## *Informacja 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

## *Agenda ONZ stwierdza, że rządy łamią prawo międzynarodowe.*

Istotne orzeczenie Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) stwierdza, że podczas pandemii Covid-19 rządy naruszyły prawa marynarzy i nie zastosowały się do kilku postanowień Konwencji o Pracy na Morzu (MLC), w tym Artykułu 1 ustęp 2 o *obowiązku współpracy.*
Agenda ONZ wzywa państwa do „niezwłocznego" uznania marynarzy za kluczowych pracowników.
Komitet prawników wysokiego szczebla powtarza, ze „właśnie w czasie kryzysu ochrona MLC nabiera pełnego znaczenia".
Tym przełomowym orzeczeniem Komitet Ekspertów Międzynarodowej Organizacji Pracy wysłał mocny sygnał do rządów, że podczas pandemii Covid-19 nie wywiązywały się one z obowiązku, wynikającego z prawa międzynarodowego, opieki nad marynarzami.

Jest to pierwsze tego rodzaju orzeczenie, w którym komisja złożona z 20 wybitnych prawników stwierdziła, że rządy nikczemnie zaniedbały obronę minimalnych standardów ochrony praw marynarzy określonych w prawie międzynarodowym na mocy Konwencji o Pracy na Morzu (MLC) z 2006 roku. Obejmują one takie podstawowe prawa jak dostęp do opieki zdrowotnej, repatriacja, coroczny urlop i zejście na ląd.
Orzeczenie to jest następstwem wniosków złożonych przez Międzynarodową Federację Pracowników Transportu (ITF) i Międzynarodową Izbę Żeglugi (ICS).
W odpowiedzi na orzeczenie Sekretarz Generalny ITF, Stephen Cotton i Sekretarz Generalny ICS, Guy Platten, wydali wspólne oświadczenie:
„Od miesięcy proszono rządy o zajęcie się kryzysem związanym ze zmianami załogi a teraz powiedziano im, że muszą działać aby pomóc setkom tysięcy marynarzy, którzy wciąż znajdują się na statkach z powodu bezprawnych działań państw członkowskich".
„Orzeczenie to jasno określa, że zarówno z prawnego, jak i moralnego punktu widzenia jest nie w porządku, że kraje nadal oczekują, że marynarze będą pracować w nieskończoność, dostarczając światu żywność, lekarstwa i niezbędne zaopatrzenie a jednocześnie pozbawiają marynarzy podstawowych praw, jako pracowników i jako ludzi. To przełomowe orzeczenie jest wyraźnym potwierdzeniem tego co, przez ostatnie dziewięć miesięcy, mówią związki zawodowe marynarzy."
„Orzeczenie to wyraźnie stwierdza, że wszystkie rządy muszą przestrzegać prawa międzynarodowego i pilnie uznać marynarzy za pracowników kluczowych i zrobić to z praktycznym skutkiem. Oznacza on umożliwienie marynarzom wysiadanie w portach w celu uzyskania pomocy medycznej. Oznacza to umożliwienie marynarzom dotarcie na lotnisko aby, po wygaśnięciu kontraktu, polecieć do domu. A to oznacza, że zastępcze załogi muszą być przepuszczone przez granice kraju aby mogły dołączyć do oczekujących statków bez konieczności walki z górą biurokracji. Do tej pory tylko 46 krajów uznało marynarzy za pracowników kluczowych, co po prostu nie jest zbyt dobre."
„Z zadowoleniem przyjmujemy interwencję Komitetu Ekspertów MOP wyjaśniającą w jaki sposób rządy zawiodły w wypełnianiu swoich zobowiązań. Komitet jednoznacznie krytykuje brak wymaganej współpracy rządów. Krytykuje państwa za to, że pozwalają aby ta sytuacja trwała tak długo".
„Komitet wyjaśnia także w jaki sposób możemy to razem naprawić. Jest to jedna z najbardziej bezpośrednich i skutecznych opinii ekspertów jaką do tej pory widzieliśmy. Po raz kolejny określono mapę drogową dotyczącą sposobu rozwiązania tego kryzysu humanitarnego i powrotu do normalnie funkcjonującego systemu zmiany załogi, na którym mogą polegać światowe łańcuchy dostaw. To rządy muszą zająć się wdrażaniem tego planu map drogowych i pilnie potraktować marynarzy jako pracowników kluczowych przy szczepieniach na Covid-19 jako wyraźny dowód zgodności z tym stwierdzeniem".
Kryzys związany ze zmianą załogi
Wprowadzone z powodu pandemii krajowe ograniczenia w podróżowaniu niesłusznie dotknęły 400 000 marynarzy, którzy nie mogli wrócić do domu ani zostać zastąpieni przez nowe załogi. Obecnie setki tysięcy pracowników jest zmuszanych do przekraczania swoich kontraktów i utknęło na morzu lub oczekują na lądzie na podjęcie swojej pracy.
Sytuacja ta zagraża bezpieczeństwu i dobru psychicznemu marynarzy. W czasie gdy kraje tego najbardziej potrzebują ta ciągła niezdolność do rotacji marynarzy na statki i ze statków stanowi poważne zagrożenie dla możliwości dostarczania kluczowych ładunków drogą morską.
ICS i ITF od roku prowadzą kampanię na rzecz uznania marynarzy za pracowników kluczowych i zapewnienia, że ich prawa nie zostaną naruszone z powodu pandemii.
*Uwagi od redaktorów*
***O ITF***
*Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu(ITF) zrzesza blisko 700 afiliowanych związków zawodowych ze 150 krajów, pomagając swoim członkom w zapewnieniu praw, równości i sprawiedliwości. ITF to głos prawie 20 milionów pracujących kobiet i mężczyzn, w tym ponad miliona marynarzy.*
***O ICS***
*Międzynarodowa Izba Żeglugi (ICS) jest głównym międzynarodowym stowarzyszeniem floty handlowej zrzeszającym armatorów i operatorów statków handlowych, reprezentującym wszystkie sektory i branże oraz ponad 80% światowej floty handlowej.*

***O Komitecie Ekspertów MOP***

*Komitet Ekspertów MOP został utworzony w 1926 roku w celu zbadania rosnącej liczby raportów rządowych o ratyfikowanych Konwencjach. Dziś składa się on z 20 wybitnych prawników powoływanych na trzyletnią kadencję przez Organ Zarządzający. Eksperci pochodzą z różnych regionów geograficznych, systemów prawnych i kulturowych. Rolą Komitetu Ekspertów jest zapewnienie bezstronnej i technicznej oceny stosowania międzynarodowych standardów pracy w państwach członkowskich MOP.*

Źródło:itfseafarers.org

## *Przypominamy o pomocy finansowej dla marynarzy z OMK wykonujących testy na obecność Covid-19.*

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 jest rachunek lub paragon oraz potwierdzenie przeprowadzonego badania.

