

Warto należeć do (OMK) Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

ITF & ETF wykorzystuje każdą szansę jak i kreuje nowe w celu zabezpieczenia miejsc i warunków pracy

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.

Więcej na stronie: <https://omk.org.pl/article/1255>

Źródło: www.omk.org.pl

Zaginiony rybak uratowany po 95 dniach na morzu.

Peruwiański rybak Maximo Napa Castro, który zaginął po wypłynięciu z portu w grudniu ubiegłego roku, został odnaleziony żywy po 95 dniach spędzonych na morzu. Był skrajnie odwodniony, ale udało się go uratować i wrócił już do rodziny – podały w niedzielę media.

"Dziękuję Bogu za to, że dał mi tę szansę (...) Zjadłem ptaka, żółwia, jadłem wszystko, by przeżyć. Nie chciałem stracić rodziny. Nie chciałem umierać" – powiedział 61-letni mężczyzna, cytowany w niedzielę czasu polskiego przez portal Infobae.

Napa 7 grudnia wyruszył na połów z miejscowości Marcona w regionie Ica, ale z powodu złej pogody jego łódź zboczyła z kursu i zablądziła na otwartym morzu. Po 10 dniach rodzina straciła z nim kontakt i zaczęła poszukiwania, które jednak nie przyniosły skutku – podała peruwiańska agencja Andina.

Mężczyzna został odnaleziony przypadkowo ponad 1000 kilometrów od wybrzeży Ica, na wodach Ekwadoru, przez tamtejszą łódź rybacką. Był skrajnie odwodniony, a jego stan określano jako krytyczny, ale udało się go uratować.

Napa powiedział dziennikarzom, że przez ostatnie 20 dni wędrówki nie miał już zapasów żywności ani wody. Zbierał jedynie wodę deszczową i gotował na ognisku, w którym palił drewnem ze swojej łodzi. Rybak ocenił, że nie wytrzymałby na morzu ani jednego dnia dłużej, gdyby nie został uratowany.

"Dla nas to jest boski cud, że znaleźli mojego tatę. Jako rodzina nigdy nie straciliśmy nadziei na jego odnalezienie" – powiedziała radiu RPP córka mężczyzny, Ines Napa Torres. Podziękowała Ekwadorczykom za udzieloną jej ojcu pomoc.

Źródło: www.portalmorski.pl

PGE Baltica jako aktywny inwestor w Ustce.

Podopieczni Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej w Ustce otrzymali drewno na opał od PGE Baltica. Pochodziło z wycinki przeprowadzonej na terenie przyszłej bazy operacyjno-serwisowej w porcie. Przedstawiciele PGE Baltica dostarczyli drewno, pomogli je rozładować, uporządkować i ułożyć we wskazanych miejscach. Po zakończeniu prac budowlanych w bazie inwestor dokona nasadzeń zastępczych.

Wycinka niektórych drzew była konieczna ze względu na ich kolizję z planowaną infrastrukturą na terenie przyszłej bazy serwisowej dla morskich farm wiatrowych. Odbędzie się pod koniec lutego. Inwestor otrzymał pozwolenie na jej przeprowadzenie. Niektóre z drzew były w bardzo złym stanie, inne chyliły się ze skarpy wzdłuż ul. Bohaterów Westerplatte i zagrażały bezpieczeństwu. Co istotne, w projekcie przewidziano zachowanie i zagospodarowanie pozostałych, większych drzew.

Dodatkowo, PGE Baltica zgodnie z pozwoleniem na wycinkę zobowiązała się do nasadzeń zastępczych na terenie przyszłej bazy, które nastąpią po zakończeniu głównego etapu prac budowlanych. Budowa bazy operacyjno-serwisowej PGE Baltica ma rozpocząć się w tym roku, a planowane zakończenie prac budowlanych to IV kwartał 2026 roku.

Nowe obiekty powstaną na terenie ok. 2,3 ha po zachodniej stronie portu. Wokół zabudowań bazy powstaną tereny zielone o łącznej powierzchni ok. 5500 m kw.

Pierwszą farmą wiatrową obsługiwaną z usteckiej bazy będzie Baltica 2, którą PGE buduje na Bałtyku wraz z firmą Ørsted.

PGE Baltica jako aktywny inwestor w Ustce wspiera wiele lokalnych inicjatyw. Współpracuje z urzędem miasta, domem kultury, biblioteką, usteckimi szkołami i Uniwersytetem Trzeciego Wieku. Firma jest obecna jako sponsor podczas letnich wydarzeń odbywających się w Ustce, regularnie organizuje dyżury i spotkania informacyjne. Jej eksperci przyjeżdżają z prelekcjami dotyczącymi m.in. morskich farm wiatrowych, bazy operacyjno-serwisowej i aspektów środowiskowych..

Źródło: www.portalmorski.pl

CO2 z Polski będzie składowany pod dnem mórz?

Potencjał geologiczny Polski w magazynowaniu CO2 może zaspokoić potrzeby krajowego przemysłu - poinformował PAP dr inż. Adam Wójcicki z Państwowego Instytutu Geologicznego - PIB. Dodał, że konieczne są regulacje pozwalające magazynować gaz na lądzie; obecnie można to robić jedynie pod dnem Bałtyku.

Krajowy przemysł energochłonny, szczególnie producenci chemiczni, producenci stali, czy też producenci cementu poszukują możliwości redukcji emisji dwutlenku węgla (CO2). Jest to tym trudniejsze, że w ich przypadku emisje CO2 wynikają z natury procesów produkcyjnych (tzw. emisje procesowe) i nie da się ich uniknąć.

Na przykład według danych Stowarzyszenia Producentów Cementu (SPC) emisja CO2 przemysłu cementowego to 3,8 proc. całkowitej emisji CO2 w Polsce, która wynosi ok. 310 mln ton rocznie. Branża twierdzi, że osiągnęła 80 proc. zastąpienia węgla paliwami alternatywnymi i zredukowała emisje CO2 o ponad 30 proc. Unijne regulacje zakładają natomiast osiągnięcie zeremisjności przemysłu w 2050 r.

Jednym z rozwiązań wskazywanych przez firmy jest możliwość magazynowania CO2 w strukturach geologicznych skał na lądzie i pod dnem mórz. 3 marca br. Orlen podpisał z norweskim Equinorem memorandum ws. współpracy obu koncernów w obszarze wychwytu i składowania dwutlenku węgla (CCS). Obejmuje ono m.in. analizę potencjału tej technologii w Polsce.

Nad możliwością składowania CO2 pracuje też koncern Holcim Polska z branży cementowej. To pierwszy w Polsce projekt inwestycji w technologię CCS. Koncern informował, że uzyskał na ten cel finansowanie unijne w wysokości

228 mln euro z czego 80 proc. przeznaczony jest na inwestycje. Uruchomienie instalacji do wychwytu CO₂ w cementowni Kujawy koncern planuje w 2030 r. Całkowity koszt projektu Holcim szacował na 300-400 mln euro.

Przemysł zwraca uwagę na konieczność stworzenia możliwości transportu CO₂ do portów nad Bałtykiem, by móc je przewozić dalej np. nad Morze Północne i tam składować.

