

Strefy o charakterze wojennym na Morzu Czerwonym nadal w mocy.

W związku z nadal niespokojną sytuacją na południowej części Morza Czerwonego przypominamy o tym, iż wg. ITF/IBF ten obszar jak i część zatoki adeńskiej zostały uznane za strefy o charakterze wojennym. Szczegóły dotyczące zasad postępowania, wynagrodzenia oraz ubezpieczenia gdy statek zamierza wpłynąć w taką strefę lub już się w niej znajduje określa układ zbiorowy pracy. Poniżej przekazujemy zasady, obecnie w mocy dla układów zbiorowych typu ITF TCC.

DESIGNATION 2.

ITF Warlike Operations Area – Southern Red Sea and the Gulf of Aden

•Boundary commencing from the Saudi Arabia Border at 16°24.12' N and running due West until the Eritrean coastline. This area stretches south of this boundary encompassing the Bab el Mandeb Strait and continues into the Gulf of Aden. •The Eastern boundary line of the area commences from the Yemen-Oman border South to co-ordinates 13°25.0' N, 053°00.0' E, the boundary line continues SW from this point to intersect with the Gees Gwardafuay beacon. •The Warlike Operations Area includes the Maritime Security Transit Corridor (MSTC), please see the Annex to Chart 2 (MSTC diagram) on page 5 for more further details. •The coast of Djibouti and Somalia are also included within this Warlike Operations Area.

During a vessel's transit of this Area, the protection of seafarers through the ISPS Level 3 measures should be adopted, which may include the provision of personnel or systems which appropriately reduce the vulnerability of a vessel. The sufficiency of such extra security measures should be determined depending on vessel type, size, freeboard during transit and speed, with consulting and seeking advice of respective ITF union(s) where necessary. During the period of transit/stay within this Warlike Area, seafarers shall be entitled to compensation amounting to 100% of the basic wage and a doubled compensation payable in case of death and disability. This entitlement should be payable for a minimum of 5 days upon the entry into the Area and further for each day of the vessel's actual stay in the Area. In the case of vessel transiting the ITF Warlike Area, seafarers have the right not to proceed with the passage. In such an event, the seafarer concerned shall be repatriated at the company's cost with benefits accrued until date of return to the port of engagement and with the payment of 2 months' basic wage as compensation. This designation shall be in effect from 19th March 2024.

Źródło: www.omk.org.pl

Kuter Nitrox zatonął w porcie morskim w Darłowie.

Przez kilka godzin ratownicy z Brzegowej Stacji Ratowniczej SAR w Darłowie wraz ze strażakami zabezpieczali kuter Nitrox, który zatonął w porcie morskim w Darłowie. Z zatopionej jednostki wydobywała się ropa.

Do zdarzenia doszło w niedzielę, 2 lutego, około godziny 11 przed południem. Z nieznanych przyczyn kuter zaczął tonąć. Na szczęście w czasie wypadku nikogo nie było na pokładzie. Obecnie jednostka jest zabezpieczona przed dalszym rozprzestrzenianiem się materiałów ropopochodnych. Powstałe po zatonięciu rozlewisko zostało zneutralizowane. Nadal jednak nie wiadomo, ile ropy znajduje się w zbiornikach kutra.

W najbliższym czasie podjęte zostaną działania mające na celu podniesienie jednostki z dna. Przyczyny zatonięcia kutra nie są znane. Wiadomo, że jednostka była wykorzystywana do wożenia nurków na wyprawy morskie.

Warto przypomnieć, że w 2021 roku przy tym samym nabrzeżu w Darłowie zatonął inny kuter - Szyper. Nieeksploatowana od lat jednostka rozszczelniła się podczas postoju przy nabrzeżu i ostatecznie zatonięła. Natomiast w 2024 roku również nieeksploatowany od lat kuter zatonął w Porcie Morskim w Ustce. Akcja wydobywania jednostki trwała kilkanaście dni.

Źródło: www.portalmorski.pl

USA nakłada wysokie cła na import towarów z Kanady, Meksyku i Chin.

Rozporządzenie przewiduje nałożenie 25 proc. ceł na towary z Kanady i Meksyku, z wyjątkiem produktów naftowych obłożonych niższym cłem 10 proc. oraz dodatkowych 10 proc. ceł na towary z Chin - głosi komunikat Białego Domu opublikowany na platformie X. Nowe stawki wejdą w życie we wtorek 4 lutego.

Jako oficjalny powód nałożenia ceł Biały Dom podał napływ fentanyli przez północną i południową granicę USA oraz udział Chin w zaopatrywaniu karteli narkotykowych w prekursory potrzebne do wytwarzania narkotyku, który przyczynił się do śmierci niemal 100 tys. Amerykanów w ub.r.

"To wyzwanie zagraża strukturze naszego społeczeństwa. Członkowie gangów, przemytnicy, handlarze ludźmi i wszelkiego rodzaju nielegalne narkotyki przedostały się przez nasze granice i do naszych społeczności. Kanada odegrała kluczową rolę w tych wyzwaniach, między innymi nie poświęcając wystarczającej uwagi i zasobów ani nie podejmując znaczącej koordynacji ze Stanami Zjednoczonymi w zakresie egzekwowania prawa, aby skutecznie powstrzymać falę nielegalnych narkotyków" - napisano w podpisanym przez Trumpa rozporządzeniu dotyczącym ceł nałożonych na produkty z Kanady. Nowe taryfy wejdą w życie we wtorek 4 lutego.

"Nie będę dłużej biernie przyglądać się temu, jak nasza suwerenność jest naruszana, nasze prawa łamane, nasi obywatele są narażeni na niebezpieczeństwo, a nasze granice są lekceważone" - zadeklarował Trump w rozporządzeniu.

Biały Dom zarzucił ponadto władzom Meksyku, że są "sprzymierzone" z kartelami narkotykowymi, zaś Chinom "subsydiowanie firm chemicznych, by eksportowały fentanyl".

Wedle podpisanych rozporządzeń, wszystkie towary z Meksyku i Kanady zostaną obłożone dodatkowymi cłami w wysokości 25 proc., zaś Chin - 10 proc. Wyjątkiem są surowce energetyczne (głównie ropa naftowa) z Kanady, której import został obłożony 10-procentowym cłem. Rozporządzenie głosi, że jeśli prezydent USA uzna, iż wymienione państwa podjęły "wystarczające działania, by złagodzić kryzys", cła zostaną zdjęte.

Mimo to, jeszcze w piątek prezydent Trump stwierdził, że "nie szuka żadnych ustępstw" ze strony sąsiadów Ameryki, które mogłyby powstrzymać go przed nałożeniem ceł. Jego rzeczniczka Karoline Leavitt również nie powiedziała, jakie działania wystarczyłyby do wycofania ceł. Zarówno Meksyk, jak i Kanada już wcześniej deklarowały gotowość do współpracy w tym zakresie.

Kanada przy tym jest też zdecydowanie mniejszym źródłem przemytu fentanyli. Z kraju tego pochodziło 19 kg narkotyku przechwyconego w ub. r., w porównaniu do ponad 7 tys. kg z Meksyku. Biały Dom zaznaczył jednak, że jest to wciąż "wystarczająca ilość, by zabić 9,5 mln Amerykanów".

Wprowadzone przepisy mówią też, że cła mogą zostać zwiększone lub rozszerzone, jeśli państwa podejmą kroki odwetowe. Kanada i Meksyk już wcześniej zapowiedziały wprowadzenie własnych proporcjonalnych ceł na artykuły z USA.

Ogłoszone cła są znacznie wyższe, niż te, które Trump wprowadził podczas swojej pierwszej kadencji przeciwko Chinom oraz którymi groził sąsiadom USA. Eksperci spodziewają się, że będą one dotkliwe zwłaszcza dla Kanady i Meksyku, dla których USA stanowią rynek zbytu ponad 3/4 eksportu.

Jak jednak powiedział PAP prof. Kenneth Reinert, ekonomista z George Mason University, cła mogą poważnie zaszkodzić również gospodarce USA, zwłaszcza przemysłowi motoryzacyjnemu, który w dużej mierze opiera się na swobodnym przepływie części przez granice. Specjalista przewiduje też, że ucierpi też przemysł naftowy, dla którego Kanada jest głównym zagranicznym źródłem surowca.

Meksyk, Kanada i Chiny to najwięksi partnerzy handlowi Ameryki, odpowiadający łącznie za ponad 40 proc. handlu zagranicznego USA.

Plany Trumpa dotyczące ceł na sojuszników Ameryki były krytykowane przez część sprzyjających mu środowisk. Swoją niepokoj wyraziła m.in. republikańska senator Susan Collins z Maine, stanu graniczącego z Kanadą, która stwierdziła, że cła nałożą "znaczący ciężar na wiele rodzin" i sektorów gospodarki. Konserwatywna rada redakcyjna dziennika "Wall Street Journal" nazwała zaś posunięcie Trumpa "najgłupszą wojną handlową w historii", oskarżając prezydenta, że wprowadza cła na sąsiadów USA "bez żadnej dobrej przyczyny".

Źródło: www.portalmorski.pl

Xi Jinping zapowiedział odwet za wprowadzenie ceł przez USA.

Chiny stanowczo sprzeciwiły się decyzji prezydenta USA Donalda Trumpa o nałożeniu 10-procentowych ceł na import z ChRL. Pekin zapowiedział podjęcie działań odwetowych, w tym skargi do Światowej Organizacji Handlu. "Wojny handlowe i celne nie mają zwycięzców" – oświadczył w niedzielę rzecznik chińskiego ministerstwa spraw zagranicznych, podkreślając, że decyzje prezydenta Donalda Trumpa "nie rozwiążą wewnętrznych problemów USA i nie przyniosą korzyści żadnej ze stron, a tym bardziej światu.

Biały Dom jako oficjalny powód nałożenia 10-procentowych ceł na import z Chin oraz 25-procentowych na towary z Kanady i Meksyku wskazał napływ fentanyli przez północną i południową granicę USA.

Fentanyl, syntetyczny opioid, w ubiegłym roku przyczynił się do śmierci 100 tys. Amerykanów. Administracja USA oskarża Pekin o dostarczanie prekursorów chemicznych wykorzystywanych przez kartele narkotykowe.

Chińskie ministerstwo spraw zagranicznych w niedzielnym oświadczeniu podkreśliło, że Chiny prowadzą "jedną z najsurowszych na świecie" strategii walki z narkotykami, zarówno pod względem regulacji, jak i ich egzekwowania. Podkreślono, że na prośbę Stanów Zjednoczonych w 2019 roku Chiny jako pierwszy kraj na świecie objęły kontrolą całą klasę substancji typu fentanyl.

"Dodatkowe cła nie są konstruktywne i z pewnością wpłyną i zaszkodzą współpracy w zakresie zwalczania narkotyków między obiema stronami w przyszłości" – dodało chińskie MSZ.

W osobnym komunikacie chińskie ministerstwo handlu zapowiedziało złożenie skargi do Światowej Organizacji Handlu (WTO), argumentując, że "jednostronne" nałożenie ceł przez Stany Zjednoczone "poważnie narusza zasady WTO".

"Pekin wzywa USA do skorygowania swoich błędnych praktyk, spotkania się z Chinami w połowie drogi, stawienia czoła swoim problemom, szczerego dialogu, wzmocnienia współpracy i zarządzania różnicami w oparciu o równość, wzajemne korzyści i wzajemny szacunek" – napisano w komunikacie resortu handlu.

Chiński przywódca Xi Jinping i Trump podjęli "kwestie zrównoważenia handlu, fentanyli, TikToka i wiele innych" podczas rozmowy telefonicznej przeprowadzonej trzy dni przed zaprzysiężeniem Trumpa na urząd prezydenta.