Źródło omk.org.

## *COVID-19 informacje o danym kraju dla załóg statków.*

Po rozprzestrzenianiu się COVID-19 na całym świecie, obowiązują ograniczenia, które cały czas się zmieniają w związku z dynamiką rozwoju pandemii.
Polecamy stronę:
https://www.gov.pl/web/dyplomacja/informacje-dla-podrozujacych
gdzie są aktualne informacje o panujących obostrzeniach dotyczących podróżujących na terytorium danego kraju i odnośniki do stron międzynarodowych informujących, czy marynarz znajduje się na liście zawodów zwolnionych z obowiązku kwarantanny.
Mapa z zaznaczeniem części świata, Państwami i ograniczeniami związanymi z podmianami załóg znajduje się na stronie
https://www.itfseafarers.org/en/embed/covid-19-country-information-seafarers

Źródło:www.omk.org.pl

## *Znajdź mobilny punkt pobrań testów na obecność Covid 19.*

Pełna lista punktów pobrań znajduje się na dostępnej mapce z wykazem miast
https://pacjent.gov.pl/aktualnosc/test-w-mobilnym-punkcie-pobran

Źródło: gospodarkamorska.pl

## *Seawind oraz Berdrola parterami dla projektów morskich farm wiatrowych w Polsce.*

SEAWIND wraz z partnerami opracował w ostatnich latach obszerne portfolio projektów morskiej energetyki wiatrowej na wczesnym etapie u wybrzeży Polski. Portfel tych projektów energii odnawialnej ma potencjał do 7,3 gigawatów. IBERDROLA przejęła 50% polskiego portfela projektów od SEAWIND i obie firmy będą wspólnie rozwijać te projekty w przyszłości.
Nowe partnerstwo SEAWIND z IBERDROLĄ zapewnia hiszpańskiemu przedsiębiorstwu energetycznemu znaczący dostęp do polskiego rynku energii, jednocześnie zwiększając potencjał projektów poprzez dodatkowe możliwości IBERDROLI.
SEAWIND już w przeszłości z powodzeniem opracował wraz z IBERDROLĄ projekt „Baltic Eagle" o mocy 476 megawatów, który w najbliższej przyszłości zapewni zieloną energię nawet milionowi gospodarstw domowych w Niemczech.
Fritz Kaiser, Prezes Zarządu SEAWIND powiedział: „Jesteśmy bardzo zadowoleni ze współpracy z IBERDROLĄ. Możemy teraz wspólnie walczyć z globalnym ociepleniem dzięki naszym strategiom zrównoważonego rozwoju w Polsce".
O SEAWIND
Seawind Holding AG ma siedzibę w Vaduz / Liechtenstein i współpracuje lokalnie z międzynarodowymi zespołami rozwojowymi w oddziałach w Hamburgu i Gdyni. Rozwija morskie farmy wiatrowe na niemieckim i polskim Bałtyku. SEAWIND to firma należąca do rodziny Fritz Kaiser Group.
O firmie IBERDROLA
IBERDROLA jest światowym liderem energetycznym, numerem jeden w produkcji energii wiatrowej i jednym z największych dostawców energii elektrycznej na świecie. Grupa dostarcza energię prawie 100 milionom ludzi w kilkudziesięciu krajach.
IBERDROLA przewodzi transformacji w kierunku modelu zrównoważonej energii, poprzez inwestycje w energię odnawialną, inteligentne sieci, magazynowanie energii na dużą skalę i transformację cyfrową. Dzięki zaangażowaniu w czystą energię IBERDROLA jest jedną z firm o najniższych emisjach i międzynarodowym punktem odniesienia w zakresie jej wkładu w zrównoważony rozwój i walkę ze zmianami klimatu.

*Źródło: gospodarkamorsk.pl*

## *Brak umowy handlowej zaszkodzi nie tylko Londynowi – gospodarka Unii tez ucierpi.*

Unia Europejska odpowiada za prawie połowę handlu zagranicznego Wielkiej Brytanii, a Wielka Brytania tylko za kilkanaście procent handlu UE. Uważa się, że brak umowy handlowej bardziej zaszkodzi Londynowi. Sytuacja jest jednak bardziej złożona: UE eksportuje na Wyspy towary, których cena w przypadku braku umowy znacznie wzrośnie, a to może skłonić Brytyjczyków do poszukania tańszych produktów poza Unią.
Brytyjskie Biuro Odpowiedzialności Budżetowej (OBR) szacuje, że brak umowy zmniejszy w przyszłym roku PKB o 2 punkty proc. Raczej nie ulega wątpliwości, że wyjście z okresu przejściowego bez porozumienia nie będzie korzystnym scenariuszem dla Wielkiej Brytanii. Ale nie jest też tak, że będzie ona jedynym przegranym, bo UE też ma sporo do stracenia.
Według danych brytyjskiego urzędu statystycznego ONS, w 2019 r. handel z UE stanowił 47 proc. całość obrotów handlowych Wielkiej Brytanii. Wielka Brytania wyeksportowała do UE towary i usługi o wartości 294 miliardów funtów, co stanowiło 43 proc. brytyjskiego eksportu, a sprowadziła z UE towary i usługi o wartości 373 miliardów funtów, co odpowiadało 53 proc. brytyjskiego importu. To daje deficyt handlowy po stronie Wielkiej Brytanii wynoszący 79 miliardów funtów.