- Prace prowadzone przez Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy (PIG-PIB) od 2008 r. na większości obszaru Polski (...) pokazały, że występują u nas formacje i struktury geologiczne, gdzie możliwe byłoby zatłaczanie i magazynowanie dwutlenku węgla - wskazał PAP dr. inż. Adam Wójcicki z PIG-PIB.

Dodał, że oszacowany potencjał magazynowania jest wystarczający dla zaspokojenia potrzeb całego polskiego przemysłu.

Jeśli chodzi o dno Morza Bałtyckiego, w ocenie Wójcickiego korzystne dla magazynowania dwutlenku węgla warunki geologiczne występują w północno-wschodniej i prawdopodobnie także w zachodniej części polskiej strefy ekonomicznej Bałtyku. Ekspert zwrócił jednak uwagę, że obecne regulacje dopuszczają magazynowanie dwutlenku węgla jedynie na części obszaru morskiego Polski, gdzie potencjał jest ograniczony.

- Stąd konieczna jest nowelizacja rozporządzenia, dopuszczająca lokalizowanie potencjalnych magazynów na obszarze lądowym - stwierdził ekspert PIG-PIB.

Zaznaczył, że w Polsce nie jest przewidywane magazynowanie CO₂ w kawernach solnych. Wójcicki wyjaśnił, że objętości "typowych" kawern są "zbyt małe" na potrzeby tej działalności.

"Przewidywane jest zatłaczanie dwutlenku węgla do głęboko występujących formacji i struktur porowatych – poziomów solankowych i szcerpanych, czy też szcerpywanych złóż węglowodorów" - poinformował. Dodał, że zbiornikiem są w tym przypadku skały, w których porach i szczelinach występują wody złożowe (poziomy solankowe) i ew. także węglowodory (złoża/akumulacje węglowodorów).

Na pytanie, czy PIG-PIB dostrzega potencjalne zagrożenie związane ze składowaniem i magazynowaniem CO₂ w Polsce, Wójcicki odpowiedział, że jest to "w porównywalnym stopniu bezpieczne jak wykorzystanie analogicznych struktur geologicznych do magazynowania nośników energii i geotermii".

"Porównywalne mogą być też ewentualne zagrożenia" - ocenił ekspert. Podkreślił jednak, że procedury nadzoru i kontroli obowiązujące w przypadku magazynowania/składowania dwutlenku węgla, w trakcie funkcjonowania przedsięwzięcia i wiele lat po jego zakończeniu, są "znacznie bardziej rygorystyczne, niż ma to miejsce przy magazynowaniu nośników energii oraz geotermii".

Jak przekazał PAP Państwowy Instytut Geologiczny - PIB, powołując się m.in. na dane GCCSI (Global CCS Institute) i IEA (International Energy Agency), obecnie na świecie funkcjonują 44 projekty CCS obejmujące zatłaczanie dwutlenku węgla do struktur geologicznych w skali przemysłowej, co odpowiada co najmniej 100 tys. ton zatłaczanego CO₂ rocznie. Najstarszy z projektów CCS powstał w 1972 r.

PIG-PIB dodał, że po jednym projekcie CCS jest w Arabii Saudyjskiej, Australii, Brazylii, Katarze, na Węgrzech i w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. W USA takich projektów jest 16, w Chinach 13, w Kanadzie 5, a w Japonii 2.

Wójcicki zaznaczył też, że ponadto 11 projektów w tej skali funkcjonowało w ubiegłych dekadach i zostało zakończonych. Dodał, że w trakcie uruchamiania jest na świecie 31 projektów CCS; w Europie są to Norwegia, Dania i Holandia. Blisko 200 jest na wczesnych etapach realizacji.

Global CCS Institute wskazał, że 30 stycznia br. Komisja Europejska ogłosiła wyniki naboru wniosków o dofinansowanie w ramach instrumentu "Łącząc Europę" (CEF), ogłoszonego w kwietniu 2024 r. Przewiduje on, że

prawie 1,25 mld euro przeznaczone będzie na 41 transgranicznych projektów infrastruktury energetycznej związanych z infrastrukturą elektroenergetyczną, wodorową i CO₂.

GCCSI przekazał, że 250 mln euro zostanie przyznane na dziewięć badań przygotowawczych i trzy projekty dotyczące infrastruktury CO₂: składowisko Prinos w północnej Grecji, składowisko CO₂ L10 na Morzu Północnym na holenderskim szelfie kontynentalnym i składowisko CO₂ Norne w Danii.

Według instytutu potwierdza to zamiar UE wspierania rozwoju wychwytywania i składowania dwutlenku węgla, zgodnie z celami określonymi przez Komisję Europejską w Strategii zarządzania emisjami dwutlenku węgla w przemyśle UE. Zgodnie z unijną regulacją Net-Zero Industry Act, cel na rok 2030 to 50 mln ton rocznej zdolności zatłaczania CO₂.

Źródło: www.portalmorski.pl

Zbadają dno Bałtyku pod kątem obecności materiałów niebezpiecznych.

W tym tygodniu Urząd Morski w Gdyni podpisał cztery umowy na realizację zadania pn. „Rozpoznanie i ewentualna neutralizacja materiałów niebezpiecznych zalegających na dnie Morza Bałtyckiego w wybranych lokalizacjach”. Podczas prac, zbadany zostanie obszar dna Bałtyku o łącznej powierzchni ponad 900 km kw.

Całkowita wartość przedsięwzięcia to prawie 150 mln zł, w tym około 28 mln zł ze środków budżetu państwa. Jest ono realizowane w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, Komponent B3.2.1 - „Inwestycje w neutralizację zagrożeń oraz odnowę wielkoobszarowych terenów zdegradowanych i Morza Bałtyckiego”. Umowa o dofinansowanie przedsięwzięcia z Centrum Unijnych Projektów Transportowych została podpisana 10 marca br.

W ramach podpisanych umów, pod kątem obecności materiałów niebezpiecznych, zbadane zostaną cztery newralgiczne lokalizacje w rejonie:

- wrak statku Franken
- pozostałości wraku statku Stuttgart
- „Głębi Gdańskiej”
- „Rynny Słupskiej”

Inwestycja, której zakończenie planowane jest w drugim kwartale 2026 roku, obejmuje między innymi wielkoobszarowe, hydrograficzne rozpoznanie wskazanych rejonów dna pod kątem zalegania materiałów niebezpiecznych, a także prace badawcze, polegające na poborze próbek gruntu i wody do badań chemicznych oraz określenia substancji, zanieczyszczających dno.

Efektom prac, wykonanych w ramach tego przedsięwzięcia, będzie szczegółowy raport o stanie środowiska morskiego oraz „Plan neutralizacji zagrożeń”, jako analityczny dokument, opisujący całość zagadnienia wraz z wytycznymi postępowania z danym zagrożeniem w przyszłości.