Biały Dom informował także w połowie listopada ub.r., że od czasu ostatniego spotkania ówczesnego prezydenta USA Joe Bidena z Xi na marginesie szczytu APEC w Woodside w Kalifornii w listopadzie 2023 r. obie strony poczyniły postępy w sprawie współpracy w walce z przemytem fentanyli.

Źródło: www.portalmorski.pl

Prezydent Panamy: Odstąpimy od udziału w chińskim projekcie Pasa i Drogi.

Sekretarz stanu USA Marco Rubio przekazał w niedzielę prezydentowi Panamy Raulowi Mulino, że status quo w sprawie Kanału Panamskiego i wpływów Chin na tym obszarze jest nie do zaakceptowania. Mulino obiecał zakończenie udziału kraju w chińskim projekcie Pasa i Drogi, lecz wykluczył oddanie kontroli nad kanałem.

"Sekretarz Rubio poinformował prezydenta Mulino i ministra (spraw zagranicznych) Martineza-Achę, że prezydent Trump wstępnie ustalił, iż obecna pozycja wpływów i kontroli Komunistycznej Partii Chin nad obszarem Kanału Panamskiego stanowi zagrożenie dla kanału i stanowi naruszenie traktatu dotyczącego stałej neutralności i eksploatacji Kanału Panamskiego" - napisał Departament Stanu w komunikacie po zakończeniu rozmów.

Rubio stwierdził, że stan ten jest "nie do przyjęcia" i zagroził, że "w przypadku braku natychmiastowych zmian Stany Zjednoczone będą musiały podjąć środki niezbędne do ochrony swoich praw wynikających z Traktatu".

Nowy szef dyplomacji USA wyraził jednak wdzięczność za "konstruktywne" rozmowy, a także za działania Panamy na rzecz redukcji migracji przez przesmyk Darien, stanowiący kluczową część szlaku migracyjnego do Ameryki.

Prezydent Panamy Raul Mulino powiedział na konferencji prasowej po spotkaniu, że może przedterminowo zakończyć porozumienie z Chinami w sprawie udziału w chińskim projekcie infrastrukturalnym Pasa i Drogi, do którego kraj przystąpił 2018 r., za poprzedniego prezydenta Juana Carlosa Vareli.

Zwrócił też uwagę na przeprowadzany przez władze kraju audyt portów po obu stronach Kanału Panamskiego należących do chińskiej firmy. Mulino zaferował też przyjmowanie deportowanych z USA migrantów z krajów innych niż Panama, lecz zaznaczył, że Ameryka musiałaby za to zapłacić.

Jednocześnie wykluczył możliwość powrotu kanału pod kontrolę USA, twierdząc, że panamska suwerenność nad przeprawą "nie podlega debacie".

"Zaprezentowaliśmy możliwość, by nasze zespoły techniczne wyjaśniły wszystko, co trzeba zrobić" - powiedział Mulino. Dodał też, że liczy na spotkanie z prezydentem Donaldem Trumpem.

Sam Trump tuż przed wylotem Rubia do Panamy oświadczył, że kraj ten złamał umowę w sprawie przekazania kanału Panamie i że USA "odzyskają" Kanał Panamski.

Rozmowy w Panamie były pierwszym punktem pierwszej zagranicznej wizyty nowego szefa dyplomacji w USA. W kolejnych dniach Rubio odwiedzi inne kraje Ameryki Środkowej: Salvador, Kostarykę, Gwatemalę i Dominikanę.

Źródło: www.portalmorski.pl

Dyrektor Kanału Sueskiego do armatorów: wracajcie - jest stabilnie!

Dyrekcja Kanału Sueskiego dostrzega oznaki świadczące o tym, że na Morze Czerwone "powraca stabilność" i zachęca wielkich przewoźników do powrotu na trasę, dzięki której skrócono morski szlak żeglugowy z Azji do Europy - przekazała w piątek agencja Reutera.

"Deklaracja dyrektora Kanału Osamy Rabięgo padła podczas jego spotkania z kluczowymi przewoźnikami" - powiadomił Reuters, przypominając, że wiele globalnych firm zawiesiło rejsy przez Morze Czerwone i przekierowało statki na trasy wokół południowej Afryki, aby uniknąć ataków jemeńskich rebeliantów Huti.

Bojownicy od listopada 2023 r. ostrzeliwali cywilne jednostki, twierdząc, że wspierają w ten sposób palestyńską organizację terrorystyczną Hamas, walczącą z Izraelem. Huti dokonali około stu ataków, zatopili dwa statki, a jeden uprowadzili. Zginęło co najmniej czterech marynarzy.

Prezydent Egiptu AbdelFattah al-Sisi powiedział w grudniu, że te wydarzenia kosztowały Egipt około 7 mld dolarów przychodów z eksploatacji Kanału Sueskiego w 2024 r.

Huti zapowiedzieli ograniczenie ataków po zawarciu rozejmu w Strefie Gazy między Izraelem i Hamasem, lecz - jak zauważył ostatnio tygodnik "The Economist" - niewielu ekspertów wierzy, że w rezultacie zniknie zagrożenie dla żeglugi. Redakcja spodziewa się, że Huti nie zrezygnują z "nowego, skutecznego modelu biznesowego, umożliwiającego czerpanie lukratywnych zysków z globalnego handlu".

W listopadzie ubiegłego roku eksperci ONZ oszacowali, iż Huti mogą zarabiać na blokadzie kanału nawet 180 mln dolarów miesięcznie. Na kwotę tę składać się miały opłaty za "pozwolenia", naliczane przez Huti operatorom, którzy uzyskiwali zgodę jemeńskiego ugrupowania na bezpieczne pokonanie trasy.

Huti zaprzeczyli zarzutom stawianym przez ONZ.

"The Economist" podkreślił, że podczas trwających ponad rok ostrzałów liczba jednostek przepływających trasą przez Morze Czerwone zmniejszyła się o połowę, lecz, paradoksalnie, niektórzy na tej sytuacji skorzystali. Wzrosła bowiem liczba chińskich statków na Morzu Czerwonym i znacznie zwiększyły się transporty rosyjskiej ropy.

"Chiny utrzymują przyjazne stosunki z Iranem, wspierającym Huti" - zauważył tygodnik.

Dlatego, gdy amerykańskie i brytyjskie firmy muszą płacić składki ubezpieczeniowe w wysokości do 2 proc. wartości towaru, to chińscy przewoźnicy, w związku z niższym ryzykiem, płacą zaledwie 0,35 proc.

"Ogólnie wyższe koszty ubezpieczeń, paliwa i opóźnień spowodowanych rejsami na dłuższych trasach skutkowały w ubiegłym roku około 200 mld dolarów dodatkowych kosztów, które obciążyły światową gospodarkę" - podkreślił "The Economist".

Źródło: www.portalmorski.pl

Stocznia CRIST zbuduje innowacyjną linię produkcyjną.

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) udzielił stoczni CRIST w Gdyni 52,6 mln zł pożyczki na budowę innowacyjnej linii produkcyjnej. W jej ramach powstaną produkty do morskiej energetyki wiatrowej - podało w środę biuro prasowe Funduszu.

Biuro prasowe NFOŚiGW poinformowało, że pożyczka została udzielona na projekt pn. "Zwiększenie mocy produkcyjnych, poprzez budowę linii technologicznej dla innowacyjnych produktów w łańcuchu dostaw morskiej energetyki wiatrowej w CRIST S.A."

Całkowity koszt inwestycji gdyńskiej stoczni CRIST wyniesie ponad 70 mln złotych. Natomiast kwota pożyczki udzielonej przez Fundusz to 52,6 mln zł.

Celem projektu, który będzie realizowany do końca 2027 r., jest wdrożenie linii technologicznej do produkcji produktów w łańcuchu dostaw morskiej energetyki wiatrowej, takich jak: morskie stacje transformatorowe dla farm wiatrowych – kompletne, w pełni wyposażone stacje lub ich części; fundamenty dla morskich farm wiatrowych, w szczególności fundamenty pływające; oraz inżynieryjne obiekty pływające służące instalacji lub transportowi elementów morskich farm wiatrowych na miejsce przeznaczenia/ pole wiatrowe.

Z-ca prezesa zarządu NFOŚiGW Paweł Augustyn, cytowany w komunikacie podkreślił, że rozwój morskiej energetyki wiatrowej jest jednym z ważnych obszarów transformacji energetycznej w Polsce.

- Dofinansowanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych dla tego sektora zwiększy możliwości inwestowania w produkcję energii odnawialnej na dużą skalę - zaznaczył.

Dodał, że Fundusz wspiera rozwiązania, które przyczyniają się do rozwoju krajowego łańcucha dostaw, co - jak zauważył - ma pozytywny wpływ na rozwój gospodarczy kraju i przyczynia się do wzrostu udziału OZE w miksie energetycznym.

W komunikacie poinformowano, że umowę pożyczki podpisano we wtorek. Podano, że będzie to pierwszy w Polsce taki projekt w sektorze morskiej energetyki wiatrowej.

Finansowanie zapewniono z programu "Innowacje dla Środowiska". Promuje on wykorzystanie przez przedsiębiorców innowacyjnych technologii. W ramach programu dofinansowane mogą zostać inwestycje realizowane w istniejącym lub nowopowstałym przedsiębiorstwie, polegające na: zwiększeniu mocy produkcyjnych poprzez budowę linii technologicznej lub fabryki do produkcji innowacyjnych produktów; wdrożeniu nowej/ znacząco udoskonalonej technologii lub rozwiązania, które poprawi efektywność wykorzystania zasobów naturalnych, zmniejszy negatywny wpływ człowieka na środowisko lub wzmocni odporność gospodarki na presje środowiskowe. Projekt jest realizowany w latach 2020-2027.

Stocznia CRIST specjalizuje się w budowie statków, konstrukcji offshore, inżynierii morskiej, lądowej i cywilnej. Zbudowała 3 jednostki do stawiania i serwisowania morskich farm wiatrowych. Grupa CRIST między innymi bierze udział w budowie największego, podwodnego tunelu, który połączy Danię z Niemcami. Połączenie będzie składać się z autostrady oraz linii kolejowej, obejmując 18-kilometrowy tunel.

Źródło: www.portalmorski.pl

Północna Izba Gospodarcza popiera ZMPSiŚ w sprawie zarzutów Niemieckich Operatorów Portowych.

Polskie inwestycje portowe budzą niepokój w Niemczech. „Mamy ambicje być liderem sektora offshore i intermodal w tej części Bałtyku. To wymaga inwestycji”.

- Dyskurs prowadzony przez stronę niemiecką odnośnie tego, że polskie porty i ich dynamiczny wzrost stanowi zagrożenie dla gospodarki naszych sąsiadów jest błędny. Uznajemy europejską konkurencję za naturalną, a zachodniopomorską racją stanu jest rozwijanie portu w Szczecinie, portu w Świnoujściu oraz przejmowanie kontrahentów z całej Europy. Niemcy to nasz partner gospodarczy, nasza siła gospodarcza jest zależna od jego siły, ale nie ma naszej zgody na to, by Polska rezygnowała z szans na umacnianie swoich strategicznych sektorów gospodarki. W porty więc należy inwestować i czynić je jeszcze bardziej konkurencyjnymi – mówi Hanna Mojsiuk, prezes Północnej Izby Gospodarczej (PIG) w Szczecinie.

Północna Izba Gospodarcza popiera stanowisko Zarządu Morskich Portów Szczecin – Świnoujście

"Stanowisko prezes Hanny Mojsiuk i Północnej Izby Gospodarczej w Szczecinie jest odpowiedzią na stanowisko Zarządu Morskich Portów Szczecin – Świnoujście, które zostało opublikowane w ubiegłym tygodniu" – głosi komunikat PIG.