Ewentualny brak umowy handlowej spowoduje, że od 1 stycznia obowiązywać będą cła, kwoty ilościowe i inne bariery, a w konsekwencji wzrosną ceny i spadną obroty handlowe. A to oznacza, że po stronie UE zmniejszy się nadwyżka handlowa, po stronie Wielkiej Brytanii - deficyt. Ponadto wspomniany deficyt w wysokości 79 mld funtów dotyczy łącznie towarów i usług, a rozdzielając to Wielka Brytania ma w obrocie towarami deficyt wynoszący 97 mld funtów, ale w obrocie usługami - nadwyżkę w wysokości 18 mld funtów. Ponieważ negocjowana umowa dotyczy przede wszystkim wymiany towarowej, tym bardziej jej brak będzie zmniejszał unijną nadwyżkę.
Jeśli chodzi o poszczególne państwa członkowskie UE, to w przypadku towarów i usług, Wielka Brytania miała deficyt w handlu z 20, nadwyżkę - z pięcioma. Najwyższy deficyt - w handlu z Niemcami (22,3 mld funtów), najwyższą nadwyżkę - z Irlandią (10,0 mld). W przypadku handlu z Polską Wielka Brytania również miała deficyt (6,9 mld, piąty co do wielkości w UE). Biorąc pod uwagę sam obrót towarami, najwyższy deficyt był również w handlu z Niemcami - 29 mld (Polska jest na szóstym miejscu), najwyższa nadwyżka z Irlandią - 8 mld.
Słowa brytyjskiego rządu o "globalnej Brytanii", która po brexicie będzie handlowała z całym światem, wcale nie są bez pokrycia. Od kilkunastu lat sukcesywnie zmniejsza się udział 27 państw UE w obrotach handlowych Wielkiej Brytanii. W 2006 r. udział UE w brytyjskim eksporcie osiągnął rekordowy poziom 54 proc., a w 2019 r. było to 43 proc. Brytyjski import z UE spadł z rekordowych 58 proc. w 2003 r. do 52 proc. w 2019 r. Warto przy tym zauważyć, że w obrotach handlowych z krajami spoza UE Wielka Brytania ma nadwyżkę, która w 2019 r. wyniosła 49 mld funtów (deficyt 34 mld w obrocie towarami i nadwyżka 83 mld w obrocie usługami).
Istotne jest również to, co obie strony sprzedają sobie nawzajem. Według danych HMRC, brytyjskiego urzędu skarbowego, pięć głównych kategorii produktów wyeksportowanych z Wielkiej Brytanii do UE w 2019 r. stanowiły: ropa naftowa i produkty naftowe (20 mld funtów), pojazdy drogowe (17,3 mld), pozostały sprzęt transportowy (9,9 mld), różne wyroby przemysłowe (9,5 mld), produkty medyczne i farmaceutyczne (9,2 mld). Pięć głównych kategorii produktów importowanych z UE to: pojazdy drogowe (48,5 mld funtów), produkty medyczne i farmaceutyczne (17,7 mld), maszyny i urządzenia elektryczne (11,4 mld), różne wyroby przemysłowe (10,5 mld), maszyny i urządzenia przemysłowe ogólne (10,1 mld).
Spośród wymienionych kategorii najwyższe cła, w przypadku braku umowy, obowiązywać zaczną na samochody osobowe - 10 proc. To oznacza, że konsumenci albo zapłacą więcej, albo zastąpią je innymi, które staną się relatywnie tańsze. Ponieważ Brytyjczycy kupują więcej samochodów wyprodukowanych w UE niż obywatele UE wyprodukowanych w Wielkiej Brytanii, ten dylemat będzie bardziej dotyczył brytyjskich konsumentów. Ale to unijna strona ma więcej do stracenia, jeżeli wskutek ceł zmienią się nawyki konsumenckie.
W jeszcze większym stopniu ta sprawa dotyczy żywności. Wprawdzie nie jest ona ani w 10 największych pod względem wartości grup towarów importowanych przez Wielką Brytanię z UE, ani przez nią eksportowanych, ale Wielka Brytania jest jednym z największych na świecie importerów netto żywności. Tymczasem średnie unijne cła na produkty pochodzenia zwierzęcego to 16,3 proc., na ryby i produkty rybne - 11,6 proc., owoce i warzywa - 10,9 proc., zboża - 13,9 proc., a produkty mleczne - 37,5 proc. A żywność jest towarem najłatwiej zastępowalnym. Kilkunastoprocentowy wzrost cen unijnych produktów rolnych spowoduje, że zmniejszy się ich sprzedaż kosztem alternatywnych produktów z innych krajów.
Co więcej łatwiej zastępowalne są usługi, które Wielka Brytania importuje z UE od tych, które eksportuje do UE. W 2019 r. najważniejszą kategorią usług eksportowanych do UE "inne usługi dla przedsiębiorstw", co obejmuje usługi prawne, księgowe, reklamowe, badawcze i rozwojowe, architektoniczne, inżynieryjne oraz inne usługi profesjonalne i techniczne. Wartość tego eksportu wyniosła 41 mld funtów, co stanowiło 33 proc. całego brytyjskiego eksportu do UE. Na drugim miejscu znalazły się usługi finansowe (20 proc.).
Tymczasem najważniejszą kategorią usług importowanych przez Wielką Brytanię z UE są usługi turystyczne. W 2019 r. miała ona wartość 32,7 mld funtów, co stanowiło 32,7 proc. całego brytyjskiego importu usług z UE. Kategoria ta obejmuje usługi świadczone przez hotele i restauracje, biura podróży i organizatorów wycieczek, z których korzysta mieszkaniec jednego kraju w innym, przy czym brytyjski turysta przebywający w hotelu w państwie członkowskim UE jest zaliczany do importu usług brytyjskich; turysta z UE przebywający w brytyjskim hotelu jest zaliczany do eksportu usług brytyjskich.
Jako, że jedną z potencjalnych konsekwencji braku umowy między Wielką Brytanią a UE jest zmniejszenie przepływu osób, istniejąca po stronie Wielkiej Brytanii nadwyżka w obrocie usługami będzie się jeszcze powiększała.

Umowa między Wielką Brytanią, a UE powinna zostać uzgodniona i ratyfikowana przed 31 grudnia 2020 r., kiedy kończy się okres przejściowy po brexicie.

*Źródło:PAP.pl*

## *Coraz trudniej o żywego karpia , ale i mniej chętnych.*

W tym roku trudniej będzie kupić żywego karpia, niemal wszystkie sieci handlowe wycofały się ze sprzedaży żywych ryb - powiedział prezes Towarzystwa Promocji Ryb "Pan Karp" Zbigniew Szczepański.
Jak mówił prawie wszystkie sieci handlowe, poza dwoma zrezygnowały ze sprzedaży żywnych ryb. Przyznał, że na takie decyzje miały wpływ organizacje ekologiczne.
Bardzo aktywny jest pod tym względem Klub Gaja, który od lat prowadzi kampanię o „jeszcze żywego karpia". Przez ostatnie kilkanaście lat przyzwyczajenie Polaków do zakupu żywej ryby znacznie osłabło. Jeszcze w latach 80. i 90. karpie zabijano na ulicach, na oczach przechodniów.
Tradycja zakupu żywego karpia wzięła się z niedostatków PRL z lat 50. Była to jedyna świeża ryba sprzedawana wprost z aut, dowożona do fabryk i sklepów czy na uliczne stoiska. Na kilkanaście dni przed Wigilią karp trafiał do wanny, gdyż nie było wtedy lodówek. Po czym zwykle "pan domu" bezlitośnie jakimś tempym narzędziem pozbawiał rybę życia.
Szczepański jednak zauważył, że prawie połowa ankietowanych konsumentów nadal chce mieć możliwość zakupu żywnego karpia. Jego zdaniem, prawdopodobnie kosumentom kojarzy się to ze "świeżą" rybą no i tradycją. Jak mówił, jest to bodaj ostatni gatunek ryb, który można kupić prosto z wody. Klienci chcą widzieć rybę "żywą", choć do domu mogą zabrać już wypatroszoną przez sprzedawcę.
Moim zdaniem, głosy "o końcu żywego karpia+ są przedwczesne". Ale z drugiej strony nie chodzi nie tyle o względy humanitarne, tylko o wygodę, bo mało kto ma dzisiaj chęci by sprawiać rybę w domu - tłumaczył Szczepański.
Coraz częściej karp sprzedawany jest w formie przetworzonej tj. wyfiletowany na tackach, bardzo chętnie zajmują się tym przetwórnie, które wcześniej przerabiały ryby morskie. Część sklepów zaopatruje się u lokalnych producentów, którzy łowią karpia na zamówienie i w ten sposób ryba może zachować swoją świeżość.