Celem przeprowadzenia prac badawczych jest przede wszystkim:

- przedstawienie w sposób metodyczny i zorganizowany zestawu danych i informacji o problemie;
- ocena istniejącego ryzyka środowiskowego (rodzaj, wielkość, obszar, zidentyfikowanie obszarów i miejsc zagrożenia BŚT – bojowych środków trujących);
- opracowanie historycznych informacji, dotyczących miejsc zalegania BŚT (bojowych środków trujących) i PWiN (przedmiotów wybuchowych i niebezpiecznych) wraz z wykazem możliwych obiektów (amunicji, bomb itd.), których ryzyko napotkania w tym rejonie jest realne;

wskazanie metody neutralizacji potencjalnych zagrożeń (lub dalszego postępowania ze zidentyfikowanymi zagrożeniami);

opracowanie metodologii ewentualnego wdrożenia planu neutralizacji zidentyfikowanych zagrożeń dla wskazanych, priorytetowych miejsc zalegania materiałów niebezpiecznych.

Działania pomiarowe oraz badawcze, dotyczące rozpoznania i ewentualnej neutralizacji materiałów niebezpiecznych, zalegających na dnie Morza Bałtyckiego w lokalizacjach: Rynna Słupska, Głębia Gdańska oraz wrak statku Franken realizować będzie Konsorcjum w składzie: Uniwersytet Morski w Gdyni (Lider), Akademia Marynarki Wojennej oraz firma Mewo S.A

W imieniu Konsorcjum umowę podpisał Rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni prof. dr hab. inż. Adam Weintrit, kapitan żeglugi wielkiej oraz kwestor Eugeniusz Paweł Orzeszek. W podpisaniu umowy z ramienia Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni udział wziął Rektor-Komendant kontradmirał prof. dr hab. Tomasz Szubrycht, a firmę Mewo S.A. reprezentował Prezes Zarządu Paweł Gajewski.

Pozostałości wraku statku Stuttgart zbada natomiast Grupa GeoFusion Sp. z o. o., w której imieniu umowę podpisał Łukasz Porzuczek, prezes zarządu. Pod czterema umowami ze strony Urzędu Morskiego w Gdyni, podpisy złożyła dyrektor Anna Stelmaszyk-Świerczyńska oraz Katarzyna Brzózka, główna księgowa.

Źródło: www.portalmorski.pl

Kapitan kontenerowca Solong oskarżony o nieumyślne spowodowanie śmierci.

Rosjanin Władimir Motin, kapitan kontenerowca Solong, który w poniedziałek zderzył się na Morzu Północnym z amerykańskim tankowcem wiozącym paliwo lotnicze, został oskarżony o nieumyślne spowodowanie śmierci i poważne zaniedbanie – ogłosiła w piątek wieczorem brytyjska policja.

Pływający pod banderą Portugalii kontenerowiec Solong przy niemal pełnej prędkości uderzył w wycarterowany przez amerykańską armię tankowiec MV Stena Immaculate, który przewoził paliwo do silników odrzutowych – przypomniała agencja Reutersa.

Motin, którego zatrzymano w związku z kolizją, pozostanie w areszcie i w sobotę stanie przed sądem w Hull w północnej Anglii.

Według brytyjskiej prokuratury w wyniku zderzenia zginął jeden z członków załogi Solonga. 36 innych marynarzy przeżyło i zostali przewiezieni na brzeg. Załoga kontenerowca składa się z Filipińczyków i Rosjan.

Wypadek doprowadził do dużych pożarów i eksplozji oraz wycieku paliwa lotniczego do morza, co wzbudziło obawy o katastrofę ekologiczną. Obawy te osłabły jednak, gdy okazało się, że większość paliwa się spaliła i nie wykryto dalszych wycieków.

Reuters podkreśla, że do incydentu doszło w czasie nasilonych napięć w relacjach pomiędzy Londynem a Moskwą.

Źródło: www.portalmorski.pl

Pierwsza na świecie instalacja do transportu i składowania CO2 gotowa!

W czwartek, 26 września br. w Øygarden w Norwegii br. uroczystie otwarto terminal do transportu i składowania dwutlenku węgla Northern Lights, zbudowany kosztem 714 mln USD. Przywieziony statkami CO2 trafi do podmorskich złóż.

Wspólne przedsięwzięcie Equinor, Shell i TotalEnergies jest częścią norweskiego projektu CCS (Carbon Capture and Storage) o nazwie Longship. Obejmuje on wychwytywanie CO2 ze źródeł przemysłowych w północnej Europie

i transport ciekłego CO₂ statkami do lądowego terminalu w Øygarden. Stąd skroplony CO₂ będzie zatłaczany rurociągiem o długości 100 km do miejsca trwałego składowania – wyeksploatowanego podmorskiego złoża gazowego na Morzu Północnym - rezerwuaru, składającego się z porowatych warstw skalnych z gęstymi warstwami łupków powyżej, na głębokości 2600 metrów pod dnem.

- Naszym głównym celem jest wykazanie, że łańcuch wychwytywania i składowania CO₂ jest realny i wykonalny. Może to mieć realny wpływ na przyspieszenie osiągnięcia celów klimatycznych - powiedział prezes Northern Lights Tim Heijn.

W chińskiej stoczni Dalian Shipbuilding and Offshore trwa budowa czterech specjalistycznych zbiornikowców o pojemności 7500 metrów sześć. każdy, do przewozu skroplonego CO₂, które mają być eksploatowane w ramach projektu.

Pierwsze dwa - obecnie pod nazwami Northern Pioneer i Northern Pathfinder - pierwotnie miały być dostarczone do połowy tego roku. Jak jednak informuje Clarksons Shipping Intelligence Network, dostawa obu zbiornikowców ma się finalnie odbyć w październiku br.

Longship to największy na świecie transgraniczny, kompleksowy projekt CCS, zainicjowany przez norweski rząd, mający na celu zademonstrowanie wychwytywania, transportu i składowania CO₂ na dużą skalę. Budżet wyniósł 7,5 miliarda koron norweskich (714 mln USD), kwota ta nie obejmuje jednak statków do transportu skroplonego CO₂, ani instalacji do jego wychwytywania w obiektach przemysłowych. Pierwsza faza rozwoju projektu jest w 80 proc. finansowana przez rząd.

- Ukończenie budowy zakładu Northern Lights stanowi ważny kamień milowy w globalnym rozwoju modelu biznesowego w zakresie wychwytywania, transportu i składowania dwutlenku węgla. Otwiera łańcuch wartości dla dekarbonizacji europejskiego przemysłu i energetyki oraz pokazuje rolę, jaką my i nasi partnerzy odgrywamy w opracowywaniu rozwiązań niskoemisyjnych w transformacji energetycznej - powiedział podczas uroczystości otwarcia prezes Equinor, Anders Opedal.

Obiekt Northern Lights składa się z terminalu odbiorczego, rurociągu zatłaczającego oraz instalacji podmorskich. Equinor był odpowiedzialny za budowę zakładu lądowego w Øygarden, a także obiektów morskich.

- Ten projekt pokazuje, co można osiągnąć, gdy władze i przemysł dążą do tego samego celu i wspólnie inwestują w celu zmniejszenia ryzyka. Equinor ma w swoim portfolio kilka projektów transportu i składowania CO₂ jako operator i partner. Ugruntowany łańcuch wartości Northern Lights i doświadczenie z projektu będą cenne w dojrzywaniu i skalowaniu przyszłych projektów CCS - dodaje Opedal.