"Popieramy to stanowisko i jako zachodniopomorscy przedsiębiorcy opowiadamy się jednym głosem za dalszym rozwijaniem naszego portu i gospodarki morskiej. Warto zaznaczyć, że jesteśmy za równą konkurencją podmiotów gospodarczych na rynku europejskim. Nie oczekujemy przywilejów, ale sprawiedliwego traktowania w każdej przestrzeni."

- Normy europejskie dotyczą sprawiedliwie wszystkich krajów zrzeszonych w Unii Europejskiej. Czasem normy te są wyśrubowane do tego stopnia, że trudno jest naszym firmom konkurować z podmiotami spoza Europy. Tym bardziej zarzuty, że rozwój portu w Szczecinie czy w Świnoujściu odbywa się braku przestrzegania norm dotyczących ochrony środowiska należy uznać za krzywdzące – mówi Hanna Mojsiuk.

Jak podkreśla, Centralny Związek Niemieckich Operatorów Portowych zarzuca stronie polskiej nieprzestrzeganie norm dotyczących ochrony środowiska, co stanowczo zdementował Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście i trudno nie zgodzić się z tezą, że zarzut ten jest sformatowany pod trwającą w Niemczech kampanię wyborczą.

- Prawdą jest, że nasze porty realnie i dynamicznie się rozwijają i inwestują. My jednak uważamy, że konkurencja jest motywacją do rozwoju, a nasza część Europy – Polska i Niemcy, dzięki współpracy może zyskiwać na znaczeniu. Niesprawiedliwe zarzuty dotyczące nieuczciwej konkurencji można odebrać jako głos strachu właśnie przed konkurencją – uważa Hanna Mojsiuk.

Przyszłość: offshore i transport intermodalny

Eksperti sektora TSL związani z Północną Izbą Gospodarczą w Szczecinie przekonują, że wzrosty znaczenia polskich portów stanowi realną konkurencję dla portów np. w Rostocku czy w Hamburgu. Ich zdaniem nie można jednak zatrzymać krajowych inwestycji jeżeli Polska chce w basenie Morza Bałtyckiego odgrywać znaczącą rolę w transporcie, spedycji, logistyce oraz w sektorze offshore.

- Jako Grupa CSL od zawsze promowaliśmy transport intermodalny jako zyskującą na znaczeniu w Europie gałąź transportu. Świnoujście ma tutaj wielki potencjał i czynione przez port inwestycje w terminal otwierają przed zachodniopomorską logistyką szanse na odgrywanie większej roli w całej Europie. To może budzić niepokój w niemieckich portach, ale powinno być mobilizacją do unowocześniania swoich terminali. Polscy przedsiębiorcy też korzystają z tych portów. Tutaj występuje nie tylko konkurencja o europejskich klientów, ale też wzajemność o której nie możemy zapominać – mówi Przemysław Hołowacz, ekspert ds. logistyki Północnej Izby Gospodarczej w Szczecinie, dyrektor ds. rozwoju biznesu Grupy CSL.

- Jeżeli chcemy rozwijać się w sektorze offshore to musimy inwestować i stawać się konkurencją dla innych portów. To jest nasza gospodarcza przyszłość – dodaje Przemysław Hołowacz..

Źródło: www.portalmorski.pl

Baltic Hub obsłużył w styczniu ponad 19 tysięcy kontenerów!

W czwartym tygodniu stycznia na bramach drogowych obsłużyliśmy aż 19 687 kontenerów! – poinformował na swoim profilu LinkedIn gdański terminal kontenerowy Baltic Hub.

Jak podała spółka, to o 450 kontenerów więcej niż w najbardziej intensywnym tygodniu lutego 2024.

"Ten wynik, to efekt nieustannych działań na rzecz zwiększania przepustowości i usprawniania procesów obsługi na terminalu. Każdy dodatkowy kontener upewnia nas, że inwestycje w technologie, infrastrukturę i dobra współpraca z klientami przynoszą wymierne efekty" – wyjaśnia Baltic Hub na swoim profilu społecznościowym, dziękując zespołowi i klientom za zaufanie i współpracę.

Dane stycznia są dobrym początkiem roku dla gdańskiej firmy po rekordowym roku poprzednim.

W 2024 r. Baltic Hub obsłużył 642 kontenerowce, w tym 147 dużych jednostek oceanicznych oraz 495 statków dowozowych (feeder), co dało przeładunki na poziomie ponad 2,2 mln TEU. To wynik o 191,6 tys. TEU wyższy niż w roku 2023, w którym przeładunki wyniosły 2,05 TEU (wzrost o 9,3 proc.).

Swoisty rekord w ubiegłym roku ustanowił ponadto duży kontenerowiec OOCL Gdynia, który zawinął do Baltic Hub na jednorazowy przeładunek niemal 20,5 tys. TEU.

Źródło: www.portalmorski.pl

Więcej drobnicy na promach ze Świnoujścia do Skandynawii.

Przez Terminal Promowy Świnoujście w ubiegłym roku przeszło ponad 5 mln 865 tys. ton ładunków drobnicowych, nieco więcej niż w 2023 r. Wznowiono przeładunki intermodalne i transport wagonów kolejowych. Na promy wjechały ponad 433 tysiące ciężarówek.

Statystyki przewozów realizowanych przez TPŚ w 2024 r. pokazują minimalny wzrost ilości ładunków drobnicowych i utrzymanie liczby jednostek frachtowych: samochodów ciężarowych, naczep, wagonów. W minionym roku promy kursujące ze Świnoujścia do Skandynawii przetransportowały: 433 281 ciężarówek (w 2023 r. 436 185, więc nastąpił spadek o 0,7 proc.); 25 998 naczep (tzw. trailerów), czyli o 11,8 proc. więcej niż rok wcześniej (23 255); oraz 80 wagonów kolejowych, dzięki wznowieniu po sześciu latach przerwy przeładunku intermodalnego.

"Zwracam uwagę na zatrzymanie trwającej od 2022 roku spadkowej tendencji dotyczącej drobnicy promowej. W 2024 odnotowano wzrost o 0,7 proc." – podkreśliła w rozmowie z PAP Weronika Goćłowska, rzeczniczka prasowa Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

ZMPSiŚ jest głównym udziałowcem spółki Terminal Promowy Świnoujście. W ubiegłym roku przez TPŚ przeszło 5 865 779 ton (netto) drobnicy samochodowej. W 2023 r. 5 824 215 ton. Natomiast w 2022 r. promy przetransportowały 6 564 400 ton drobnicy, a rok wcześniej 6 733 897 ton. Te dane potwierdzają kryzys w usługach transportowych i spedycyjnych po pandemii i wybuchu wojny w Ukrainie, ale operatorzy promowi i cała branża morska widzi teraz lekkie "odbicie" i liczy na ożywienie gospodarcze.

"W roku 2025 zakładamy 6-procentowy wzrost przewozów drobnicy promowej" – podkreśliła Goćłowska.

Rzeczniczka ZMPSiŚ zwróciła uwagę, że w minionym roku TPŚ obsłużył o 4,6 proc. więcej pasażerów niż w 2023 r. Spadła natomiast (o 4,9 proc.) liczba samochodów osobowych wjeżdżających na promy kursujące między Świnoujściem a Skandynawią.

W 2024 r. zarejestrowano 609 187 pasażerów (plus ponad 375 tys. kierowców). W 2023 r. pasażerów było 582 222, ale kierowców prawie 460 tysięcy. Samochodów osobowych przetransportowano w 2024 r. 249 180, a rok wcześniej 262 156. Na pokładach promów, Bałtyk pokonały też 802 autokary. Mniej o 10,7 proc. niż w 2023 r. kiedy było ich 1011.

TPŚ obsługuje ponad dziesięć rejsów na dobę. W porcie promowym cumują jednostki trzech armatorów. Promy Unity Line (spółka należąca do PŻM i Euroafrica) pływają do Ystad i Trelleborga, Polferries (Polska Żegluga Bałtycka) realizuje połączenia do Ystad; TT Line (spółka niemiecka) operują na linii Świnoujście–Trelleborg.

W ubiegłym roku połączenie Świnoujście–Malmö uruchomiły Finnlines, oferując codziennie rejsy, ale nie z TPŚ, tylko z pobliskiego, prywatnego EuroTerminalu.

Polscy armatorzy chcą mocniej włączyć się do walki o rynek przewozów promowych na Bałtyku. W lipcu 2024 r. kursowanie do Ystad rozpoczęła "Varsovia", nowy prom Polferries, z napędem LNG, największy Ro-Pax (samochodowo-pasażerski) na tej trasie. Ma ponad 216 metrów długości, 28 szerokości i 3775 m linii ładunkowej. Może zabrać na pokład 920 pasażerów, 160 ciężarówek i 200 aut osobowych.

"We wrześniu zakładamy wejście nowej jednostki Unity Line na obsługiwana już linię do Trelleborga" – poinformowała Goćłowska.

Prom o nazwie Jantar ma 195,6 m długości i 32,2 m szerokości, a długość linii ładunkowej wynosi 4100 m. Został wyposażony w silniki napędzane gazem (LNG), ma osiągać prędkość maks. 19 węzłów, podróżować nim będzie mogło podróżować 400 pasażerów.

Dzięki inwestycjom zrealizowanym w ostatnich latach w świnoujskim porcie TPŚ jest przygotowany do obsługi transportów intermodalnych i przyjmowania promów o długości nawet 270 m. Nabrzeża zmodernizowano i wydłużono, powstała nowoczesna infrastruktura techniczna, place manewrowe, lepszy dostęp drogowy i kolejowy. W grudniu 2024 r. odbyły się pilotażowy ładunek naczep intermodalnych, które przetransportował M/F Polonia Unity Line.

Ponowne otwarcie korytarza kolejowego między Polską a Skandynawią i rozbudowa infrastruktury daje możliwość rozwoju TPŚ, ale też najbliższej położonego szwedzkiego portu w Ystad, gdzie mogą zawijać promy o długości do 250 m.

Erik Eskling Hansen, Business Developer w Porcie Ystad, podał PAP, że "obrót w serwisie do Polski" w 2024 r. wyniósł ponad 200 tys. naczep. Mniej niż kilka lat wcześniej, ale w porównaniu do lat 2021-2023 widać już tendencję wzrostową. Eskling Hansen podkreślił, że rynek przewozów promowych notował spadki w okresie "okolopandemicznym".

"W ciągu ostatnich kilku lat obserwowaliśmy stagnację na rynku, głównie z powodu spowolnienia gospodarczego, zwłaszcza w sektorze budowlanym. Ostatnio jednak zauważyliśmy oznaki ożywienia rynku i mam nadzieję, że ten trend się utrzyma" – stwierdził Eskling Hansen.

Podkreślił, że plany Portu Ystad na rok 2025 obejmują nie tylko "zwiększanie wolumenu obecnych klientów" i "przyciągnięcie nowych linii promowych", ale też rozwój obszaru offshore i ładunków masowych. Do ich obsługi szwedzki port zamówił nowy hydrauliczny żuraw, którego dostawa ma nastąpić w drugim kwartale br.

Eskling Hansen zwrócił uwagę, że na MF Polonia, który codziennie kursuje między Świnoujście a Ystad, jest 600 m torów kolejowych (sześć torów o długości od 80 do 140 m), co pozwala jednorazowo przewieźć "ekwiwalent typowego polskiego pociągu towarowego". Możliwość transportu wagonów (np. z kontenerami) to korzyści dla portów, operatorów promowych i przewoźników.

"Ten skrupulatnie zaprojektowany system gwarantuje szybki i efektywny załadunek oraz rozładunek, zwiększając przy tym bezpieczeństwo i jednocześnie zmniejszając koszty logistyczne. Ponadto jest to rozwiązanie niezwykle ekologiczne, ponieważ znacznie zmniejsza emisję CO2 i redukuje obciążenia infrastruktury drogowej" – podsumował Hansen.