Według Szczepańskiego, tegoroczna produkcja karpia wyniesie ponad 20 tys. ton, co należy uznać za wysoki plon. Ta ilość teoretycznie powinna pokryć zapotrzebowanie, ale - jak mówił - producenci informują, że w magazynach sklepowych raczej nie ma zapasu ryb, więc niewykluczone, że tuż przed Świętami w niektórych miejscach może ich zabraknąć.
Dodał, że po za tym konsumenci mogą być trochę zaniepokojeni co do pracy handlu, dlatego część kupuje już teraz ryby np. zamrażając je, nie zostawiając zakupów na ostatnią chwilę.
"Niestety dla hodowców ryb, cena karpia w w hurcie jest niska, na poziomie 8 zł za kg, co nie pokrywa kosztów jego produkcji i nie gwarantują rozwoju hodowli" - powiedział prezes "Pana Karpia". Dodał, że część hodowców prognozuje już upadek gospodarstw rybnych. W ubiegłych latach za karpia płacono producentom ok. 10-13 zł/kg.
W związku z niską krajową ceną nieopłacalny stał się import ryb. W poprzednich latach, gdy cena za rybę w hurcie była wyższa, krajowa produkcja uzupełniana była przez zakup karpi z Czech, Węgier i Litwy.
Szczepański zaznaczył, że oczywiście cena ta jest rozbieżna z ceną proponowaną przez handel. Filety karpia w sklepach mogą być sprzedawane po 13-15 zł za kg, ale nacinane filety, które mają pozbawić ryby drobnych ości, kosztują nawet 30 zł/kg.
Warto też wspomnieć o wartościach odżywczych tej ryby. Jak poinformowała prof. Joanna Tkaczewska z wydziału Technologii Żywności Uniwersytetu Rolniczego im. Hugona Kołłątaja w Krakowie, do podstawowych składników mięsa karpia należą białko i tłuszcz. Oba te związki stanowią składniki odżywcze, które wykorzystywane są przez organizm jako materiał budulcowy, źródło energii oraz czynniki regulujące procesy metaboliczne.
Dodaje, że wszystkie ryby i owoce morza są dobrym źródłem białka i niezbędnych aminokwasów, mikro- i

makroelementów, witamin rozpuszczalnych w tłuszczach oraz wielonienasyconych kwasów tłuszczowych z rodziny n-3.
Białko karpia nie tylko może zastępować białko wołowe czy wieprzowe, ale jest także lżej strawne. Dlatego też spożycie mięsa tej ryby zalecane jest w chorobach przewodu pokarmowego w których stosowana jest dieta łatwostrawna - podkreśliła Tkaczewska.

*Źródło:PAP.pl*

## *Topnienie lodu na Grenlandii może podnieść poziom mórz o 18 cm.*

Udoskonalone analizy przewidują, że grenlandzki lodowiec będzie topniał o 60 proc. szybciej, niż zakładano. Oznacza to, że w najgorszym scenariuszu, poziom oceanów do 2100 roku podniesie się o 18 cm, a nie, jak sądzono wcześniej, o 10 cm.
Na łamach „Nature Communication", naukowcy z Uniwersytetów w Liège i Oslo ostrzegają przed skutkami klimatycznych zmian, które dotkną Grenlandię.
Jak zwracają uwagę, na wyspie znajduje się drugi po antarktycznym lodowiec, który zajmuje powierzchnię 1,7 mln kilometrów kwadratowych. Jego całkowite stopnienie ma oznaczać podniesienie się poziomu mórz aż o 7 metrów.
Do tego jeszcze daleko, ale podczas gdy raport IPCC (Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu) z 2013 roku wskazywał na 10 cm wzrost poziomu morza do 2100 roku w najgorszym scenariuszu klimatycznych zmian, to nowa analiza pokazuje wzrost o 18 cm.
Wynika to z tego, że jak pokazują nowsze szacunki, topnienie grenlandzkiej masy lodu będzie 60 proc. szybsze, niż zakładano wcześniej.
Badacze przeprowadzili swoją analizę w ramach przygotowań kolejnego raportu IPCC (AR6).
Posłużyli się w niej w modelami, które mają większą rozdzielczość przestrzenną, niż poprzednie i lepiej symulują zachodzące w klimacie fizyczne procesy, w tym działanie zachmurzenia.
W ramach europejskiego programu PROTECT (H2020) będą prowadzone dalsze badania, które mają umożliwić stworzenie prognoz dla globalnego, a także regionalnych i lokalnych wzrostów poziomu mórz.

*Źródło:gospodarkamorska.pl*

## *Niesamowity boom na kontenerach . Raport z rynku żeglugowego.*

Pierwsza połowa grudnia to coraz bardziej rozpędzająca się podaż ładunków skonteneryzowanych. W tle tej sytuacji miał miejsce początek kolejnej fali światowej pandemii koronawirusa i towarzyszące temu zapowiedzi lockdown'ów w Europie oraz mgliste prognozy gospodarcze na kolejne miesiące.
Dzięki dobrym wynikom frachtowym przewoźników kontenerowych w ostatnich trzech tygodniach na giełdach papierów wartościowych akcje armatorów i firm logistycznych wykazywały tendencje wzrostowe. Pozytywnymi rezultatami finansowymi chwalą się kolejni armatorzy kontenerowców. Wśród nich jest między innymi izraelski ZIM, który ogłasza, że jak do tej pory wynik liczony rok do roku jest o ponad 2,8 % lepszy. Również niemiecki Hapag-Lloyd poinformował na swojej stronie, iż weryfikuje prognozy swoich wyników finansowych za rok 2020, informując o wzroście planowanych przychodów (EBIT) z 1,25 mld USD do 1,35 mld USD.
Światowy rynek nowych budów w zasadzie wszystkich typów jednostek nadal kulał. Transakcje dotyczące statków z tzw. drugiej ręki utrzymywały się na średnim, ale w miarę stabilnym poziomie, który był porównywalny do poziomów z poprzednich tygodni. Za to ilość złomowanych statków coraz bardziej wzrastała. Trend ten korelował z rosnącymi cenami oferowanymi za statkowy złom i to zarówno dla tzw. sektora „dry" (np. kontenerowce, masowce) jak i „wet" (np. zbiornikowce).
Tymczasowe wzrosty, a może już stały trend odbudowy rynków transportu morskiego? Przed takimi pytaniami stają obecnie wszystkie firmy. Jedynie regularna i szczegółowa obserwacja tego, co się dzieje pozwala na w miarę bezpieczną ocenę sytuacji.