Przepustowość pierwszej fazy instalacji, wynosząca 1,5 miliona ton CO₂ rocznie jest już w pełni zarezerwowana. Pierwsze ładunki trafią tu w połowie 2025 roku. Będzie to gaz wychwycony z cementowni Heidelberg Materials w Brevik, zaś kolejne dostawy pochodzić będą od producenta nawozów i wyrobów chemicznych Yara w Norwegii. Udziałowcy spółki Northern Lights (Equinor, Shell i TotalEnergies) kontynuują prace nad planami zwiększenia zdolności transportowej i magazynowej w przyszłości.

Opisując projekt Northern Lights jako "gwiazdę przewodnią", szef Equinor zwrócił uwagę na Niemcy, Danię i Wielką Brytanię, jako kraje aktywnie rozwijające technologię CCS.

Ujawnił, że kierowany przez niego norweski koncern energetyczny ma nadzieję podjąć ostateczne decyzje inwestycyjne w sprawie dwóch brytyjskich projektów wychwytywania i składowania CO₂ jeszcze w tym roku. Jak podkreślił „do 2050 r. ilość wychwyconego dwutlenku węgla do składowania może wynieść od 3 do 5 gigaton, więc szybkie zwiększenie skali jest pilnie potrzebne”.

Źródło: www.portalmorski.pl

Pentagon przedstawi opcje militarne pełnego dostępu USA do Kanału Panamskiego.

Administracja prezydenta USA Donalda Trumpa zwróciła się do Pentagonu z prośbą o opracowanie "wiarygodnych opcji militarnych" w celu zapewnienia nieograniczonego dostępu Stanów Zjednoczonych do Kanału Panamskiego - poinformowała w czwartek stacja CNN.

Informację tę potwierdziła agencja Reutera u dwóch wypowiadających się anonimowo urzędników Pentagonu, którzy stwierdzili, że wojsko USA musi podjąć działania, aby zapewnić Stanom Zjednoczonym pełny dostęp do Kanału Panamskiego.

Jeden z urzędników powiedział, że dokument zaadresowany do Pentagonu, opisany jako tymczasowe wytyczne dotyczące bezpieczeństwa narodowego nowej administracji, wzywa wojsko do rozważenia opcji wojskowych w celu zabezpieczenia dostępu do Kanału Panamskiego. Drugi urzędnik zdradził, że armia USA ma szeroki wachlarz potencjalnych opcji zabezpieczenia dostępu, w tym zapewnienie ścisłej współpracy z wojskiem Panamy.

NBC News wcześniej w czwartek także poinformowała, że Biały Dom nakazał Pentagonowi stworzenie opcji dla Kanału Panamskiego.

Kilka dni temu, w przemówieniu przed połączonymi izbami amerykańskiego Kongresu, Trump ponownie sugerował, że Chiny wpływają na zarządzanie Kanałem Panamskim, i zapowiedział przejęcie kontroli nad tą drogą wodną. "Już zaczęliśmy to robić" – przekonywał.

Czytaj także:

Trump kłamał, mówiąc o przejmowaniu Kanału Panamskiego przez USA

Trump: Zaczęliśmy odzyskiwać Kanał Panamski

Marco Rubio wysłał sygnał, że Kanał Panamski nie może być pod kontrolą Chin

Wcześniej amerykańskie przedsiębiorstwo inwestycyjne BlackRock poinformowało, że uzgodniło zakup udziałów większościowych w portach nad Kanałem Panamskim od firmy Hutchinson z siedzibą w Hongkongu.

W odpowiedzi na to panamski minister spraw zagranicznych Javier Martinez-Acha oświadczył w czwartek, że jedynie jego kraj jest uprawniony do "wzywania innych państw do ochrony funkcjonowania Kanału Panamskiego w przypadku jego zagrożenia".

- Nad pracą Kanału czuwają Panamczycy i to jedynie oni mogą w razie zagrożenia funkcjonowania tej drogi wodnej wezwać inne kraje do jego ochrony. Naród panamski może być spokojny; kanał pozostaje nasz i tak będzie nadal. Nie ma żadnego zagrożenia – podkreślił szef MSZ Panamy.

Martinez-Acha zaznaczył, iż panamski rząd "zawsze utrzymuje dobre kontakty i współpracę z różnymi departamentami rządu Stanów Zjednoczonych" i podkreślił, że "w tym kontekście absolutnie nie było rozmów na temat wysłania amerykańskich wojsk do pilnowania tego wodnego szlaku".

- Panama stoi niezachwianie na swym stanowisku jeśli chodzi o obronę swego terytorium, Kanału i suwerenności – podkreślił szef panamskiej dyplomacji.

Mierzący nieco ponad 80 km długości Kanał Panamski jest głównym szlakiem handlowym łączącym Azję i wschodnie wybrzeże USA. Przechodzi przez niego około 5 proc. światowego handlu morskiego. W 1999 roku USA przekazały kontrolę nad nim władzom panamskim.

Źródło: www.portalmorski.pl

USA rozpoczęły dużą ofensywę przeciwko jemeńskim rebeliantom Huti.

Prezydent USA Donald Trump ogłosił w sobotę wieczorem, że wojsko rozpoczęło "rozstrzygającą i potężną" operację militarną przeciwko wspieranym przez Iran jemeńskim rebeliantom Huti. Lokalne władze poinformowały o co najmniej dziewięciu cywilach zabitych w nalotach na stolicę Jemenu, Sanę.

Lotnictwo USA prowadzi teraz uderzenia na bazy terrorystów i ich obronę powietrzną, by chronić amerykańskie statki i wolność żeglugi - przekazał prezydent w swoim serwisie społecznościowym True Social.

Powiązane z Huti jemeńskie media poinformowały w sobotę wieczorem o ataku na Sanę, ale nie podano dalszych szczegółów. Rzecznik ministerstwa zdrowia rządu Huti dodał później, że w atakach zginęło co najmniej dziewięciu cywilów, a kolejnych dziewięciu zostało rannych.

- Do wszystkich terrorystów Huti: wasz czas się skończył, od dziś wasze ataki muszą się skończyć. Jeżeli tak się nie stanie, spotka was piekło, jakiego nigdy wcześniej nie widzieliście! - napisał Trump.

Amerykański przywódca zaznaczył, że Huti prowadzą "nieustającą kampanię piractwa, przemocy i terroryzmu" wymierzoną w statki należące do USA i innych państw. Te działania od ponad roku blokują żeglugę na jednym z najważniejszych szlaków handlowych świata i kosztowały globalną i amerykańską gospodarkę "miliardy dolarów, a także życie niewinnych ludzi" - podkreślił prezydent.

Od jesieni 2023 r. Huti przeprowadzili ponad 100 ataków na statki handlowe na Morzu Czerwonym i Zatoce Adeńskiej, twierdząc, że są one wyrazem solidarności z Hamasem w jego walce z Izraelem. Huti są jedną ze stron trwającej od 2014 r. wojny domowej w Jemenie i kontrolują dużą część tego państwa, w tym wybrzeże Morza Czerwonego.

USA, Izrael i ich sojusznicy prowadzili ataki odwetowe na Huti. Reakcja poprzedniego prezydenta Stanów Zjednoczonych Joe Bidena była jednak "żałośnie słaba, dlatego Huti kontynuowali ataki" - napisał Trump.