Port w Ystad notuje rocznie ok. 3700 zawinieć promów, które przewożą 2,3 miliona pasażerów.

Ruch promowy między Świnoujściem a Ystad został na krótko uruchomiony w 1964 r., przez duńskiego armatora. Od 1967 r. do Szwecji regularnie pływał prom Gryf zakupiony przez Polską Żeglugę Morską. W latach 70. XX w. rozbudowano przystań promową, do eksploatacji weszły nowe jednostki; Polska Żegluga Bałtycka uruchomiła linię do Kopenhagi. Na przełomie lat 80. i 90 wybudowano nową bazę promów morskich, z trzeba dodatkowymi stanowiskami dla promów, dworcem morskim, galeriami dla pasażerów.

Źródło: www.portalmorski.pl

Port Kołobrzeg czeka przebudowa infrastruktury dostępowej i kanału portowego.

Po opracowaniu dokumentacji technicznej, będziemy w stanie określić całościową wartość inwestycji w porcie w Kołobrzegu. Wtedy zostaną też podejmowane konkretne działania – przekazał w czwartek sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka. Chodzi o inwestycję związaną m.in. z przebudową infrastruktury dostępowej do portu i kanału portowego.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Komisja Obrony Narodowej rozpatrywała w czwartek informacje dot. planów rozwoju portu w Kołobrzegu (woj. zachodniopomorskie). Głównym tematem rozmów były inwestycje związane z rozbudową portu oraz przebudową infrastruktury dostępowej do portu i kanału portowego.

- Port planuje poszerzyć i pogłębić tor wodny, umożliwiając wchodzenie większych jednostek transportowych i pasażerskich. Mówimy o przebudowie w zakresie nieruchomości resortu obrony narodowej, która polegać będzie na przebudowie nabrzeża. Będzie to skutkowało przesunięciem linii nabrzeża Sił Zbrojnych RP w głąb łądu – powiedział wiceszef MON Cezary Tomczyk.

- Część terenu zamkniętego zostanie docelowo przekazana poza resort obrony narodowej. Nabrzeże zostanie odbudowane w ramach inwestycji przez ZMP Kołobrzeg – dodał.

Jak przekazał, Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg ma ubiegać się o pozyskanie dofinansowania inwestycji z KPO oraz innych źródeł finansowania.

Przekazano, że w ubiegłym roku zostało zawarte porozumienie pomiędzy Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg, Ministerstwem Obrony Narodowej oraz Urzędem Morskim w Szczecinie. Wszystkie trzy strony zobowiązały się do współpracy w ramach trzech działań, tj. przebudowy przyczółku Falochronu Zachodniego, przebudowę nabrzeży Sił Zbrojnych RP oraz przebudowę infrastruktury dostępowej do portu i kanału portowego w granicy Portu Morskiego Kołobrzeg.

- Po portu w Kołobrzegu, przy naprawę dobrych warunkach, mogą wpływać statki o zanurzeniu do 5,5 m, dł. nawet 100 m. Jeżeli podejście do samego portu zostałyby poszerzone i tor wodny został by jeszcze pogłębiony, co poprawiło by możliwości przyjmowania większych statków, to ewidentnie byłby to impuls dla całego kołobrzесьkiego portu – przekazał sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka.

Prezes ZPM Kołobrzeg podkreślił, że jest to jeden z nielicznych małych portów, który pełni wszystkie funkcje, które są realizowane w małych portach. To m.in. funkcje pasażerska, rybacka, przeładunkowa i militarna.

- Przebudowa wejścia do portu, to nie są jakieś inwestycje rzędu kilku miliardów. To kilkaset milionów i przy niewielkich nakładach, możemy przyspieszyć nie tylko wzrost gospodarczy środkowego wybrzeża, ale także wzmocnić siłę naszego wybrzeża – powiedział prezes ZPMK Artur Lijewski.

- Jesteśmy w trakcie wyłonienia wykonawcy, który wykona dokumenty środowiskowe i techniczne, tak żebyśmy mogli realizować to zadanie inwestycyjne – dodał.

Posłowie pytali o plan finansowania tej inwestycji. Do pytań odniósł się m.in. wiceminister infrastruktury Arkadiusz Marchewka, który powiedział, że w dokumentacja projektowa da odpowiedź na to pytanie.

- W Urzędzie Morskim szacujemy, że nasza część będzie kosztować około 40 mln zł, ta dotycząca nabrzeży, które należą do MON-u będzie wiadoma wtedy, kiedy będziemy mieli całą dokumentację techniczną. Ma ona być przygotowana w tym roku, wtedy będziemy w stanie określić całościową wartość projektu – przekazał Marchewka.

- To nie jest inwestycja, którą da się zrobić od pstryknięcia palcem. Ponieważ +ścięcie+ tego nabrzeża i poszerzenie toru podejściowego to jest bardzo duże wyzwanie inżynierskie. Uważam, że całościowy projekt może sięgać nawet wartości 200 mln zł, ale to oszacują eksperci – dodał.

Wiceminister MI podkreślił, że dopiero wówczas, gdy będzie znana konkretna wartość tego przedsięwzięcia, będą podejmowane konkretne działania. Wskazał, że samo porozumienie i podjęcie decyzji o sfinansowaniu dokumentacji projektowej jest "istotnym krokiem".

Źródło: www.portalmorski.pl

PGE i Ørsted podjęły ostateczną decyzję inwestycyjną dla projektu Baltica 2.

Baltica 2 jest projektem realizowanym wspólnie przez PGE Polską Grupę Energetyczną i Ørsted. We wspólnym przedsięwzięciu partnerzy mają po 50 proc. udziałów. PGE - finansująca swoją część inwestycji w formule projectfinance – pozyskała kredyty od ponad 20 polskich i międzynarodowych instytucji finansowych, w tym Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju. Łącznie ok. 6 mld zł w formie pożyczek pochodzić będzie z Banku Gospodarstwa Krajowego, z czego 5,5 mld zł ze środków z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. Ørsted finansuje swoją część projektu z kapitału własnego.

– Rok 2025 będzie rokiem przełomu w polskiej gospodarce i rokiem przełomu w wielkich inwestycjach, również tych realizowanych w branży energetycznej. Energetyka zapewni nam bezpieczeństwo i impuls do rozwoju gospodarczego. Ta wielka inwestycja, jedna z największych w historii Polski, to część wielkiego projektu, w ramach którego do 2040 roku zostanie wybudowanych 18 GW mocy w morskiej energetyce wiatrowej. Polska może być liderem wzrostu, liderem europejskiego optymizmu i inwestycyjnego rozmachu. Dzięki taniej i czystej energii z morskich farm wiatrowych Polska będzie konkurencyjna wobec wszystkich gospodarek na świecie i to jest komunikat, który powinni usłyszeć wszyscy, bo to jest dobry komunikat dla każdego odbiorcy energii w

Polsce – powiedział Premier Donald Tusk. – Cieszę się z tej współpracy ze stroną duńską, która moim zdaniem jest modelowa w skali europejskiej i jestem przekonany, że cała Europa będzie mogła z zazdrością na nią patrzeć, a my możemy być z niej dumni – dodał Premier Tusk.

– Morska farma wiatrowa Baltica 2, największy taki projekt obecnie realizowany na Morzu Bałtyckim, pozwoli na dywersyfikację produkcji energii elektrycznej w Polsce. Zwiększy bezpieczeństwo energetyczne i dostarczy czystą i tańszą energię. Ta inwestycja stanowi znaczący krok w polskiej transformacji energetycznej i jest dużym impulsem dla rozwoju gospodarczego, który może przyciągnąć nowe inwestycje do całej polskiej gospodarki i pomóc w tworzeniu nowych miejsc pracy – powiedział Dariusz Marzec, prezes zarządu PGE Polskiej Grupy Energetycznej.

– Rozwój morskiej energetyki wiatrowej jest kluczowym elementem transformacji energetycznej Polski, który wzmocni bezpieczeństwo energetyczne kraju. Jesteśmy bardzo dumni, że pomimo wyzwań makroekonomicznych, wraz z naszym partnerem PGE osiągnęliśmy ten ważny kamień milowy, łącząc kompetencje największego producenta energii elektrycznej w Polsce z 30-letnim doświadczeniem Ørsted jako światowego lidera w rozwoju morskiej energetyki wiatrowej. Ogłoszenie ostatecznej decyzji inwestycyjnej oznacza, że jesteśmy gotowi do budowy Baltica 2, flagowego projektu morskiej energetyki wiatrowej w Polsce, który zaspokoi potrzeby około 2,5 miliona polskich gospodarstw domowych i dostarczy pierwszą energię w 2027 roku – powiedziała Agata Staniewska-Bolesta, dyrektorka zarządzająca ØrstedOffshore Polska.

(.....)

Dzięki 107 turbinom o łącznej mocy 1,5 GW morska farma wiatrowa Baltica 2 będzie mogła dostarczyć zieloną energię do ponad 2,5 mln domów w Polsce, znacząco przyczyniając się do transformacji polskiej energetyki. PGE i Ørsted rozpoczęły już budowę lądowej infrastruktury przyłączeniowej. Mają też zakontraktowane wszystkie niezbędne komponenty do rozpoczęcia budowy Baltica 2 na morzu, a także podpisane wszystkie umowy dotyczące instalacji – fundamentów, kabli, turbin i morskich stacji transformatorowych. Partnerzy posiadają wszystkie niezbędne pozwolenia budowlane. Na potrzeby instalacji turbin podpisali umowę dzierżawy terenów portowych w Gdańsku. W Ustce powstanie baza operacyjno-serwisowa PGE, która zostanie wykorzystana w fazie eksploatacji farmy wiatrowej.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Maersk i Hapag-Lloyd uruchamiają nową linię oceaniczną. Start GeminiCooperation.

Od 1 lutego tego roku Maersk i Hapag-Lloyd rozpoczęły współpracę w ramach GeminiCooperation. Ambicją obu gigantów żeglugi jest stworzenie elastycznej i wzajemnie połączonej sieci oceanicznej, zapewniając po jej pełnym wdrożeniu niezawodność harmonogramu dostaw powyżej 90%.

Zgodnie z planem, łącznie 340 statków o pojemności 3,7 mln TEU obu firm zostanie stopniowo wprowadzonych do nowej sieci oceanicznej, rozpoczynając pływanie zgodnie z nowymi harmonogramami. GeminiCooperation ma obejmować 57 usług, 29 oceanicznych linii głównych i 28 międzyregionalnych połączeń wahadłowych (Europa: 13; Azja: 10; Bliski Wschód: 4; obie Ameryki: 1). Oczekuje się, że okres przejściowy potrwa do końca maja, a statki będą stopniowo wchodzić do nowej sieci i wychodzić z wygasających umów, które Maersk i Hapag-Lloyd mają z innymi przewoźnikami. Oczekuje się, że do czerwca 2025 roku wszystkie statki będą działać zgodnie z nowym harmonogramem.

– Jesteśmy teraz gotowi do rozpoczęcia stopniowego wdrażania nowej sieci. W ciągu ostatniego roku starannie to zaplanowaliśmy, aby zapewnić wszystkim naszym klientom płynne przejście do nowej sieci. Wierzimy, że dzięki innowacyjnemu projektowi nasi klienci skorzystają ze zwiększonej niezawodności, elastyczności i bardziej konkurencyjnych produktów – wskazał JohanSigsgaard, dyrektor ds. produktów oceanicznych w Maersk

– Uruchomienie nowej sieci to wielka szansa dla nas wszystkich. Dzięki naszej docelowej niezawodności harmonogramu jeszcze lepiej zaspokoimy jedną z najważniejszych potrzeb naszych klientów i ustanowimy nowy standard jakości w branży. Wraz z naszym partnerem operacyjnym, firmą Maersk, koncentrujemy się na spełnieniu obietnicy 90% niezawodności harmonogramu. Sieć Gemini ustanowi również nowe standardy

branżowe w zakresie zrównoważonego rozwoju i przyspieszy bieżące wysiłki firm w zakresie dekarbonizacji. Dzięki naszemu efektywnemu systemowi operacyjnemu "hub & spoke" możemy rozmieszczać większe statki, a tym samym jednocześnie optymalizować szybkość ich poruszania, skracać czas pracy, a tym samym zmniejszać emisję CO₂. Wszystko to oszczędza naszym klientom dużo czasu i zasobów – przedstawił Rolf Habben Jansen, dyrektor generalny Hapag-Lloyd.