W naszym kolejnym cyklicznym artykule na temat rynków żeglugowych, przedstawiamy najważniejsze trendy oraz informacje, dotyczące takich kluczowych segmentów transportu morskiego jak: statki wielozadaniowe, kontenerowce, promy, czy statki ro-ro, ale również mocno dotknięty kryzysem rynek wycieczkowców.

RYNEK STATKÓW WIELOZADANIOWYCH I CIĘŻAROWCÓW

• Rynek frachtowy i czarterowy

Poprawa stawek czarterowych dla jednostek wielozadaniowych nabrała w ostatnich tygodniach znacznego tempa. Jest to spowodowane nie tylko naturalną powolną odbudową rynku w zakresie przewozów ładunków ciężkich i ponadgabarytowych, ale również wykorzystywaniem jednostek wielozadaniowych do przewozów dynamicznie zwiększającej się podaży ładunków skonteneryzowanych. Firma analityczna Alphaliner wskazuje na przykład armatora Hyundai Merchant Marine, który w ostatnim czasie wyczarterował statki wielozadaniowe od przedsiębiorstwa Zeaborn. Dzięki takiemu rozwojowi sytuacji stawki czarterowe i frachtowe znacznie zyskiwały na przestrzeni drugiej części listopada i połowy grudnia. Według Toepfer's Multipurpose Index (TMI), wskazującego na średnie dzienne stawki czarterowe jednostek wielozadaniowych o nośności 12,500 ton kontraktowanych na okresy półroczne i roczne ich poziom wzrósł ze średniej w listopadzie, wynoszącej USD 6,729 do USD 6,931 na początku grudnia.

• Rynek tonażowy

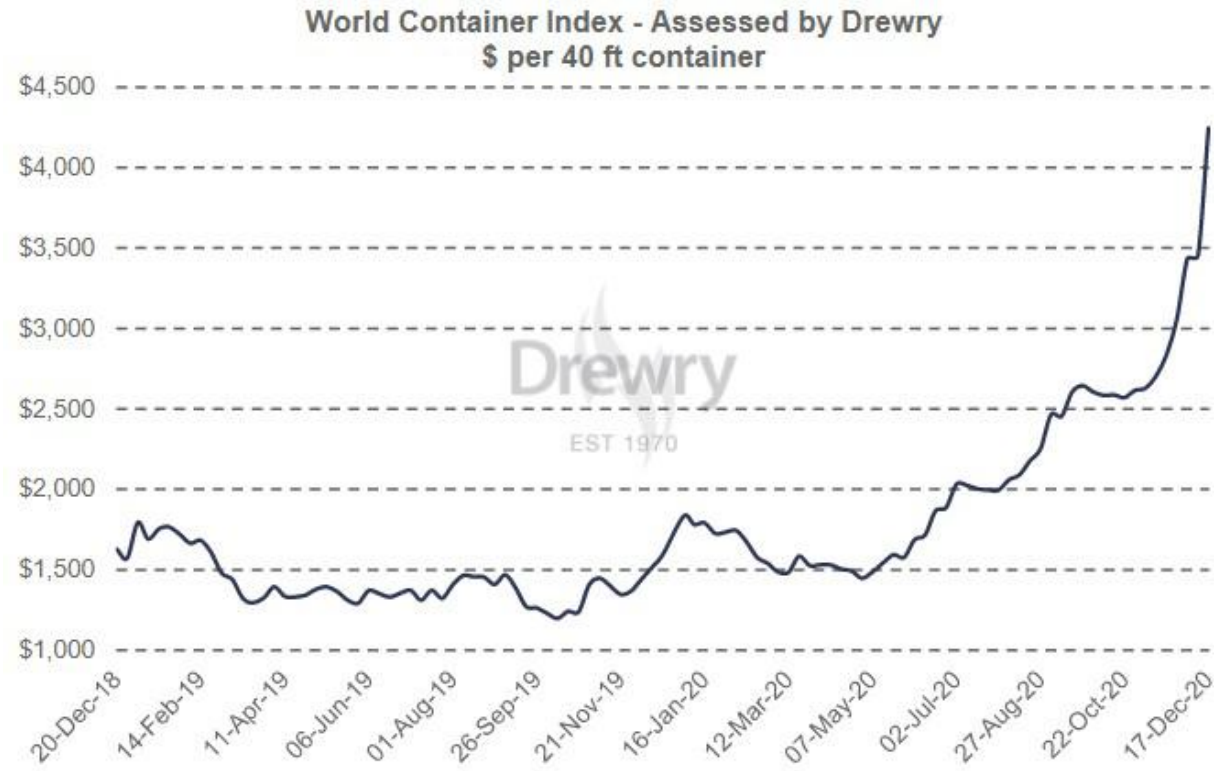
Jeden z najmłodszych armatorów, działających w tym segmencie a mianowicie dShip Carriers poinformował, iż spodziewa się w najbliższym czasie wejścia do eksploatacji w jego flocie nowej jednostki wielozadaniowej typu F-500 o nazwie m/v „Ronnie". Nowy statek został właśnie zwodowany. Jeden z liderów rynku firma armatorska Spliethoff ogłosiła, iż w dniu 15 grudnia zakupiła kolejny ze statków wielozadaniowych typu P-14. Jednostka będzie nosiła nazwę „Pottersgracht" (ex „St. Georg"). Dzięki intensywnym zakupom flota Spliethoff'a posiada już 10 jednostek z serii P-14 oraz P-8. O tym armatorze, jego specjalistycznej flocie i związkach z polską gospodarką morską pisaliśmy szeroko w jednym z naszych cyklicznych artykułów:Spliethoff – ekspert w morskich przewozach ładunków ponadgabarytowych - GospodarkaMorska.pl

RYNEK PRZEWOZÓW KONTENEROWYCH

• Rynek frachtowy

Na przestrzeni ostatnich tygodni stawki frachtowe na przewóz kontenerów wzrastały w oszołamiającym tempie. Na trasach z Azji do Europy odnotowano nawet 10 – letnie maksima w tym zakresie. W niektórych przypadkach naliczany przez przewoźników fracht za kontenery był 3-krotnie wyższy niż jeszcze rok temu. Według Shanghai Shipping Exchange średnia stawka za kontener TEU (20-to stopowy) w tygodniu 50 wyniosła prawie 2,100 USD, przekraczając poziom 2,000 USD za kontener ostatnio notowany w maju 2010 roku. Dla przypomnienia średnia stawka w sierpniu tego roku za przewóz jednego TEU na trasie Azja – Europa wynosiła lekko ponad 1,000 USD. Stawki frachtowe za przewóz kontenera FEU (40-to stopowego) z Azji do Europy sięgnęły w połowie grudnia kwoty USD 6,000 – 6,100 (na koniec listopada średnia stawka frachtowa wynosiła około 3,080 USD / FEU, a na początku grudnia już około 4,860 USD / FEU).