Po wybuchu wojny w Strefie Gazy Huti atakowali też raketami i dronami bezpośrednio Izrael. Naloty ustały po zawarciu w styczniu kruchego zawieszenia broni między Izraelem a Hamasem. W zeszłym tygodniu Huti zapowiedzieli, że wznowią ataki na statki handlowe, ponieważ Izrael nie odblokował pomocy humanitarnej dla Strefy Gazy.

Ruch Huti powstał na początku lat 90. XX i związany jest z najmniejszą grupą w obrębie islamu szyickiego - zajdytami. Organizacja jest sponsorowana przez Iran. Podczas wojny domowej Huti walczyli przeciwko uznawanemu przez Zachód i wspieranemu przez sunnickie państwa arabskie rządowi. W wojnie i z powodu towarzyszącego jej kryzysu humanitarnego zginęło - według szacunków ONZ - blisko 400 tys. osób. Walki w dużej mierze ustały w 2023 r. USA uznają Huti za organizację terrorystyczną.

Od początku lat 2000 deklaracją ruchu Huti jest hasło "Bóg jest wielki, śmierć Ameryce, śmierć Izraelowi, przekleństwo Żydom, zwycięstwo islamowi".

Źródło: www.portalmorski.pl

Kongres Technologii Wodorowych w Gdyni. Czas wyzwania, także dla żeglugi.

Gdynia pozostaje ważnym miejscem na wodorowej mapie Polski. Z jednej strony projekt realizowane m.in. wokół Portu Gdyni, z drugiej kolejny Kongres Technologii Wodorowych. Wnioski z dwudniowych dyskusji są jasne - wodór ma ogromny potencjał w procesie dekarbonizacji, ale jednocześnie potrzebne są poważne nakłady na infrastrukturę i prostsze, czytelne regulacje.

Jorgo Chatzimarkakis, CEO stowarzyszenia Hydrogen Europe podkreślał, że wodór był postrzegany przez lata jako pewna nisza technologiczna, ale teraz staje się coraz ważniejszy w procesach dekarbonizacji Europy. Chatzimarkakis przypominał, że w prezentacji związanej z nową strategią przemysłową Unii do technologii wodorowych odwoływano się wielokrotnie. A sam wodór ma ogromny potencjał wykorzystania dlatego, że łączy funkcje paliwa z magazynem energii. Na wypadek blackoutu energetycznego zgromadzone lokalnie zasoby wodoru mogą stać się skutecznym magazynem energii, także dla obiektów o znaczeniu strategicznym, jak np. centrów danych.

Stanisław Szultka, dyrektor Departamentu Rozwoju Gospodarczego w pomorskim Urzędzie Marszałkowskim podkreślał, że obecnie zmienia się mapa energetyczna Polski, jesteśmy wręcz świadkami ewolucji energetycznej, a centrum energetyczne naszego kraju przesuwa się nad Bałtyk. - Kiedyś zabiegaliśmy o inwestorów kapitałem ludzkim, dziś kluczowe znaczenie ma dostęp do energii, pewnej, zielonej, w rozsądnej cenie - podkreślał dyrektor Szultka.

Wielkie wyzwania dla regionu Bałtyku

Jednak na obecnym etapie rozwoju technologie wodorowe są ogromnym wyzwaniem i potrzebują odpowiednich regulacji i inwestycji. Paweł Seremak, szef szwedzkiej Rady Wodorowej podkreśla, że oceniając potencjał rozwoju rynku wodorowego nie powinno ograniczać się do poszczególnych regionów czy państw, ale na rynek należy patrzeć w kategoriach wszystkich państw basenu Morza Bałtyckiego. Takie podejście powoduje, że analizy biznesowe, w tym inwestycyjne, nabierają realnych kształtów. Na etapie uzgodnień i analiz biznesowych jest tzw. Bałtycki Korytarz Wodorowy łączący Polskę i Niemcy (potencjalnych odbiorców wodoru dla przemysłu) z Finlandią i Szwecją oraz krajami bałtyckimi. - Skala wyzwania jest ogromna, na początku przy realizacji takiego projektu potrzebne będą środki publiczne - ocenia Paweł Seremak. - Wraz z rozwojem rynku będą pojawiać się kolejni inwestorzy prywatni, gotowi inwestować w tej branży.

Problemem z inwestycjami jest też niepewność technologiczna.

- Jesteśmy w bardzo ciekawym momencie, jeśli chodzi o dekarbonizację żeglugi. Każdy podmiot na rynku ma świadomość, że dekarbonizacja będzie postępować, jest koniecznością. A jednocześnie nie zapadły jeszcze po stronie armatorów ostateczne decyzje czy paliwem przyszłości dla żeglugi będzie wodór, metanol czy może amoniak - podkreśla Katarzyna Gruszecka-Spychała, wiceprezesa Portu Gdynia uczestnicząca w Kongresie. - Każde rozwiązanie ma swoje plusy i minusy, np. amoniak jest bardzo toksyczny, więc inwestycje związane z magazynowaniem amoniaku musiałyby spełniać niezwykle restrykcyjne normy. Dla portów oznacza to, że prowadzenie inwestycji skupionych na jednym z tych paliw jest przedwczesne.

Gruszecka-Spychała podkreśla też, że potrzebne są jasne, prostsze, czytelne regulacje środowiskowe. - Jako Port Gdynia, spółka Skarbu Państwa, z ogromnym potencjałem, doświadczeniem i wsparciem poradzimy sobie z tymi przepisami, ale to nie oznacza, że każdy na rynku sobie poradzi. Widać, że wiele prywatnych podmiotów działających w branży ma z tym problem, te przepisy i wymogi sprawiają kłopot, co też jest barierą rozwoju technologii, w tym wodorowych.

Wyzwania stojące przed portami w zakresie dekarbonizacją są zresztą ogromne. W Porcie Gdynia promy w nowym terminalu są zasilane energią doprowadzaną z nabrzeża, dzięki czemu ich silniki nie muszą pracować podczas postoju w porcie. W następnej kolejności takie rozwiązanie będzie stosowane na nabrzeżu ro-ro, później w terminalach kontenerowych. - Ale prawdziwym wyzwaniem jest zasilenie w ten sposób wycieczkowców mówi

prezes Gruszecka-Spychała. - Moc potrzebna do zasilenia takiego statku jest ogromna. I nie jest to tylko kłopot w Gdyni, to kłopot każdego portu z wycieczkowcami. Identycznie jest np. w Tallinie, gdzie bardzo dbają o kwestie ekologiczne.

Transport wodorowy? Lepszy niż amoniak

- Wodór już jest obecny w transporcie i rozpycha się na rynku - podkreślał z kolei prof. Michał Wieczorowski, prezes Polskiej Izby Wodoru. Jako przykład skuteczności i możliwości technologii wodorowych wskazał innowacyjny samochód dostawczy na wodór wyprodukowany w Japonii. W tym pojeździe samochód jest napędzany wodorem, ale w przypadku awarii energetycznej staje się od razu "baterią" mogąca zasilać odbiorców w energię elektryczną. Profesor Wieczorowski zaznaczył, że największym wyzwaniem w gospodarce wodorowej nie jest proces produkcji tego paliwa, ale jego transport i magazynowanie. Na tych etapach bowiem może dochodzić do strat i generowane są największe koszty.

