorobek bramkowy starszego kolegi. Z Radomiakiem popisał się pięknym golem.
Benedikt Zech (Pogoń Szczecin) - wygrał 10 z 15 pojedynków, zaliczył 69 podań, których celność przekroczyła 90 procent. Najlepszy defensor Portowców w starciu z Lechem.
Kamil Pestka (Cracovia) - zaliczył asystę przy bramce Van Amersfoorta w Niecieczy, wygrywał większość pojedynków, podawał celnie. Michał Probierz może się cieszyć, że 23-latek wraca do wysokiej formy po bardzo długiej przerwie.
Patryk Sokołowski (Piast Gliwice) - bohater derbów Śląska. Strzelił zwycięską bramkę, wygrał 12 z 16 pojedynków i może się pochwalić celnością podań powyżej 87 procent, co jak na środkowego pomocnika jest wynikiem znakomitym.

Pedro Tiba (Lech Poznań) - rozdrażnił go Maciej Skorża, sadzając na ławce rezerwowych. Portugalczyk pojawił się na murawie tuż po przerwie i uratował skórę Kolejorzowi, strzelając gola na wagę remisu z Pogonią.
Yaw Yeboah (Wisła Kraków) - w kapitalnej dyspozycji jest ghański skrzydłowy. Z Legią, szczególnie w pierwszej połowie, stwarzał mnóstwo problemów defensywie gości, a co ważne zaliczył asystę przy trafieniu Browna Forbesa.
Marcin Cebula (Raków Częstochowa) - ofensywny pomocnik wicemistrzów Polski popisał się przepięknym trafieniem w meczu z Wisłą Płock. Mógł popisać się jeszcze ładniejszą bramką, ale Kamiński w ostatniej chwili odbił jego uderzenie z połowy boiska.
Pelle van Amersfoort (Cracovia) - piłkarz meczu w Niecieczy. Dwa gole mówią same za siebie.
Mateusz Mak (Stal Mielec) - mielczanie wygrali ważne spotkanie w kontekście walki o utrzymanie w PKO Bank Polski Ekstraklasie. Mak był bohaterem Stali - najpierw zaliczył asystę przy trafieniu Piaseckiego, a kilka minut później sam się wpisał na listę strzelców.
Erik Exposito (Śląsk Wrocław) - Hiszpan uwielbia derby Dolnego Śląska. Pięć meczów, sześć goli - tak dzisiaj wygląda bilans jego występów w starciach z Zagłębiem. Dwie bramki zdobył we wczorajszym meczu.

TABELA

6 kolejka

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

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 30 sierpnia - kalendarium.

30 sierpnia jest 242. dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 123 dni. Dzisiaj obchodzimy Międzynarodowy Dzień Pamięci Osób Zaginionych.
Dzisiaj imieniny świętują :
Adaukt, Częstowoj, Częstowojna, Damroka, Feliks, Gaudencja, Ingeborga, Jan, Małgorzata, Miron, Piotr, Rebeka Swojsław, Świetlana i Tekla.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1460 r.– Wojna trzynastoletnia: Krzyżacy zdobyli prowizorycznie obwarowania Pruszcza, po czym całą wieś, wraz z kościołem spalili. Tego samego dnia na terenach Pruszcza stoczono bitwę, w której poległo 40 spośród przybyłych z odsieczą gdańszczan, a ponad 300 wzięto do niewoli.
1579 r.– I wojna polsko-rosyjska: wojska polskie pod wodzą króla Stefana Batorego zajęły Połock.
1701 r – Uznawana za ostatnią czarownicę Słupska niemiecka mniszka katolicka Trina Papisten została skazana przez pruski sąd na śmierć poprzez spalenie na stosie.
1704 r. – III wojna północna: w Narwie został podpisany antyszwedzki sojusz zaczepno-obronny pomiędzy królem Augustem II Mocnym a carem Rosji Piotrem I Wielkim.
1813 r. – Zakończyła się powódź w południowej Polsce, która przyczyniła się do załamania kampanii napoleońskiej na Śląsku.
1939 r. - Dekretem Prezydenta RP Ignacego Mościckiego zarządzono powszechną mobilizację.