Na bazie takiej sytuacji indeksy branżowe intensywnie wzrastały. Jak podaje firma analityczna Drewry, World Container Index wzrósł tylko w tygodniu 51 aż o 23%!




Podaż ładunków skonteneryzowanych na trasie z Azji do Europy jest tak duża, że międzynarodowa prasa podawała, że francuski armator CMA CGM ogłosił nawet, że czasowo wstrzymuje bukowanie kontenerów w tygodniach 49,50 i 51.

Decyzja wynikała przede wszystkim z małej dostępności wolnych kontenerów w kluczowych lokalizacjach, w tym przede wszystkim w Azji. Braki kontenerów były powszechne i nie dotyczyły tylko tego przewoźnika. Jednak większość z armatorów nadal bukowała, podnosząc przy tym bardzo mocno oferowane stawki. O takim posunięciu poinformował na przykład niemiecki Hapag-Lloyd, który znacząco podniósł frachty na najbardziej obciążonej trasie z Azji do Europy.

Czy rynek przewozów kontenerowych powtórzy casus tankowców, kiedy po wiosennym boomie nastąpił dramatyczny spadek stawek frachtowych i czarterowych? Prognozy na najbliższe tygodnie i miesiące zdają się temu przeczyć.

Jednakże widmo zmniejszonej na skutek kryzysu konsumpcji może w kilkumiesięcznej perspektywie rzeczywiście tym rynkiem bardzo mocno wstrząsnąć. Z drugiej strony prognozy powrotu światowej gospodarki na ścieżkę wzrostu, wdrażanie programów ratunkowych dla światowych gospodarek mogą takie potencjalne tąpnięcie w pewnym stopniu złagodzić.

**• Rynek tonażowy**

Na rynku pojawiła się elektryzująca informacja o zamówieniu przez Seaspan Corporation 5 kontenerowców o ładowności 12,5 tysięcy TEU każdy. Jest to o tyle ciekawa informacja, iż jak do tej pory w tym roku nie było zbyt wielu zamówień na tego typu i wielkości tonaż a dalekowschodnie stocznie produkcyjne pracowały przede wszystkim przy wcześniej pozyskanych kontraktach.

W tym szczytowym w przewozach okresie do eksploatacji we flocie Evergreen'a weszły dwie jednostki kontenerowe o pojemności 12,000 TEU każda. Jest to 6-ta i 7-ma z tzw. serii F-type. W tygodniu 49 doszło też do transakcji kupna – sprzedaży 9 statków kontenerowych na kwotę transakcyjną 125,7 mln USD. W kolejnym tygodniu numer 50 ilość sprzedanych statków była podobna i wyniosła 7 jednostek, na które wydano łącznie 76,7 mln USD.

Boom w przewozach kontenerowych spowodował bardzo duże zapotrzebowanie na szybko dostępny tonaż. Jak już wspominaliśmy w naszych ostatnich raportach coraz częściej przewoźnicy kontenerowi czarterują statki wielozadaniowe, które pozwalają na rozładowanie spiętrzenia ilości ładunków do przewiezienia.

**RYNEK PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH i RO-RO**

**• Rynek morskich podróży turystycznych**

Podsumowanie roku dla branży statków wycieczkowych jest dramatyczne. Spadki w ilości przewiezionych pasażerów sięgają szacunkowo nawet około 90%. W polskich portach spadek w ilościach zawinięć i przywiezionych turystów sięga niemal 100%, ponieważ w sezonie do polskich portów trafiły pojedyncze jednostki z małą ilością pasażerów.

**• Rynek promowy i ro-ro**

Dużo lepsza sytuacja jest na europejskim rynku promów i jednostek ro-ro. Co prawda ilości przewiezionych pasażerów są nadal w ogólnym ujęciu w tym roku mniejsze niż to miało miejsce w latach ubiegłych, ale pozytywnymi wynikami wykazują się za to przewozy ładunkowe.

Jak przykładowo informowała ostatnio o tym Polska Żegluga Bałtycka (PŻB), pomimo spadku w ilości przewożonych pasażerów o około 70%, podobnie jak u innych armatorów dopisują ładunki toczne. Jak szacuje Polferries (handlowa nazwa PŻB) na samej linii ze Świnoujścia tylko we wrześniu wzrost przewozów ładunków liczony dla takiego samego okresu rok do roku wyniósł przyzwoite 6%.

W dniu 2 grudnia Port Gdynia ogłosił postępowanie na nabór wniosków dla chętnych do korzystania z nowego terminala pasażerskiego, który jest w trakcie budowy i zostanie oddany do użytkowania na jesień 2021 roku. Oprócz obecnej już w Gdyni Steny Line, swoje zainteresowanie wykorzystaniem nabrzeża i terminala dla swoich promów wykazała Polska Żegluga Bałtycka (Polferries) oraz niemiecki TT-Line.

**• Rynek tonażowy**

Odnotowano zamówienie na budowę statku ro-ro o 210 metrach długości i 32,770 GT w niemieckiej stoczni FSG we Flensburgu, która przeszła ostatnio działania restrukturyzacyjne. Kontrakt wart jest 140 milionów euro a dostawa statku zaplanowana jest na 2022 rok.

Stocznie produkcyjne przyspieszają również z wykańczaniem zamówionych wcześniej wycieczkowców. Ich armatorzy chcą bowiem jak najlepiej przygotować się do sezonu w 2021 roku. I tak, dla armatora Carnival Cruise Line dostarczony został właśnie przez fińską stocznię Meyer Turku nowy flagowy statek „Mardi Gras". Ta obecnie największa we flocie Carnival'a jednostka jest napędzana paliwem LNG, co wpisuje się w najnowsze trendy współczesnego okrętownictwa.

Analogiczne przygotowania do nowego roku trwają u innych armatorów, którzy z utęsknieniem wyczekują poprawy sytuacji pandemicznej i powrotu do jak największej normalności.