Obok otwarcia nowej formy działalności we współpracy z Hapag-Lloyd, Maersk planuje ciągle inwestycje w rozbudowę floty i optymalizację obsługiwanych tras. Jednocześnie wykorzystuje i rozwija zaplecze infrastrukturalne, w tym magazyny i centra przeładunkowe, a także doświadczony zespół w ponad 180 krajach. Dotyczy to także pełnego pakietu zintegrowanych usług logistycznych umożliwiający kompleksową obsługę potrzeb łańcucha dostaw, działając także w myśl dekarbonizacji branży morskiej, wprowadzając innowacje technologiczne do ich działalności.

Działalność w ramach GeminiCooperation zakłada usługi związane z zawijaniem do mniejszej liczby portów, a przypomnijmy że Maersk rezygnuje z obsługi znajdujących się w Polsce, a nawet zachodnioeuropejskich jak brytyjski Felixtowe. Na pętlach głównych ma działać przeważnie jeden operator, zmniejszając tym samym złożoność wykonawczą. Mimo ograniczenia liczby portów, do jakich zawijają statki w kolorze bluemaersk, więcej połączeń mam dotyczyć terminali APM, gdzie firma posiada kontrolę operacyjną i priorytetową obsługę. Zoptymalizowana w ten sposób sieć ma umożliwić konkurencyjny tranzyt i zmniejszony czas realizacji dostaw w ramach kluczowych korytarzy morskich.

Obie firmy wskazują, że choć wyraźnie widać polepszenie bezpieczeństwa na trasie prowadzącej przez Kanał Sueski, tak GeminiCooperation ma skupiać się na liniach opływających Przylądek Dobrej Nadziei w Republice Południowej Afryki. Będą nadal uważnie monitorować i analizować najnowsze wydarzenia oraz ich wpływ na sytuację bezpieczeństwa na Morzu Czerwonym i Zatoce Adeńskiej, wskazując, że zdecydują się na pełny powrót w sytuacji realnego powrotu stabilności i bezpieczeństwa w regionie.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Śmiertelny wypadek na A2. 66-latka jechała autostradą pod prąd.

Na autostradzie A2 w pobliżu Strykowa doszło do czołowego zderzenia dwóch samochodów osobowych. W wypadku zginęła 66-letnia kobieta, która jechała autostradą pod prąd. Od strony Poznania i Łodzi ruch jest spowolniony. Na miejscu pracuje policja.

Do wypadku doszło w niedzielę ok. godz. 23 na jezdni w kierunku Warszawy, między węzłami Stryków i Łódź Północ.

"Jak wstępnie ustalono 66-letnia kobieta kierująca toyotą aygo wjechała pod prąd na autostradę i doprowadziła do zderzenia z jadącym prawidłowo w kierunku Warszawy samochodem audi A6. W wyniku zdarzenia kierująca toyotą zginęła na miejscu" - poinformowała PAP Aneta Sobieraj, rzecznik prasowa KWP w Łodzi.

Jędrzej Pawlak, rzecznik prasowy komendanta wojewódzkiego PSP w Łodzi, powiedział PAP, że w akcji ratunkowej brały udział cztery zastępy zawodowej i ochotniczej straży pożarnej. Poza zmarłą kobietą kierującą toyotą, nikt nie ucierpiał.

Według GDDKiA autostrada A2 od strony Poznania w kierunku Warszawy była zablokowana, a utrudnienia w tym miejscu mogą potrwać do godz. 3 w nocy w poniedziałek. Aneta Sobieraj poinformowała PAP w poniedziałek tuż po północy, że autostrada jest przejezdna, ale ruch w miejscu wypadku jest spowolniony.

Źródło: www.pap.com.pl

Ceny ropy w USA mocno mocno w górę. To efekt nałożenia ceł na Kanadę i Meksyk.

Ceny ropy na giełdzie paliw w Nowym Jorku mocno rosną w reakcji na nałożenie ceł przez USA na Kanadę i Meksyk, w tym na import ropy naftowej z tych krajów. Silnie zyskują kontrakty na benzynę - informują maklerzy.

Baryłka ropy West Texas Intermediate w dostawach na III kosztuje na NYMEX w Nowym Jorku 73,92 USD, wyżej o 1,92 proc.

Brent na ICE na IV jest wyceniana po 76,46 USD za baryłkę, po zwwyżce o 1,04 proc.

W weekend prezydent USA Donald Trump spełnił swoją groźbę dotyczącą taryf i podpisał rozporządzenie nakładające cła na towary z Kanady, Meksyku i Chin.

Rozporządzenie przewiduje nałożenie 25-procentowych ceł na towary z Kanady i Meksyku, z wyjątkiem produktów naftowych obłożonych niższym cłem 10 proc. oraz dodatkowych 10 proc. ceł na towary z Chin.

Nowe stawki wejdą w życie we wtorek 4 lutego.

Donald Trump wskazał też, że cła USA na towary z Unii Europejskiej też "zdecydowanie się wydarzą". Dodał, że planuje rozmowy w poniedziałek z Kanadą i Meksykiem - przed wejściem w życie ceł.

To wśród partnerów handlowych USA wywołało "obietnice odwetu", ale pozostawiło jedynie "wąski przedział" na negocjacje w ostatniej chwili.

Z Kanady do USA dociera 4 mln baryłek ropy dziennie, a eksport ten ma być obłożony cłem w wysokości 10 proc.

Z Meksyku do USA trafia zaś dziennie ok. 500 tys. baryłek ropy.

Wzrost kosztów surowca z tych krajów do USA prawdopodobnie przełoży się na wzrost cen paliw na stacjach benzynowych w Stanach Zjednoczonych, a już teraz najbardziej aktywne kontrakty na benzynę zwyżkują na giełdzie paliw w Nowym Jorku o ponad 6 proc.

"Cła dla największego dostawcy ropy naftowej do USA - Kanady - powodują już duży wzrost cen ropy naftowej, a w szczególności cen produktów rafinowanych" - wskazuje Warren Patterson, szef strategii towarowej w ING Groep NV.

"Chociaż może to być korzystne zjawisko w krótkiej perspektywie, to może jednak nie będziemy musieli czekać zbyt długo na rezygnację inwestorów z ryzyka, ponieważ cła USA budzą obawy o globalny wzrost gospodarczy" - podkreśla.

Źródło: www.pap.com.pl

"Absurdalne i nielogiczne". Korea Północna reaguje na słowa Rubio.

MSZ w Pjongjangu potępiło sekretarza stanu USA Marca Rubio za nazwanie Korei Płn. "państwem zbójceckim", określając jego słowa mianem „nonsensu”. To pierwsza oficjalna krytyka reżimowych władz pod adresem nowej administracji Donalda Trumpa.

"Należy wspomnieć, jak absurdalne i nielogiczne jest to, że najbardziej zdeprawowane państwo na świecie nazywa inny kraj państwem zbójceckim" – powiedział rzecznik resortu dyplomacji Korei Północnej, cytowany przez oficjalną agencję prasową KCNA.

Oświadczenie to pojawiło się kilka dni po tym, jak w wywiadzie radiowym Rubio określił Koreę Północną i Iran jako "państwa zbójceckie", z którymi "trzeba sobie radzić" przy podejmowaniu decyzji dotyczących polityki zagranicznej.

"Nigdy nie będziemy tolerować żadnych prowokacji ze strony USA, które zawsze były wrogię wobec Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej i będą wrogię również w przyszłości, i jak zwykle podejmiemy zdecydowane działania zaradcze" – oświadczył północnokoreański urzędnik.

Media zwracają uwagę, że jest to pierwsza publiczna krytyka reżimu Korei Północnej pod adresem nowej administracji USA.

Prezydent Trump podczas swojej pierwszej kadencji spotkał się trzykrotnie z przywódcą Korei Północnej Kim Dzong Unem, co zaowocowało negocjacjami w sprawie denuklearyzacji Półwyspu Koreańskiego. W wywiadzie udzielonym pod koniec stycznia amerykański prezydent mówił, że ponownie spróbuje nawiązać kontakt z Kimem, którego nazwał "mądrym facetem".

Pjongjang jednak nie odniósł się do tych słów. Media informowały o wizycie Kima w zakładzie wzbogacania uranu, gdzie podkreślił potrzebę rozwijania programu nuklearnego kraju „w nieskończoność”, aby bronić się przed wrogimi państwami. Armia KRLD przeprowadziła także ostatnio próbę raketową.

Źródło: www.pap.com.pl

Ograniczenia w 800 plus dla Ukraińców mogą uderzyć w grupy szczególnie wrażliwe.

Zmiany w programie Rodzina 800 Plus mogą źle wpłynąć na sytuację ukraińskich uchodźców wojennych w Polsce. Fundacja Ukraiński Dom w Warszawie zwraca uwagę, że zmiany dotkną najbardziej takie grupy, jak matki z małymi dziećmi czy osoby z niepełnosprawnością. Apeluje o rozwiązanie tej kwestii.

Fundacja Ukraiński Dom w Warszawie opublikowała swoje stanowisko w sprawie zmian zasad wsparcia 800 plus dla ukraińskich uchodźców. Wyraziła w nim głębokie zaniepokojenie w związku z próbami wykorzystywania problemów ukraińskich uchodźców do celów politycznych.

W połowie stycznia kandydat KO na prezydenta Rafał Trzaskowski zaapelował do rządu o prace nad zmianą prawa, aby świadczenia jak 800 plus były wypłacane Ukraińcom, pod warunkiem że mieszkają, pracują i płacą podatki w Polsce. W ubiegłym tygodniu premier Tusk poinformował, że propozycja, aby wypłacać 800 plus tylko tym migrantom — również Ukraińcom — którzy spełniają te kryteria, zostanie pilnie rozpatrzona przez rząd. Z kolei szef KPRM Jan Grabiec przekazał, że nad projektem pracuje MSWiA. W Sejmie jest też poselski projekt nowelizacji w tej sprawie.

W swym stanowisku Fundacja Ukraiński Dom podkreśla, że świadczenie to ma na celu częściowe pokrycie wydatków związanych z wychowywaniem dziecka, a dyskusje dotyczące uszczelnienia systemu wsparcia powinny koncentrować się nie na tym, czy pieniądze trafią do określonej grupy rodziców, ale na tym, czy konkretne dzieci otrzymają niezbędne wsparcie.

W oświadczeniu Fundacja zwraca uwagę, że większość uchodźców wojennych z Ukrainy pracuje w Polsce (78 proc.), więc mogą oni uczestniczyć w polskim systemie solidarnościowym. Powołując się na dane przedstawione przez rząd 23 stycznia 2025 r., Fundacja podała, że w 2023 r. uchodźcy wojenni wnieśli do budżetu państwa 15 mld zł w formie podatków i składek na NFZ i ZUS.

Zaapelowała o utrzymanie dotychczasowych zasad przyznawania świadczenia, argumentując, że takie wsparcie jest ważne dla integracji społecznej. Wezwała, żeby rządowy projekt nowelizacji specustawy, niezależnie od jej ostatecznej formy, uwzględniał szczególną sytuację uchodźców należących do grup wrażliwych.