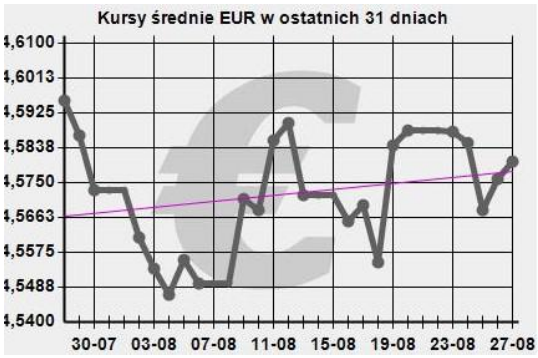
- Niszczyciele ORP „Błyskawica", ORP „Grom" i ORP „Burza" otrzymały rozkaz natychmiastowego przepłynięcia do Wielkiej Brytanii w celu ocalenia ich przed wpadnięciem w ręce niemieckie.

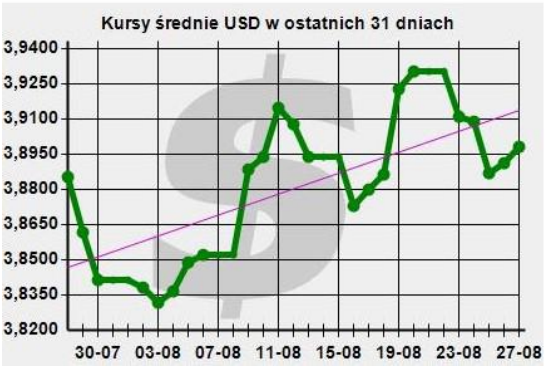
1943r. – Rzeź wołyńska:
masakra ludności polskiej w Gaju, Budach Ossowskich, Jankowcach, Kątach i Ostrówkach.
1944 r. – 30. dzień powstania warszawskiego: częściowa ewakuacja kanałami załogi Starego Miasta do Śródmieścia.
1980 r. – Sierpień 1980: podpisano porozumienie szczecińskie (33 postulaty).

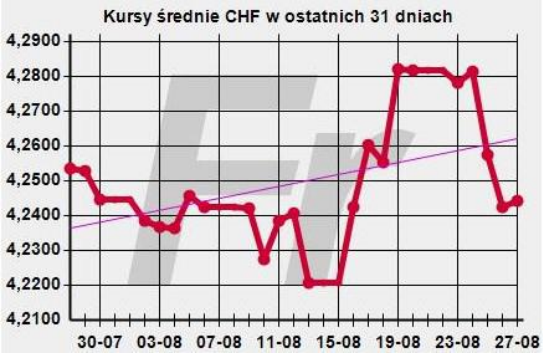
Kursy walut (kursy średnie NBP)