Jednocześnie profesor mówił o przewadze wodoru jako paliwa będącego potencjalną przyszłością żeglugi. Nie widzi w tej roli amoniaku.

- Jeśli doszłoby do zdarzenia statków i wycieku amoniaku, w postaci np. wody amoniakalnej skutki środowiskowe byłyby nieporównalnie gorsze niż w przypadku skażenia np. mazutem - mówił Michał Wieczorowski.

Amoniak w wodzie jest szczególnie niebezpieczny dla ryb i innych organizmów wodnych. Nawet niewielkie stężenia mogą zaburzać równowagę pH w wodzie i powodować zatrucia, uszkadzając skrzela oraz inne tkanki. W dużych ilościach może prowadzić do masowego wymierania organizmów wodnych.

Jedną z debat poświęconą była zastosowaniu wodoru w komunikacji miejskiej. W trakcie dyskusji Maciej Nietopiel, prezes zarządu spółki Polski Autobus Wodorowy, przekonywał, że oglądane w Internecie filmiki pokazujące rzekomą ogromną wybuchowość wodoru i pojazdów wodorowych są nieprawdziwe i nawiązują do poziomu zabezpieczeń sprzed kilkunastu lat. W trakcie eksploatacji nowoczesnych autobusów wodorowych nie doszło do takich wypadków.

Wielkie perspektywy dla branży

- Branża wodorowa bardzo ciekawie się rozwija i to w różnych wymiarach. Mamy tu kwestie technologiczne, ale też związane z infrastrukturą, finansowaniem, ubezpieczeniami. Wszystkie te kwestie są przedmiotem naszych debat i cieszą się ogromnym zainteresowaniem - podkreśla Renata Kałużna, dyrektor zarządzający, powermeetings.eu organizatora Kongresu. - Widać też, że ta branża jest dynamiczna, pojawia się wiele firm na rynku, wielu graczy, ten rynek w tej chwili jest w fazie bardzo dynamicznego rozwoju.

Wypowiedzi nie są autoryzowane.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Statki wyprodukowane w Chinach dopadną amerykańskie opłaty? Kontrowersyjny projekt administracji Trumpa.

Statki wyprodukowane w Chinach będą objęte specjalnymi opłatami w portach USA - zakłada projekt rozporządzenia wykonawczego prezydenta Donalda Trumpa. Co więcej, opłaty dotyczyć będą wszystkich statków pływających dla armatorów kupujących chińskie statki. To może uderzyć w cały rynek żeglugowy i największych armatorów.

Projekt rozporządzenia wykonawczego prezydenta USA z 27 lutego w sprawie opodatkowania flot korzystających z chińskich statków jest częścią szerszej strategii administracji amerykańskiej mającej na celu ograniczenie dominacji Chin w przemyśle stoczniowym i morskim oraz wzmocnienie rodzimego sektora żeglugowego.

Nieważna bandera i armator, ale miejsce produkcji

Rozporządzenie zakłada wprowadzenie opłat portowych dla statków powiązanych z Chinami, w tym zarówno tych pływających pod chińską banderą, jak i zbudowanych w chińskich stoczniach, niezależnie od miejsca rejestracji armatora lub bandery jego floty. Proponowane opłaty mogą sięgać nawet 1,5 miliona dolarów za każde zawinięcie do amerykańskiego portu, co stanowi gigantyczny wzrost kosztów operacyjnych dla armatorów korzystających z takich jednostek. Celem rozwiązania jest nie tylko ochrona amerykańskiego przemysłu stocznioowego, który od lat boryka się z marginalnym udziałem w globalnej produkcji (około 0,1% w porównaniu do ponad 50% Chin), ale także przeciwdziałanie nieuczciwym, według USA, praktykom handlowym Pekinu, takim jak subsydiowanie stoczni.

Projekt opiera się na wcześniejszych propozycjach Biura Przedstawiciela Handlowego USA (USTR), które kilka miesięcy temu sugerowało wprowadzenie kar finansowych dla chińskich operatorów i flot zawierających statki zbudowane w Chinach. W odróżnieniu od tych wstępnych założeń, projekt z 27 lutego rozszerza zakres opłat, obejmując również floty międzynarodowe, w których statki chińskiej produkcji stanowią istotną część. Przykładowo, opłaty mogą być naliczane proporcjonalnie do udziału chińskich jednostek we flocie, a nie tylko wtedy, gdy przekracza on określony próg (np. 25%, jak sugerowano wcześniej).

Uderzenie w największych graczy?

Administracja USA zamierza również wywierać presję na sojuszników, aby wprowadzili podobne regulacje w swoich portach, grożąc w przeciwnym razie retorsjami, takimi jak dodatkowe cła. Taki krok może poważnie wpłynąć na globalny handel morski, biorąc pod uwagę, że Chiny odpowiadają za około 50% światowej ładowności statków. Przewoźnicy tacy jak COSCO, MSC, Maersk czy Evergreen mogą zostać zmuszeni do zmiany tras, zwiększenia kosztów lub przeniesienia części operacji do portów w krajach nieobjętych tymi regulacjami, np. w Kanadzie czy Meksyku.

Jak bardzo najwięksi gracze są uzależnieni od chińskiej produkcji pokazuje przykład Maerska. W 2024 roku Maersk złożył zamówienia na nowe statki w Chinach, w tym na 10 kontenerowców o pojemności 17 000 TEU w stoczni Yangzijiang oraz potencjalnie na kolejne 12 jednostek o pojemności 16 000 TEU w New Times Shipbuilding (z opcją na sześć dodatkowych).

Motywacją administracji USA dla tych działań jest nie tylko ekonomia, ale także kwestie bezpieczeństwa narodowego. USA obawiają się, że chińska dominacja w budowie statków – zarówno cywilnych, jak i wojskowych – daje Pekinowi strategiczną przewagę, szczególnie w kontekście potencjalnego konfliktu. Dodatkowo, pojawiają się spekulacje, że nowe opłaty mogą pośrednio utrudniać przemyt substancji takich jak fentanyl, którego półprodukt często trafiają do Ameryki Północnej via chińskie porty i statki.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Rosja kontynuuje wywożenie sprzętu wojskowego z baz wojskowych w Syrii.

Rosja wciąż wywozi sprzęt wojskowy z syryjskich baz w Latakii i Tartus. W piątek rosyjski samolot Il-76MD wystartował z Latakii w kierunku Rosji, zgodnie ze zdjęciami satelitarnymi wykonanymi przez firmę technologii kosmicznych Maxar.

W ubiegłym tygodniu Morze Śródziemne opuścił rosyjski konwój zwany „syryjskim ekspresem”. Tworzyły go dwa statki transportowe Sparta IV i objęta sankcjami Zorza Polarna, którym od opuszczenia portu Tartus w Syrii towarzyszył okręt rosyjskiej marynarki wojennej Aleksander Szabalin. Flota zmierza do Rosji, transportując pojazdy wojskowe i sprzęt zabrany po wycofaniu się Kremla z Syrii.

Przez całą drogę konwój śledzony jest przez okręty i samoloty NATO. Gdy przepływał przez Cieśninę Gibraltarską podążał za nim hiszpański okręt patrolowy Furor.