"Mogą to być m.in. dzieci pozostające pod opieką emerytów, dzieci przewlekle chore, wymagające stałej opieki czy dzieci z niepełnosprawnością" – wymienił ekspert Fundacji Oleksandr Pestrykow.

Do takich zalicza m.in. przypadki niepracujących matek z dziećmi do trzech lat, osób z niepełnosprawnością albo mających ograniczone możliwości wykonywania pracy w pełnym wymiarze godzin, samotnych rodziców po śmierci polskiego współmałżonka lub współmałżonki itd.

"Oznacza to, że istnieje wiele sytuacji życiowych, w których osoba może znajdować się poza rynkiem pracy i potrzebować pomocy, w żaden sposób nie wyłudzając dla siebie świadczeń" – powiedział.

Dodał, że wersja ustawy o 500 plus z 2016 r. uwzględniała podobne okoliczności życiowe. Jego zdaniem mówienie o ograniczeniu pomocy w trakcie kampanii wyborczej w Polsce jest "instrumentalizacją uchodźców".

"Widać, że nowelizacja ustawy jest przedstawiana pod takim kątem, jakby dotyczyła tylko osób, które nie pracują. Gdyby jednak karta odniesienia się do uchodźców w procesie wyborczym została rozegrana, to by mogło doprowadzić do niebezpiecznej sytuacji dla wszystkich kategorii migrantów, nie tylko tych z Ukrainy" – ocenił ekspert.

Liudmyla, Ukrainka, która utrzymuje dwoje małych dzieci z pensji swojego męża kierowcy ciężarówki przyznała, że po usłyszeniu najnowszych wiadomości już zaczęła szukać pracy.

"Rozumiem, że jestem zagrożona i już szukam pracy. Jednak w moim przypadku głównym problemem jest to, że w okolicy, w której mieszkamy, nie ma miejsca w przedszkolu dla mojej młodszej córki" – powiedziała PAP.

Z kolei Olha, matka dwojga dzieci dodała, że kiedy w 2022 r. z dziećmi przekroczyła granicę polsko-ukraińską, aby uciec przed wojną, "nie myślała o tym, jakiej pomocy udziela jej Polacy, ale o tym, jak uchronić swoje dzieci".

Badaczka migracji w krajach Europy Środkowo-Wschodniej i dziennikarka Olena Babakowa oceniła, że polska klasa polityczna w komunikacji ze społeczeństwem wykorzystuje kontrowersje związane z niekontrolowaną migracją, co według niej jest typowe i oczywiste dla polityków Europy Zachodniej, lecz nie tak istotne w Polsce, gdzie na co dzień nie ma poważnych problemów z migrantami.

Zdaniem Babakowej w ostatnich trzech latach stosunek Polaków do kwestii pomocy Ukrainie, a zwłaszcza do pomocy Ukraińcom, radykalnie się zmienił.

"Szczególnie dotknęło to kwestii pomocy obywatelom, którzy wjechali do Polski jako uchodźcy wojenni. Z niemal jednogłośnie aprobaty poparcie dla Ukraińców zmalało do „róbmy tylko minimum” lub „niech wyjeżdżają, jak tylko wojna się skończy” – zauważyła.

"Przedstawiciele największych sił politycznych starają się po prostu reagować na emocje w najbardziej tradycyjny dla ostatnich lat polskiej polityki sposób, czyli przyjmując twardszą postawę i dryfując w prawo" – stwierdziła Babakowa.

Z kolei według Pestrykowa prędzej czy później wojna w Ukrainie się skończy, więc ustawa specjalna o uchodźcach przestanie wtedy obowiązywać, ale "główne polskie prawo będzie w mocy bardzo długo".

"Dlatego w interesie ukraińskich uchodźców i polskiego rządu jest, aby ci pierwsi, którzy płacą składki na NFZ i ZUS, jak najszybciej otrzymali dokumenty podobne do tych, które mają Ukraińcy, którzy przyjechali do Polski przed wojną. Wtedy żaden z polityków nie będzie mógł manipulować tematem marnotrawstwa i uchodźców, ponieważ wszyscy ci ludzie będą migrantami, którzy bezpośrednio wpłacają składki do polskiego budżetu, a zatem mają prawo do otrzymywania świadczeń, do których są uprawnieni" – podsumował Pestrykow.

Stanowisko Ukraińskiego Domu w sprawie zmian w zasadach 800 plus jest na stronie <https://ukrainskidom.pl/stanowisko-800/>.

Źródło: www.pap.com.pl

Setki demonstrantów w Serbii spędziły noc, blokując Most Wolności.

Setki demonstrantów spędziły noc na blokadzie jednego z mostów Nowego Sadu w ramach protestów wywołanych wypadkiem na dworcu kolejowym w tym mieście. Uczestnicy akcji zapewniali PAP, że widoczna w całej Serbii energia nie zniknie, dopóki nie dojdzie do „zmiany całego systemu”.

W sobotę, kiedy minęły dokładnie trzy miesiące od tragedii, dziesiątki tysięcy osób i ustawione w szeregu traktory zablokowały na trzy godziny wszystkie trzy mosty Nowego Sadu. Na jednym z nich, Moście Wolności, o godz. 15 rozpoczęto 24-godzinną blokadę.

Noc w „miasteczku namiotowym” wzniesionym wokół mostu spędziły setki demonstrantów. „Mam na sobie kilka warstw ubrań, a mimo to trzęsłam się z zimna i nie mogłam spać. Nie żałuję jednak ani trochę spędzenia tu nocy, bo wszyscy wiemy, o co walczymy” – powiedziała PAP jedna z uczestniczek całonocnej blokady.

„Wbrew oczekiwaniom władz protesty nie słabną, a wręcz narastają. Jestem pewien, że nawet gdy postulaty studentów zostaną spełnione, ta energia nie zniknie z dnia na dzień. Walczymy o zmianę całego systemu” – podkreślił kolejny z demonstrantów.

Noc wokół mostu na Dunaju spędzono przy ogniskach, grze w karty, koszykówkę i siatkówkę oraz rozmowach do samego rana. W blokadzie udział wzięli mieszkańcy Nowego Sadu oraz przyjezdni z innych miast kraju.

Od rana wolontariusze sprzątają ulice po tysiącach osób protestujących w nocy przeciwko korupcji władz. „Pewnie, że służby miejskie by się tym zajęły, ale to są nasze protesty, od początku do końca” – zaznaczyli uczestnicy protestu zamiatający okolicę mostu.

Wokół grup demonstrantów zmarzniętych po nocy na dworze od rana przechadzają się osoby oferujące im ciepłe napoje, przekąski i wypieki. W kilku miejscach wokół blokady od soboty ustawione są punkty z darmową żywnością i pić oraz punkt medyczny.

Organizatorzy akcji angażują przechodniów w różne aktywności, m.in. „lekcję przestrzegania zasad”. Studenci zatrzymują przed sygnalizacją świetlną grupy ludzi, których proszą o zaczekanie na zielone światło. „Nieważne, że zablokowaną ulicą nic nie jeździ, stwórzmy w sobie nawyk przestrzegania reguł gry” – mówią, rozdając słodczyce za poprawne przejście przez ulicę.

Do wybuchu protestów w Serbii doszło po katastrofie budowlanej na dworcu kolejowym w Nowym Sadzie 1 listopada ub. roku. W wyniku zawalenia się części dachu budynku zginęło 15 osób. Demonstranci oskarżają władzę o korupcję i zaniedbania, które miały doprowadzić do tragedii. We wtorek - w odpowiedzi na demonstrację - do dymisji podali się premier Miloszu Vučević i burmistrz Nowego Sadu Milan Djurić.

Organizujący protesty studenci domagają się ujawnienia wszystkich umów związanych z remontem dworca, ukarania winnych napadów na demonstrantów, oddalenia zarzutów wobec uczestników protestów i zwiększenia o 20 proc. wydatków budżetowych na szkolnictwo wyższe.

Rząd i prezydent Serbii zapewnili, że wszystkie postulaty zostały spełnione lub zostaną zrealizowane wkrótce. Studenci odpowiedzieli, że żaden nie został dotąd całkowicie spełniony.

Źródło: www.pap.com.pl

Transformacja rynku automotive. Czy konsumenci są gotowi na erę elektryków?.

Według najnowszego raportu firmy Cox Automotive, rok 2025 może być przełomowy dla branży EV. Szacuje się, że co czwarty sprzedany pojazd w USA będzie miał napęd elektryczny lub hybrydowy typu plug-in. Czy to początek końca silników spalinowych?

Raport "Cox Automotive's 2024 Path to EV Adoption" to kompleksowe opracowanie, które analizuje postępy w elektryfikacji rynku motoryzacyjnego w USA. Badanie objęło 2557 amerykańskich konsumentów oraz 526 dealerów samochodowych, uwzględniając różnorodne dane demograficzne, takie jak wiek, dochody i miejsce zamieszkania. Wyniki jasno wskazują na rosnące zainteresowanie pojazdami elektrycznymi (EV) oraz ich używanymi odpowiednikami.

Rok 2024 przygotował grunt pod eksplozję sprzedaży EV

Rok 2024 był wyjątkowo korzystny dla branży motoryzacyjnej. Sprzedaż samochodów elektrycznych w USA po raz pierwszy przekroczyła milion sztuk. Aż 77 proc. konsumentów zadeklarowało gotowość do zakupu używanego EV, co oznacza gwałtowny wzrost w porównaniu z 62 proc. w 2021 roku. Firmy, takie jak General Motors czy Honda, odnotowały znaczący wzrost sprzedaży, podczas gdy Tesla miała nieco gorszy rok.

Cox Automotive przewiduje, że w 2025 roku sprzedaż samochodów elektrycznych wzrośnie do 10 proc. całego rynku, podczas gdy hybrydy typu plug-in i EV razem osiągną 15 proc. Dla porównania, udział samochodów spalinowych spadnie do 75 proc. – najniższego poziomu w historii. W ciągu roku na rynek trafi aż 15 nowych modeli EV, co jeszcze bardziej przyciągnie uwagę konsumentów. Kluczowym motorem napędowym pozostaną ulgi podatkowe, które wielu nabywców chce wykorzystać, zanim zostaną ograniczone.

Jednym z kluczowych barier pozostaje rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Mimo to, aż 86 proc. dealerów samochodowych planuje kontynuować inwestycje w stacje ładowania. To dobra wiadomość dla konsumentów, którzy wciąż obawiają się braku wystarczającej liczby punktów ładowania. Co więcej, w 2025 roku spodziewana jest poprawa dostępności kredytów na zakup EV dzięki stabilizującej się gospodarce i malejącym stopom procentowym.

Zwiększone zainteresowanie pojazdami elektrycznymi to nie tylko efekt innowacji technologicznych, ale także zmieniającego się podejścia konsumentów do kwestii ekologii. Z jednej strony surowe regulacje środowiskowe zmuszają producentów do przyspieszenia elektryfikacji oferty. Z drugiej strony, konsumenci coraz bardziej doceniają niższe koszty eksploatacji EV w porównaniu do tradycyjnych aut.

Rok 2025 zapowiada się jako przełomowy dla rynku motoryzacyjnego w USA, a co z innymi krajami? Warto wspomnieć, że według raportu Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA) z 2022 roku, do 2025 roku udział pojazdów całkowicie elektrycznych (BEV) w sprzedaży nowych samochodów osobowych w Polsce miał osiągnąć 14,5 proc. Oznacza to, że co siódmy nowy samochód na polskich drogach miałby być elektryczny. Niestety, prognozy te nie spełniły się. Wysokie ceny samochodów elektrycznych wciąż stanowią barierę dla wielu konsumentów. Średnia cena nowego "elektryka" w 2024 roku wynosiła około 260 tys. zł, co znacząco przewyższało możliwości finansowe przeciętnego nabywcy. Nie pomaga także brak odpowiedniej infrastruktury ładowania, która nie nadąża za rosnącym popytem. Mimo to, oczekuje się, że w 2025 r. w naszym kraju pojawi się więcej przystępnych cenowo modeli EV, co może zwiększyć zainteresowanie tego typu autami konsumentów.