Kursy średnie walut NBP
Tabela z dnia 2021-08-09

1 EUR	**4,5803**
1 USD	**3,8978**
1 CHF	**4,2442**
1 GBP	**5,3405**







https://www.nbp.pl/

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

https://nasdaqbaltic.com

Notowania surowców

Data ostatniej aktualizacji: 2021-08-30 11:14

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	71,28	-0,35	-0,49%	77,1600	37,8900	30.08 11:01
ZŁOTO	USD/uncja	1 817,75	-2,50	-0,14%	1 976,6000	1 679,8000	30.08 11:14
MIEDŹ	USD/tona	9 421,50	119,50	1,28%	10 557,0000	6 343,5000	27.08 20:00
SREBRO	USD/uncja	24,07	0,03	0,12%	29,2500	22,6800	30.08 11:14
PALLAD	USD/uncja	2 417,00	9,00	0,37%	2 981,5000	2 193,0000	30.08 11:14
PLATYNA	USD/uncja	1 004,20	-1,80	-0,18%	1 313,7000	833,9000	30.08 11:14
NIKIEL	USD/tona	19 012,50	212,50	1,13%	19 890,0000	14 317,5000	27.08 19:59
ALUMINIUM	USD/tona	2 653,00	32,25	1,23%	2 653,0000	1 737,5000	27.08 19:59
OŁÓW	USD/tona	2 286,50	-2,75	-0,12%	2 396,2500	1 751,0000	27.08 19:59
CYNK	USD/tona	2 988,75	-6,75	-0,23%	3 078,7500	2 313,5000	27.08 19:58
ROPA WTI	USD/baryłka	68,06	-0,66	-0,96%	76,3300	35,7500	30.08 11:11
MIEDŹ COMEX	USD/funt	4,38	0,06	1,39%	4,8000	2,8800	30.08 11:14
BAWEŁNA	USc/funt	94,13	-0,67	-0,71%	94,8800	64,0800	30.08 11:14
BENZYNA	USD/galon	2,14	-0,15	-6,55%	2,3300	1,0200	30.08 11:00
CANOLA	CAD/tona	912,50	-0,20	-0,02%	1 005,9000	498,2000	30.08 10:12
CUKIER	USc/funt	20,09	0,40	2,03%	20,2300	11,7900	27.08 18:58
DIESEL	USD/tona	600,00	-0,13	-0,02%	617,5000	304,6300	30.08 11:13
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	485,20	-13,00	-2,61%	1 670,5000	458,0000	27.08 22:04
GAZ ZIEMNY	USD/mln btu	4,44	0,03	0,68%	4,3600	1,8500	30.08 11:12
KAKAO	GBP/tona	1 779,00	-15,00	-0,84%	1 903,0000	1 558,0000	27.08 17:54
KAUCZUK	JPY/kilogram	206,50	-0,20	-0,10%	290,6000	176,1000	30.08 10:50
KAWA	USc/funt	191,58	4,70	2,51%	207,9000	102,3800	27.08 19:29
KUKURYDZA	USD/buszel	550,60	-3,00	-0,54%	730,6200	344,5000	30.08 11:14
MLEKO	USD/cetnar	16,75	-0,35	-2,05%	23,8600	15,1600	27.08 20:54
OLEJ OPAŁOWY	USD/galon	2,11	0,00	0,00%	2,2000	1,0800	30.08 11:01
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	4 329,00	-61,00	-1,39%	4 519,0000	2 772,0000	27.08 12:15
OLEJ SOJOWY	USc/funt	59,62	-0,46	-0,77%	72,3200	31,6500	30.08 11:13
PSZENICA	USc/korzec	741,60	22,70	3,16%	763,0000	538,2500	30.08 11:11
RYŻ	USc/cetnar	13,43	0,19	1,44%	14,4900	12,0700	30.08 09:09
RZEPAK	EUR/tona	573,25	2,25	0,39%	576,2500	378,5000	30.08 10:54
SOJA	USc/korzec	1 323,00	2,88	0,22%	1 643,0000	951,8800	30.08 11:14
SOK POMARAŃCZOWY	USc/funt	143,10	-1,93	-1,33%	145,0300	105,5300	27.08 20:00
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	354,55	2,65	0,75%	466,5000	309,9000	30.08 11:14
WIEPRZOWINA	USc/funt	90,74	3,09	3,53%	122,0400	53,6000	27.08 20:04
WOŁOWINA	USc/funt	129,03	-0,55	-0,42%	132,0300	103,3600	27.08 20:04

Rozrywka

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

http://pl.sudokuonline.eu/

. Na bank napadają bandyci i nakazują personelowi: Wszyscy na podłogę! Nie ruszać się! Urzędnicy położyli się na podłodze w milczeniu. Tylko stary kasjer szeptem zwrócił uwagę młodej koleżance:
- Niech się pani położy w jakiejś przyzwoitszej pozycji. To napad, a nie piknik w lesie!

Źródło: dowcipy.pl