Źródło:gospodarkamorska.pl

## *Jaga lepsza od Górnika w ostatnim meczu.*

To już koniec rywalizacji w PKO Bank Polski Ekstraklasie w 2020 roku. W spotkaniu zamykającym 14. kolejkę rozgrywek Jagiellonia Białystok na swoim stadionie pokonała 1:0 Górnika Zabrze.

kromne zwycięstwo gospodarzy niedzielnego meczu to w sporej mierze zasługa **Xaviera Dziekońskiego**. 17-letni bramkarz rozegrał bardzo dobre zawody, popisując się kilkoma udanymi interwencjami. Dziekoński skutecznie bronił choćby uderzenia **Bartosza Nowaka** czy **Alexa Sobczyka**.

Po drugiej stronie - do czasu - trudno było zarzucić coś **Martinowi Chudemu**, który w paru sytuacjach ratował Górnika przed utratą gola. Nie zrobił tego jednak na początku drugiej połowy. W 52. minucie długie podanie z okolicy środkowej linii wykonał **Taras Romanczuk**. Do piłki dopadł **Jesus Imaz**, który uniknął spalonego, a następnie minął wychodzącego z bramki Chudego. Hiszpan znakomicie wykorzystał sytuację, strzelając dla Jagiellonii gola na wagę trzech punktów.

Dla Imaza to już ósme w tym sezonie trafienie w Ekstraklasie. Hiszpański zawodnik dogonił **Jesusa Jimeneza** oraz **Jakova Puljicia**, którzy zajmują drugie miejsce w klasyfikacji najlepszych snajperów rozgrywek.

Jaga odniosła czwarte z rzędu zwycięstwo na swoim terenie. Dzięki niedzielnej wygranej, drużyna prowadzona przez **Bogdana Zająca** awansowała na siódmą pozycję w ligowej tabeli.
Na najbliższych niespełna sześć tygodni Ekstraklasa zapadnie w zimowy sen. Runda wiosenna wystartuje w ostatni weekend stycznia. Na inaugurację drugiej części sezonu Jagiellonia pojedzie do Gdańska, natomiast Górnika czeka domowa potyczka z Lechem Poznań.

Raków Częstochowa depcze po piętach Legii Warszawa w ligowej tabeli. W meczu 13. kolejki PKO Bank Polski Ekstraklasy zespół prowadzony przez **Marka Papszuna** w roli gospodarza wygrał 3:2 z Jagiellonią Białystok.

TABELA

14 kolejka

| | | Z | R | P | Z/S | P |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Legia Warszawa | 9 | 2 | 3 | 23:15 | 29 |
| 2 | Raków Częstochowa | 8 | 4 | 2 | 27:15 | 28 |
| 3 | Pogoń Szczecin | 8 | 4 | 2 | 20:8 | 28 |
| 4 | Śląsk Wrocław | 7 | 2 | 5 | 21:15 | 23 |
| 5 | Górnik Zabrze | 7 | 2 | 5 | 18:14 | 23 |
| 6 | Zagłębie Lubin | 6 | 4 | 4 | 18:15 | 22 |
| 7 | Jagiellonia Białystok | 6 | 2 | 6 | 22:24 | 20 |
| 8 | Lechia Gdańsk | 6 | 1 | 7 | 20:19 | 19 |
| 9 | Lech Poznań | 4 | 5 | 5 | 23:22 | 17 |
| 10 | Cracovia | 5 | 6 | 3 | 18:17 | 16 |
| 11 | Wisła Płock | 4 | 4 | 6 | 17:20 | 16 |
| 12 | Wisła Kraków | 3 | 5 | 6 | 19:19 | 14 |
| 13 | Piast Gliwice | 3 | 5 | 6 | 17:18 | 14 |
| 14 | Warta Poznań | 4 | 1 | 9 | 13:19 | 13 |
| 15 | Stal Mielec | 3 | 4 | 7 | 17:28 | 13 |
| 16 | Podbeskidzie | 2 | 3 | 9 | 13:38 | 9 |

Źródło:PiłkaNożna.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.

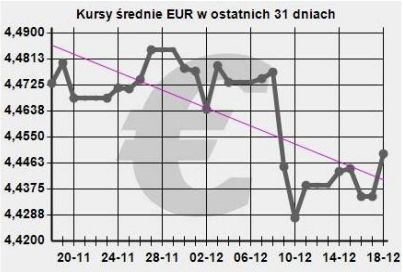
• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
• Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem ( opóźnienienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)
Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: https://www.omk.org.pl/article/567
**Może polubisz nas na FB ?**

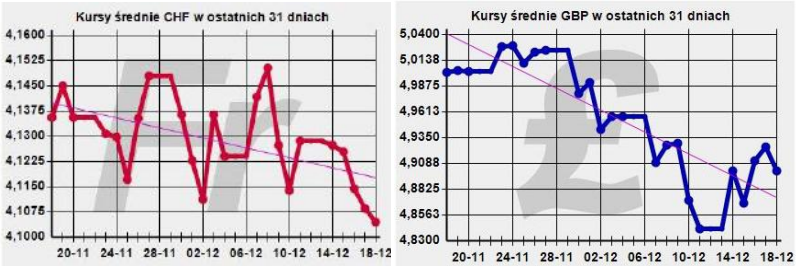
www.omk.org.pl

## *Wydarzyło się 21 grudnia - kalendarium*

21 grudnia jest 355 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało 10 dni. 21 grudnia jest obchodzony w Polsce jako Dzień Pamięci o Poległych i Zmarłych w Misjach i Operacjach Wojskowych poza Granicami Państwa
Imieniny obchodzą:
Anastazy, Balbin, Festus, Gliceriusz, Glicery, Honorat, Piotr, Temistokles, Tomasz, Tomisław i Tomisława
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
**1409 r.** –Król Węgier Zygmunt Luksemburski wypowiedział wojnę Polsce.
**1686 r.** - Król Jan III Sobieski zaprzysiągł we Lwowie traktat pokojowy kończący IV wojnę polsko-rosyjską.
**1721r. -** W rejonie skał Wieczorny Zamek w Górach Izerskich zamarzła w zamieci para narzeczonych, zdążających na swój ślub do kościoła ewangelickiego w Pobiednej.
**1807r.**– Władze Księstwa Warszawskiego wydały tzw. dekret grudniowy, który stanowił rozwinięcie czwartego artykułu konstytucji Księstwa, nadającego wolność osobistą wszystkim jego mieszkańcom.
**1832 r**.– Trumna ze zwłokami Tadeusza Kościuszki została, w tajemnicy przed zaborcą, umieszczona w marmurowym sarkofagu na Wawelu.
**1927 r.** –Powstały Polskie Zakłady Lotnicze.
**1939 r.** –Na terenach okupowanych przez ZSRR wycofano z obiegu złotego, z możliwością wymiany do 250 zł na ruble radzieckie na osobę pracującą.
**1944r.** – Gen. bryg. Leopold Okulicki został mianowany dowódcą Armii Krajowej.
**2007r.** – Polska przystąpiła do Strefy Schengen.