Źródło: www.focus.pl

Zapomnij o tradycyjnych raketach. Nowa broń USA może zmienić walki powietrzne na zawsze.

FALCO wzmocni ERAM. To już pewne, że Siły Powietrzne USA opracują nowatorski system raketowy, który raz na zawsze zmieni walki powietrzne.

Przyszłość wojny zakłęta w ERAM. Ta raketa manewrująca przeciwko celom naziemnym jednocześnie zniszczy drony

Extended Range Attack Munition (ERAM), która pierwotnie zaprojektowana jako tania raketa manewrująca, zyska nową funkcję. Stanie się tanim pociskiem przechwytyjącym typ powietrze-powietrze. Kluczowym elementem tej transformacji jest system FALCO (FixedWing, AirLaunched, Counter-Unmanned Aircraft Systems Ordnance) zaprojektowany do zwalczania bezałogowych systemów powietrznych oraz szeregu innych zagrożeń w powietrzu.

Raketa ERAM została zaprojektowana jako 227-kilogramowa precyzyjna amunicja o zasięgu do 402 km, która rozwija prędkość co najmniej Mach 0,6 (734 km/h). Początkowo była przeznaczona do niszczenia celów naziemnych, ale wyszło na to, że mała zmiana zrobi z niej idealną broń powietrze-powietrze. Przełomem w tej transformacji jest system FALCO, który ma umożliwić ERAM zwalczanie celów powietrznych, a to zwłaszcza dronów i wolno poruszających się samolotów. To znaczący krok w kierunku opracowania taniej, masowo produkowanej broni zdolnej do szybkiego rozmieszczenia na polu walki.

Chociaż na tę chwilę szczegóły systemu FALCO pozostają tajne, to prawdopodobnie wykorzystuje on aktywne i pasywne systemy naprowadzania do śledzenia celów powietrznych, systemy naprowadzania zdalnego, które umożliwiają kierowanie raketą np. z samolotów wczesnego ostrzegania AWACS, a na dodatek cechuje się odpornością na zakłócenia GPS, co pozwala na skuteczne działanie nawet w warunkach wojny elektronicznej. Siły Powietrzne USA potwierdziły jednak, że FALCO to tylko jedna z kilku planowanych modernizacji ERAM. Inne tajne projekty, takie jak Marshall Deck of Cards (Marshall DoC) i Shepherd, mogą również odegrać kluczową rolę w jej ulepszeniu.

Skąd w ogóle pomysł na zwiększenie możliwości ERAM? Ano stąd, że tradycyjne rakety powietrze-powietrze, takie jak AIM-120 AMRAAM czy AIM-9X Sidewinder, może i są niezwykle skuteczne, ale również bardzo kosztowne. Ten pierwszy kosztuje bowiem ponad milion dolarów, a drugi ponad 400 tysięcy dolarów, podczas gdy znacznie wszechstronniejsza raketa ERAM może kosztować około 300 tysięcy dolarów, a nawet mniej. Oczywiście jeśli raketa ERAM zostanie dostosowana do roli powietrze-powietrze, nie zastąpi AIM-120 ani AIM-9X, ale będzie ich uzupełnieniem. Mogłaby być wykorzystywana do przechwytywania celów rozwijających niższą prędkość, zwalczania tych znacznie oddalonych, a nawet "bronienia obszaru", dzięki możliwości pozostawiania w powietrzu i atakowania pojawiających się zagrożeń.

ERAM jest o tyle ważnym pociskiem dla całego wojska Stanów Zjednoczonych, że rosnące zagrożenie ze strony dronów i rakiet manewrujących wymusza na Armii USA opracowanie taniej, łatwej do masowej produkcji broni przechwytyjącej. Obecne zapasy drogich rakiet AIM-120 i AIM-9X szybko się bowiem kurczą, a to zwłaszcza w obliczu rosnącej liczby konfliktów – od Ukrainy, przez Izrael i na Jemenie kończąc. Tania wersja broni przechwytyjącej mogłaby z kolei stać się idealnym rozwiązaniem, umożliwiającym utrzymanie przewagi powietrznej przy niższych kosztach. Dodatkowo, ponieważ raketa ERAM była początkowo projektowana z myślą o Ukrainie, istnieje duża szansa, że może zostać dostarczona sojusznikom.

Źródło: www.focus.pl

Koreańscy naukowcy stworzyli chip zdolny do samodzielnej nauki! Oto nowy rozdział w rozwoju AI.

Czy możemy wprowadzić inteligencję maszyn na poziom ludzkiego mózgu? Koreańscy naukowcy właśnie zrobili ogromny krok w tym kierunku. Dzięki chipowi inspirowanemu pracą neuronów, urządzenia mogą teraz samodzielnie uczyć się na błędach i działać szybciej, bez konieczności korzystania z chmury.

Zespół naukowców z Korea Advanced Institute of Science and Technology (KAIST) stworzył chip, który rewolucjonizuje podejście do przetwarzania danych przez maszyny. Opiera się on na memrystorach, komponentach zdolnych do jednoczesnego przechowywania i przetwarzania danych, w sposób przypominający funkcje biologicznych synaps. Technologia opracowana pod kierunkiem profesorów ShinhyunaChoi i Young-GyuYoona pozwala chipowi samodzielnie uczyć się, poprawiać błędy i adaptować do nowych zadań. To przełomowe osiągnięcie opublikowano w czasopiśmie Nature Electronics.

Chip inspirowany ludzkim mózgiem coraz bliżej

Chip z KAIST rozwiązuje jeden z największych problemów związanych z neuromorficznymi urządzeniami – wpływ nieidealnych cech komponentów na precyzję działania. Dzięki możliwości uczenia się i korygowania błędów, urządzenie staje się bardziej niezawodne i precyzyjne, co ma kluczowe znaczenie w aplikacjach, takich jak systemy bezpieczeństwa czy urządzenia medyczne. Chip potrafi na przykład przetwarzać strumienie wideo, samodzielnie identyfikując ruchome obiekty na tle nieruchomego otoczenia, i z czasem udoskonala swoje działanie.

Kluczowym elementem nowej technologii jest zastosowanie memrystora. Ten zaawansowany półprzewodnik symuluje działanie biologicznych synaps, wykorzystując zmiany rezystancji do przetwarzania informacji. Dzięki temu chip eliminuje potrzebę stosowania skomplikowanych mechanizmów kompensacyjnych, które dotychczas ograniczały rozwój neuromorficznych układów. Technologia działa w domenie analogowej, co znacząco zmniejsza zużycie energii i pozwala na szybsze przetwarzanie danych. W testach chip osiągnął precyzję porównywalną z wynikami symulacji komputerowych, co potwierdza jego potencjał w zastosowaniach praktycznych.

Jednym z największych atutów tej technologii jest możliwość lokalnego przetwarzania danych, co czyni urządzenia szybszymi, bardziej energooszczędnymi i bezpieczniejszymi. Tradycyjne systemy AI polegały na chmurze, co wiązało się z opóźnieniami i ryzykiem wycieku danych. Nowy chip eliminuje te problemy, pozwalając urządzeniom działać niezależnie. Dzięki temu może być stosowany w takich obszarach jak autonomiczne pojazdy, inteligentne systemy monitoringu czy zaawansowane urządzenia diagnostyczne.

Osiągnięcie naukowców z KAIST to krok milowy w kierunku tworzenia bardziej autonomicznych systemów sztucznej inteligencji. Urządzenia wyposażone w takie chipy będą w stanie lepiej dostosowywać się do zmieniających się warunków, jednocześnie oszczędzając energię i działając w sposób niezawodny. W przyszłości możemy spodziewać się ich zastosowania w każdym aspekcie życia – od sprzętów codziennego użytku po zaawansowane systemy medyczne i przemysłowe. Chip inspirowany pracą mózgu pokazuje, jak blisko jesteśmy stworzenia technologii, która potrafi myśleć i uczyć się w sposób zbliżony do ludzkiego..

Źródło: www.focus.pl

***Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów?
Zapraszamy do OMK / ITF.***

Przynależność do Związku zawodowego wielu z nas uważa za zbędną i niepotrzebną będąc w dużym błędzie. Przedstawiamy tutaj kilka powodów, wymiernych korzyści, dla których warto należeć do Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

Przynależność do OMK można traktować jako Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków i zdarzeń podczas pracy na morzu. Istotna jest także ochrona praw marynarzy. Życie stwarza różne niespodzianki i nawet najlepszym z nas, pracującym dla najlepszych armatorów może się wiązać z przykrymi sytuacjami.

ETF wykorzystuje każdą szansę jak i kreuje nowe w celu zabezpieczenia miejsc i warunków pracy europejskich marynarzy, utrzymania poziomu szkoleń i morskiego know-how. Wypełniając deklarację do OMK wstępujesz także do ETF i tym samym wspierasz działania na rzecz lepszych miejsc pracy dla marynarzy z UE.

Nasze cele:

- Polscy marynarze powinni mieć równoważne warunki zatrudnienia jaki ich koledzy w innych krajach UE.

- Zakończenia dyskryminacji płacowej i socjalnej oraz segregacji marynarzy ze względu na kraj pochodzenia.
- Każdy marynarz zatrudniony na statku pod banderą UE powinien korzystać z ubezpieczenia społecznego przewidzianego w prawie wspólnotowym.
- Dbanie o wizerunek marynarza w Polsce jak i na świecie poprzez rzetelne informowanie o trudach jego pracy.
- Stworzenie, wdrożenie i egzekwowanie w Polsce przepisów umożliwiających i gwarantujących godziwe warunki pracy marynarzom na statkach polskiej bandery.
- Powszechne stosowania systemu zatrudnienia na czas nieokreślony (zatrudnienie na stałe).
- Zagwarantowanie miejsc pracy dla marynarzy wspólnotowych na statkach uprawiających żeglugę na wodach europejskich oraz międzynarodowych, z należących do armatorów z UE.
- Ustawiczne staranie o obejmowanie marynarzy takimi samymi warunkami i zasadami zabezpieczeń społecznych z jakich korzystają pracownicy lądowi.
- Aktywnego udziału w budowaniu i utrzymywaniu światowej sieci ośrodków dla marynarzy, na miarę potrzeb XXI wieku.

W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.

Ponadto:

- **Możesz rozszerzyć swoje członkostwo o ubezpieczenie medyczne obejmujące również Twoją rodzinę. Szczegóły:**
<https://www.omk.org.pl/article/1152>
- 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)
- W razie bardzo trudnej sytuacji zdrowotnej i materialnej możesz skorzystać z cyklicznego wsparcia finansowego z Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej.

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej:https://www.omk.org.pl/przylacz_sie

Może polubisz nas na FB ?

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

Wydarzyło się 3 lutego- kalendarium.

3 lutego jest 3 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało 331 dni.

Dzisiaj imieninyświętują:

Ansgar, Ansgary, Błażej, Błażeja, Celeryn, Celeryna, Hipolit, Hipolita, Ignacy, Jan, Klaudyna, Maksym, Ofelia, Oskar, Telimena, Uniemysł, Uniestawa i Wawrzyniec.

OMK życzy solenizantom wszystkiego najlepszego 😊

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1018 – Bolesław I Chrobry ożenił się z Odą, córką margrabiego miśnieńskiego Ekkeharda I.

1303 – Biskup pomocniczy wrocławski Mikołaj poświęcił drewniany kościół św. Marii Magdaleny i cmentarz w Lubomi.

1454 – Łlawa i Ostróda przystąpiły do antykrzyżackiego Związku Pruskiego.