Tuż po pokonaniu Cieśniny Gibraltarskiej, w połowie ubiegłego tygodnia konwój został spowolniony, ponieważ na mieliźnie utknęła Zorza Polarna.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Portowa Straż Pożarna Florian i Speed laureatami Gazel Biznesu 2024.

W tegorocznej, jubileuszowej 25. edycji prestiżowego rankingu Gazele Biznesu 2024, organizowanego przez redakcję Pulsu Biznesu, w gronie laureatów znalazły się dwie prężnie rozwijające się firmy: Portowa Straż Pożarna Florian Sp. z o.o. oraz Speed Sp. z o.o..

Ranking Gazele Biznesu to jedno z najstarszych i najbardziej cenionych zestawień polskich przedsiębiorstw, które dynamicznie się rozwijają. Otrzymanie tego tytułu oznacza, że firma nie tylko utrzymuje stabilną kondycję finansową, ale także systematycznie zwiększa swoje obroty oraz buduje zaufanie wśród klientów i partnerów biznesowych.

Portowa Straż Pożarna Florian Sp. z o.o. od lat zapewnia najwyższe standardy ochrony przeciwpożarowej w sektorze portowym. Otrzymane wyróżnienie jest dowodem na dynamiczny rozwój firmy oraz jej kluczową rolę w podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa w obszarach portowych.

– Tytuł Gazeli Biznesu 2024 to dla nas ogromne wyróżnienie, które motywuje nas do dalszego doskonalenia usług i podnoszenia standardów bezpieczeństwa. Szczególne podziękowania kierujemy do Portu Gdańsk za wieloletnią współpracę i wsparcie, które miały istotny wpływ na nasz rozwój – podkreśla zarząd firmy.

Speed Sp. z o.o., specjalizująca się w logistyce i transporcie portowym, również znalazła się w gronie laureatów. Firma nie zwalnia tempa i ma ambitne plany na najbliższe lata. Koncentruje się na ekspansji w Gdańsku, rozwoju działalności w Szczecinie oraz budowie terminala zbożowego.

– Planowany wzrost przepustowości do ponad 4 milionów ton rocznie to dowód na nasze dążenie do ciągłego rozwoju. Wiele zależy od warunków rynkowych i infrastruktury portowej, ale jedno jest pewne – jesteśmy gotowi, by rosnąć i podejmować kolejne wyzwania – mówi zarząd Speed Sp. z o.o.

Wspólny sukces, wspólna przyszłość

Obie firmy podkreślają, że ich sukces nie byłby możliwy bez zaangażowania klientów, kontrahentów oraz zespołów pracowników, którzy każdego dnia przyczyniają się do dynamicznego rozwoju przedsiębiorstw.

Tytuł Gazeli Biznesu 2024 to nie tylko prestiżowe wyróżnienie, ale także zobowiązanie do dalszego podnoszenia standardów i umacniania pozycji rynkowej. Zarówno Portowa Straż Pożarna Florian, jak i Speed Sp. z o.o. z optymizmem patrzą w przyszłość, gotowe na kolejne wyzwania i sukcesy.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Szyny bez granic. ArcelorMittal Poland rusza z ekspresowym, morskim transportem do Skandynawii.

ArcelorMittal Poland realizuje przełomowy transport swoich długich szyn do Skandynawii. 260 ton 120-metrowej szyny oraz 520 ton szyny 60-metrowej dotarło do szwedzkich odbiorców wyjątkową logistyczną operacją. Z huty w Dąbrowie Górniczej szyny trafiły koleją do Świnoujścia, gdzie bez przeładunku, wprost z wagonów, wjechały na specjalny prom kolejowy, który zawinął do Ystad.

Transport ten to efekt wznowienia nieczynnego od 2019 roku połączenia kolejowo-promowego między Świnoujściem a szwedzkim portem Ystad.

– To dla nas świetna wiadomość, bo do tej pory musieliśmy transportować szyny do klientów w tym rejonie okrężną drogą przez Niemcy i port w Rostock – wyjaśnia Witold Hickiewicz, kierownik ds. projektów logistycznych w ArcelorMittal Poland.

25 tysięcy ton rocznie

Spółka szacuje, że w najbliższych latach, dzięki nowej trasie, dostarczy do Skandynawii nawet 25 tysięcy ton długich szyn rocznie.

– Jesteśmy dumni, że nasze wysiłki przyniosły efekt. W tym roku i w kolejnych latach planujemy przewieźć promem ze Świnoujścia większość zamówień długiej szyny do krajów skandynawskich – podkreśla Maciej Graczyk, szef ds. zakupów odpowiedzialny za logistykę kolei.

ArcelorMittal Poland produkuje w Dąbrowie Górniczej różne profile szynowe spełniające międzynarodowe normy. W zeszłym roku spółka wprowadziła do produkcji komercyjnej nową szynę z utwardzaną główką. Jak podkreślają przedstawiciele firmy, niemal 100 proc. wyrobów długich transportowanych jest koleją.

Ekologiczna logistyka w praktyce

Kolejowy transport szyn to nie tylko wygoda, ale i sposób na ograniczenie emisji CO₂.

– Ponad 40 proc. naszych wyrobów gotowych transportujemy do klientów koleją. Taka forma transportu jest znacznie mniej emisyjna. Cieszymy się, że będziemy mogli realizować teraz szybkie transporty naszych wyrobów promem kolejowym – mówi Wojciech Koszuta, prezes i dyrektor generalny ArcelorMittal Poland.

Firma testuje również nowoczesne, niskoemisyjne rozwiązania w transporcie drogowym.

– Przeprowadziliśmy testy ciężarówek elektrycznych, tych napędzanych HVO, a ostatnio także biogazem. Redukcja oddziaływania transportu na środowisko to integralna część naszej dekarbonizacyjnej strategii – dodaje Wojciech Koszuta.

Nowa trasa kolejowo-promowa to nie tylko przełom dla ArcelorMittal Poland, ale także szansa na usprawnienie dostaw i ograniczenie śladu węglowego w transporcie ciężkich wyrobów stalowych na rynki skandynawskie.

Źródło: www.gazetamorska.pl

Francuska marynarka wojenna przechwytuje gigantyczny transport narkotyków u wybrzeży Afryki.

Na rozkaz prefekta ds. żeglugi atlantyckiej oraz prokuratora publicznego w Breście, francuski okręt marynarki wojennej przechwycił rekordową ilość 6386 kg kokainy z kutra rybackiego operującego u wybrzeży Afryki. Operacja ta jest wynikiem międzynarodowej współpracy sił morskich i służb specjalnych, potwierdzając skuteczność wspólnych działań na rzecz walki z przemytem narkotyków.

Skala operacji i międzynarodowa koordynacja

Biuro ds. Zwalczania Narkotyków (OFAST) podjęło decyzję o interwencji na podstawie informacji przekazanych przez partnerów z Centrum Analiz i Operacji Morskich (MAOC-N), brytyjskiej Narodowej Agencji ds. Przestępczości (NCA) oraz amerykańskiej Agencji ds. Zwalczania Narkotyków (DEA). Francuska marynarka wojenna, działając z pokładu lotniskowca śmigłowcowego, przeprowadziła interwencję przy wsparciu dwóch śmigłowców — Dauphin i Cougar — oraz drona.