## *Kursy walut (kursy średnie NBP)*






https://www.nbp.pl/

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

https://nasdaqbaltic.com/statistics/en/charts

## Notowania surowców

Data ostatniej aktualizacji: 2020-12-21 09:39

| Walor | Jednostka | Kurs | Zmiana | Zmiana procentowa | Max 1R | Min 1R | Czas |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ROPA | USD/baryłka | 50,52 | -1,80 | -3,44% | 68,6600 | 19,8500 | 21.12 09:39 |
| ZŁOTO | USD/uncja | 1 903,65 | 16,65 | 0,88% | 2 064,0000 | 1 470,3500 | 21.12 09:39 |
| MIEDŹ | USD/tona | 7 944,50 | -51,00 | -0,64% | 8 001,0000 | 4 608,5000 | 21.12 09:39 |
| SREBRO | USD/uncja | 27,10 | 1,10 | 4,23% | 29,2600 | 12,0500 | 21.12 09:39 |
| PALLAD | USD/uncja | 2 350,50 | -13,00 | -0,55% | 2 766,7000 | 1 460,0000 | 21.12 09:38 |
| PLATYNA | USD/uncja | 1 047,75 | 3,85 | 0,37% | 1 070,5000 | 594,8000 | 21.12 09:39 |
| NIKIEL | USD/tona | 17 627,50 | 135,00 | 0,77% | 17 845,0000 | 10 930,0000 | 21.12 09:39 |
| ALUMINIUM | USD/tona | 2 030,00 | -26,50 | -1,29% | 2 067,0000 | 1 461,7500 | 21.12 09:39 |
| OŁÓW | USD/tona | 1 979,00 | -52,75 | -2,60% | 2 105,7500 | 1 598,2500 | 21.12 09:39 |
| CYNK | USD/tona | 2 879,75 | 19,25 | 0,67% | 2 868,0000 | 1 815,0000 | 21.12 09:39 |
| ROPA WTI | USD/baryłka | 47,65 | -1,41 | -2,87% | 63,0300 | 12,9100 | 21.12 09:39 |
| MIEDŹ COMEX | USD/funt | 3,60 | -0,04 | -1,10% | 3,6300 | 2,1000 | 21.12 09:39 |
| BAWEŁNA | USc/funt | 76,72 | -0,31 | -0,40% | 77,1600 | 48,8500 | 21.12 09:38 |
| BENZYNA | USD/galon | 1,35 | -0,05 | -3,57% | 1,7500 | 0,4200 | 21.12 09:39 |
| CANOLA | CAD/tona | 617,40 | 8,90 | 1,46% | 614,0000 | 448,0000 | 18.12 20:19 |
| CUKIER | USc/funt | 14,33 | -0,10 | -0,69% | 15,7700 | 9,3600 | 21.12 09:39 |
| DIESEL | USD/tona | 417,88 | -14,75 | -3,41% | 628,5000 | 192,7500 | 21.12 09:39 |
| DREWNO | USD/1000 stóp deskowych | 850,30 | 10,20 | 1,21% | 948,0000 | 263,2000 | 18.12 22:04 |
| GAZ ZIEMNY | USD/mln btu | 2,71 | 0,00 | 0,00% | 3,3900 | 1,5300 | 21.12 09:39 |
| KAKAO | GBP/tona | 1 684,00 | -16,00 | -0,94% | 2 052,0000 | 1 533,0000 | 18.12 17:54 |
| KAUCZUK | JPY/kilogram | 247,00 | 0,50 | 0,20% | 290,8000 | 140,2000 | 21.12 09:14 |
| KAWA | USc/funt | 125,53 | -1,05 | -0,83% | 134,7000 | 93,6500 | 18.12 19:30 |
| KUKURYDZA | USD/buszel | 438,62 | 1,50 | 0,34% | 437,1200 | 307,8800 | 21.12 09:37 |
| MLEKO | USD/cetnar | 15,62 | 0,05 | 0,32% | 24,1800 | 11,0100 | 18.12 20:34 |
| OLEJ OPAŁOWY | USD/galon | 1,47 | -0,04 | -2,65% | 2,0600 | 0,6700 | 21.12 09:39 |
| OLEJ PALMOWY | MYR/tona | 3 377,00 | 21,00 | 0,63% | 3 395,0000 | 1 947,0000 | 17.12 11:15 |
| OLEJ SOJOWY | USc/funt | 39,36 | -0,63 | -1,58% | 40,2000 | 25,0100 | 21.12 09:39 |
| PSZENICA | USc/korzec | 609,38 | 1,50 | 0,25% | 634,5000 | 473,6200 | 21.12 09:38 |
| RYŻ | USc/cetnar | 12,73 | 0,15 | 1,19% | 22,0700 | 11,4000 | 21.12 03:28 |
| RZEPAK | EUR/tona | 412,50 | -1,00 | -0,24% | 421,2500 | 336,5000 | 18.12 18:29 |
| SOJA | USc/korzec | 1 233,38 | 15,50 | 1,27% | 1 219,8800 | 824,8800 | 21.12 09:39 |
| SOK POMARAŃCZOWY | USc/funt | 117,65 | 2,60 | 2,26% | 129,4000 | 93,3500 | 18.12 20:00 |
| ŚRUTA SOJOWA | USD/tona | 408,65 | 4,65 | 1,15% | 406,4500 | 280,3500 | 21.12 09:39 |
| WIEPRZOWINA | USc/funt | 65,89 | 0,39 | 0,60% | 78,2000 | 37,2700 | 18.12 20:04 |
| WOŁOWINA | USc/funt | 114,79 | 0,28 | 0,24% | 127,5100 | 79,8900 | 18.12 20:04 |

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

## *Rozrywka*

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

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

http://pl.sudokuonline.eu/

• • •

**Wieczór wigilijny. Cała rodzina gotowa, stół zastawiony, czekają tylko na pierwszą gwiazdkę. Oczywiście przy stole jedno dodatkowe, puste miejsce. Nagle pukanie do drzwi.**
**- Kto tam?**
**- Strudzony wędrowiec, czy jest dla mnie miejsce?**
**- Jest.**
**- A mogę skorzystać?**
**- Nie.**
**- Ale dlaczego?!**
**- Bo tradycyjnie musi być puste!**

Źródło: dowcipy.pl