1620 – Udający się na służbę u cesarza Ferdynanda II Habsburga lisowczycy przekroczyli w okolicach Siewierza granicę Śląska.

1696 – W Żywcu został stracony beskidzki zbójnik Tomasz Masny.

1831 – Powstanie listopadowe: powołano Ministerstwo Spraw Zagranicznych.

1863 – Powstanie styczniowe: zwycięstwo powstańców w bitwie pod Węgrowem.

1874 – Arcybiskup metropolita gnieźnieński i poznański oraz prymas Polski Mieczysław Ledóchowski został aresztowany i uwięziony w Ostrowie Wielkopolskim przez władze pruskie.

1905 – W Kielcach doszło do strajku młodzieży gimnazjalnej domagającej się wprowadzenia nauczania w języku polskim.

1919 – Podpisano polsko-czechosłowacki układ o tymczasowej granicy na Śląsku Cieszyńskim.

1927 – W Kosowie polskie władze użyły broni wobec manifestacji broniącej bolszewickiej Białoruskiej Włościańsko-Robotniczej Hromady.

1940 – W ramach akcji T4 Niemcy rozpoczęli eksterminację pacjentów szpitala psychiatrycznego w Gostyninie.

1943:

- Gubernator Hans Frank wprowadził trzydniową żałobę po klęsce wojsk niemieckich pod Stalingradem.
- W Siedlcach odbył się demonstracyjny pogrzeb dzieci wysiedlonych z Zamojszczyzny, które zamarzyły podczas transportu.

1945 – Zakończyła się operacja sandomiersko-śląska, przeprowadzona przez wojska 1. Frontu Ukraińskiego pod dowództwem marsz. Iwana Koniewa (12 stycznia – 3 lutego).

1947 – Zapadły wyroki w procesie 10 przywódców I Zarządu Głównego WiN.

1950 – Założono Akademię Medyczną w Białymstoku.

1956 – Ukazał się pierwszy numer tygodnika „Bandera”.

1959 – Z Kanady wróciła do kraju część skarbów narodowych, m.in. Szczerbiec, Kronika polska Galla Anonima i insygnia koronacyjne.

1961 – Dokonano oblotu śmigłowca PZL SM-2.

1962:

- Władze PRL zamknęły Klub Krzywego Koła.
- Założono Państwowe Muzeum im. Przytkowskich w Jędrzejowie.

1964 – Premiera komedii kryminalnej Liczę na wasze grzechy w reżyserii Jerzego Zarzyckiego.

1982 – Sąd Marynarki Wojennej w Gdyni wydał najwyższy z wyroków wobec działaczy opozycji w stanie wojennym. Ewa Kubasiewicz z Wyższej Szkoły Morskiej została skazana na 10 lat pozbawienia wolności i 5 lat pozbawienia praw publicznych.

1994 – Po 36 latach zakończono produkcję samochodu dostawczego Nysa.

1996 – Telewizja Polsat nadała premierowe wydanie programu Disco Polo Live.

2001 – Założono Narodowy Instytut Fryderyka Chopina w Warszawie.

2014 – Weszła w życie ustawa o zmianach w systemie emerytalnym na mocy której przekazano do ZUS skarbowe papiery wartościowe posiadane przez OFE, a następnie je umorzono.

Źródło: www.pl.wikipedia.org

Kurs kupna i sprzedaży walut NBP

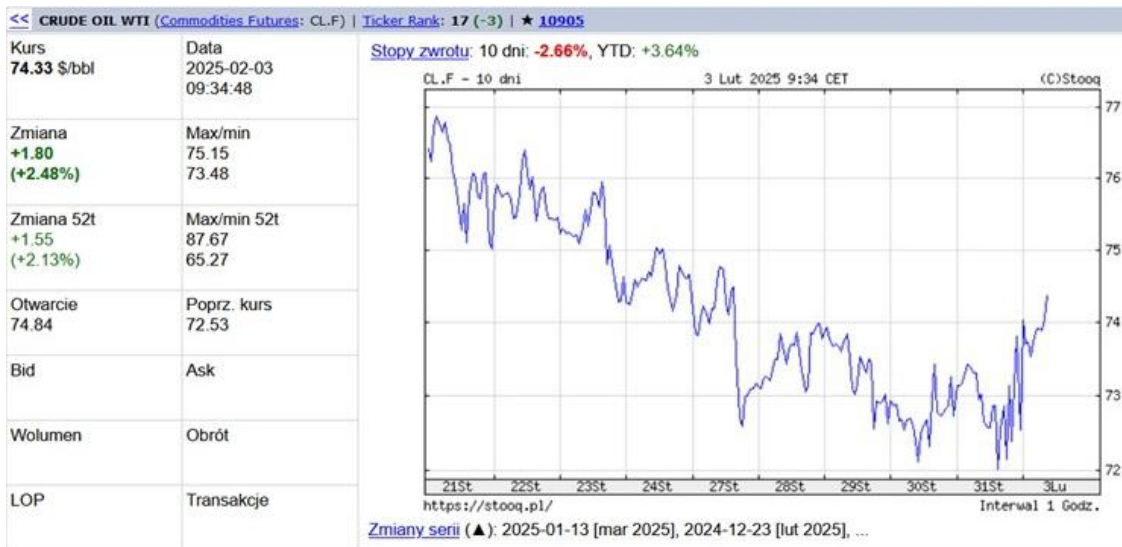
Kursy kupna i sprzedaży walut obcych – tabela A
bieżące kursy średnie walut obcych w złotych określonych w § 2 pkt 1 i 2 uchwały Nr 51/2002 Zarządu Narodowego Banku Polskiego z dnia 23 września 2002 r. w sprawie sposobu wyliczania i ogłaszania bieżących kursów walut obcych (Dz. Urz. NBP z 2023 r. poz. 1):

Kraj	Symbol waluty	Kurs kupna	Zmiana	Kurs sprzedaży	Zmiana
USA	USD	4,0217	+0,83	4,1029	+0,83
Australia	AUD	2,5006	+0,64	2,5512	+0,65
Kanada	CAD	2,7703	+0,12	2,8263	+0,11
Unia Europejska	EUR	4,1703	+0,25	4,2545	+0,25
Węgry	HUF	1,0227	-0,10	1,0433	-0,10
Szwajcaria	CHF	4,4198	+0,49	4,5090	+0,49
W. Brytania	GBP	4,9850	+0,27	5,0858	+0,28
Japonia	JPY	2,6011	+0,46	2,6537	+0,46
Czechy	CZK	0,1656	0,00	0,1690	0,00
Dania	DKK	0,5589	+0,25	0,5701	+0,25
Norwegia	NOK	0,3549	+0,45	0,3621	+0,44
Szwecja	SEK	0,3629	+0,14	0,3703	+0,14
MFW (SDR)	XDR	5,2328	+0,20	5,3386	+0,20

3-02-2025r.

Źródło: <https://www.money.pl/pieniadze/nbp/srednie/>

Notowania NYMEX. Crude Oil



Źródło: <https://stooq.pl/q/?s=cl.f>

Indeksy rynku bałtyckiego.



Źródło: <https://nasdaqbaltic.com>

Notowania surowców.

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryka	76,78	0,34	0,44%	91,0200	69,6900	03.02 09:33
ZŁOTO	USD/luncja	2 831,86	0,31	0,01%	2 851,7000	2 004,9500	03.02 09:33
MIEDŹ	USD/tona	8 980,65	-66,35	-0,73%	10 969,0000	8 184,0000	03.02 09:33
SREBRO	USD/luncja	32,13	-0,11	-0,34%	35,0600	22,1700	03.02 09:33
PALLAD	USD/luncja	1 068,00	-2,75	-0,26%	1 220,0000	837,0000	03.02 09:33
PLATYNA	USD/luncja	1 018,40	-25,55	-2,45%	1 094,4500	878,9000	03.02 09:33
NIKIEL	USD/tona	15 294,03	-110,01	-0,71%	21 409,0000	14 948,2700	30.01 20:00
ALUMINIUM	USD/tona	2 584,90	-10,40	-0,40%	2 796,0000	2 183,0000	03.02 09:33
CYNK	USD/tona	2 739,50	-11,00	-0,40%	3 198,0000	2 298,0000	03.02 09:33
ROPA WTI	USD/baryka	74,35	0,54	0,73%	86,8200	66,3100	03.02 09:33
MIEDŹ COMEX	USD/funt	4,24	-0,03	-0,70%	5,1100	3,6900	03.02 09:34
BAWEŁNA	USofunt	65,25	-0,65	-0,99%	101,0600	66,0300	03.02 09:33
BENZYNA	USD/galon	2,12	0,03	1,44%	2,8200	1,8900	03.02 09:33
CANOLA	CAD/tona	638,10	-2,10	-0,33%	678,4000	541,8000	31.01 20:19
CUKIER	USofunt	19,53	0,12	0,62%	23,9900	17,5800	03.02 09:34
DIESEL	USD/tona	721,88	6,13	0,86%	907,0000	631,3800	03.02 09:33
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	592,00	12,50	2,16%	617,0000	418,5000	31.01 20:53
GAZ ZIEMNY	USD/mln btu	3,29	0,22	7,17%	4,2800	1,5600	03.02 09:33
KAKAO	GBP/tona	8 598,00	-256,00	-2,89%	10 173,0000	3 972,0000	31.01 17:54
KAUCZUK	JPY/kilogram	390,30	2,20	0,57%	414,0000	278,5000	31.01 10:49
KAWA	USofunt	377,90	1,60	0,43%	378,1500	179,8500	31.01 19:29
KUKURYDZA	USD/buszel	473,90	-8,85	-1,83%	496,2500	386,0000	03.02 09:31
MLEKO	USD/cetnar	19,94	-0,07	-0,35%	24,0300	15,4000	31.01 20:51
OLEJ OPAŁOWY	USD/galon	2,48	0,04	1,64%	2,9500	2,0700	03.02 09:33
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	4 290,00	8,00	0,19%	5 343,0000	3 675,0000	31.01 10:38
OLEJ SOJOWY	USofunt	47,30	1,15	2,49%	49,7500	38,5100	03.02 09:33
PSZENICA	USofunt	554,40	-6,35	-1,13%	703,5000	522,5000	03.02 09:33
RYŻ	USofunt	13,92	0,04	0,29%	19,4000	13,7800	03.02 03:57
RZEPAK	EUR/tona	515,25	-1,25	-0,24%	550,0000	408,2500	31.01 18:30
SOJA	USofunt	1 035,63	-8,87	-0,85%	1 249,5000	937,5000	03.02 09:33
SOK POMARAŃCZOWY	USofunt	471,55	-8,45	-1,76%	555,5000	338,5500	31.01 19:59
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	296,15	-5,65	-1,87%	387,8000	279,9000	03.02 09:33
WIEPRZOWINA	USofunt	84,25	0,00	0,00%	98,4500	73,3000	31.01 20:04
WOŁOWINA	USofunt	204,65	0,12	0,06%	208,6500	174,1500	31.01 20:04

Źródło: <https://www.bankier.pl/surowce/notowania>

Rozrywka

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

Zagraj w sudoku nieparzyste

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: 0:2

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

Źródło: <http://pl.sudokuonline.eu/>

H U M O R

Rodzina siedzi przy stole.

Mały Jasiu pyta się taty:

- Tatusiu dlaczego ożeniłeś się z mamą?

Tata odkłada widelec i patrząc na żonę mówi:

- Widzisz, nawet dziecko tego nie rozumie...

Jaś wita babcię (od strony taty), która przyjechała w odwiedziny:

- Dzień, dobry Babciu! Ale się mama ucieszy! Woła radośnie.

- A to dlaczego, kochanie?

- Bo przed chwilą powiedziała, że jeszcze tylko Ciebie brakuje nam do szczęścia.

- Nie jesteś gruby! Jesteś po prostu łatwiejszy do zobaczenia.