Kuter rybacki o długości około 20 metrów, zarejestrowany w Gujanie, został zatrzymany zgodnie z międzynarodowym prawem, za zgodą państwa bandery, co przewiduje artykuł 17 Konwencji Narodów Zjednoczonych o zwalczaniu nielegalnego obrotu środkami odurzającymi. Konfiskata i zniszczenie narkotyków o wartości ponad 370 milionów euro

Na pokładzie kutra zabezpieczono 6386 kg kokainy o szacowanej wartości rynkowej blisko 371 milionów euro. Narkotyki przewieziono na okręt francuski, a następnie — na mocy decyzji prokuratury w Breście — zostały one zniszczone. Cała operacja stanowi przykład doskonałej współpracy międzynarodowej, która doprowadziła do poważnego uderzenia w struktury zorganizowanej przestępczości.

Francuska obecność morska w regionie

Marine nationale (Marynarka Wojenna Francji red.) od lat aktywnie uczestniczy w misjach zabezpieczających szlaki handlowe i morskie na wodach Zachodniej i Środkowej Afryki. Stała obecność jednego lub dwóch okrętów, wspieranych przez samolot patrolowy w Zatoce Gwinejskiej, to element operacji Corymbe. Misja ta jest częścią większej strategii budowania bezpieczeństwa morskiego, wypracowanej w ramach tzw. procesu z Jaunde oraz skoordynowanej obecności morskiej promowanej przez Unię Europejską.

Sukces tej operacji potwierdza, jak kluczowe znaczenie ma współpraca międzynarodowa w ochronie szlaków morskich. Sektor morski, w tym polskie porty i armatorzy, musi być przygotowany na dynamiczne zmiany w zakresie bezpieczeństwa i ochrony przed zagrożeniami, takimi jak przemyt. Francuska operacja pokazuje, że skuteczność działań opartych na sojuszach międzynarodowych może realnie wpływać na ograniczenie nielegalnych działań na morzu.

Gazeta Morska będzie dalej monitorować rozwój sytuacji na międzynarodowych wodach, szczególnie w kontekście działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa i stabilności transportu morskiego.

Źródło: www.gazetarkamorska.pl

RV Flip: ikona oceanografii powraca do służby. Nowoczesność spotyka historię.

Kiedy w 1962 roku RV Flip po raz pierwszy wypłynął na wody oceanu, nikt nie przypuszczał, że stanie się symbolem ludzkiej pomysłowości w badaniach morskich. Ta niezwykła platforma, zdolna do pionowego ustawienia się na środku morza, przez dekady dostarczała naukowcom danych, których nie dało się zdobyć nigdzie indziej. Po latach służby, wycofaniu i niemal tragicznym końcu na złomie, RV Flip wraca do gry dzięki organizacji DEEP. W 2026 roku, po modernizacji, znów ma szansę zrewolucjonizować oceanografię. Co sprawia, że ten statek wciąż budzi emocje i dlaczego jego historia to coś więcej niż tylko techniczna ciekawostka?

Statek badawczy RV Flip (Floating Instrument Platform) to prawdziwa legenda w świecie oceanografii. Zbudowany w 1962 roku przez Scripps Institution of Oceanography we współpracy z Office of Naval Research (ONR), przez dekady służył naukowcom do badań nad akustyką podwodną, dynamiką fal i wymianą energii między oceanem a atmosferą. Jego unikalna zdolność do "przechylania" z pozycji poziomej na pionową, osiągając stabilność niespotykaną na innych jednostkach, uczyniła go ikoną badań morskich. W 2024 roku, po okresie wycofania, RV Flip zyskał nowe życie dzięki organizacji DEEP, która planuje przywrócić go do służby w 2026 roku. Jakie możliwości oferuje ta niezwykła platforma i dlaczego wciąż fascynuje branżę morską?

RV Flip: Inżynieria na miarę oceanu

RV Flip nie jest zwykłym statkiem – to pływająca platforma badawcza o długości 108 metrów i wadze 700 ton, holowana na miejsce badań. Proces przechyłu, trwający około 30 minut, polega na zalewaniu rufowych zbiorników balastowych wodą morską, co pozwala zanurzyć 91 metrów kadłuba pod wodę, pozostawiając 17 metrów nad powierzchnią. Dzięki temu jednostka staje się niewrażliwa na fale powierzchniowe, oferując stabilność kluczową dla precyzyjnych pomiarów akustycznych, geofizycznych czy meteorologicznych. Wewnątrz wszystko – od

laboratoriów po kwatery załogi – dostosowano do obu orientacji, z obrotowymi meblami i urządzeniami, co czyni RV Flip technologicznym cudem swojej epoki.

Zastosowanie w badaniach morskich

Przez ponad 50 lat RV Flip wspierał badania nad propagacją dźwięku pod wodą (kluczowe dla marynarki wojennej USA), zachowaniem ssaków morskich, a także zmianami klimatycznymi. Jego brak własnego napędu eliminuje hałas, co jest nieocenione w eksperymentach akustycznych. Platforma mogła pomieścić 11 naukowców i 5 członków załogi, działając autonomicznie przez miesiąc. Po ostatnim rejsie w 2017 roku i wycofaniu przez ONR w 2020, jednostka niemal zakończyła żywot na złomie w Meksyku w 2023 roku. Jednak DEEP, organizacja specjalizująca się w eksploracji głębin, dostrzegła potencjał RV Flip i odkupiła go w 2024 roku.

Powrót do służby w 2026 roku

Plany DEEP zakładają modernizację RV Flip, wyposażenie go w najnowsze technologie badawcze i dostosowanie do współczesnych wyzwań, takich jak monitorowanie zmian klimatycznych czy eksploracja głębin oceanicznych. Po remoncie jednostka ma wrócić na morze na początku 2026 roku, łącząc historyczną konstrukcję z nowoczesnymi rozwiązaniami. To wydarzenie budzi zainteresowanie zarówno w branży morskiej, jak i wśród entuzjastów oceanografii, którzy widzą w RV Flip symbol trwałej innowacyjności.

Dlaczego RV Flip wciąż inspiruje?

W erze satelitów i autonomicznych dronów podwodnych RV Flip pozostaje unikalny dzięki swojej stabilności i wszechstronności. Jego powrót to nie tylko hołd dla przeszłości, ale i dowód, że tradycyjne rozwiązania mogą współgrać z nowoczesną nauką. Wpisując się w trendy zrównoważonego rozwoju i eksploracji mórz, RV Flip może odegrać kluczową rolę w badaniach nad ochroną oceanów – tematem coraz bardziej istotnym w kontekście globalnych zmian.

. Źródło: www.gazetamorska.pl

Wzorcowa akcja ratunkowa u wybrzeży Ustki. Współpraca, która ratuje życie.

Do Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego wpłynęło zgłoszenie o awarii silników na łodzi znajdującej się na wysokości Jarosławca. Na pokładzie przebywały trzy osoby. Do akcji natychmiast zadysponowano jednostkę R-17 z Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (MSPiR), patrolowiec Straży Granicznej oraz śmigłowiec z Gdynskiej Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej RP.

Załoga śmigłowca zlokalizowała łódź około 12 mil morskich od brzegu na wysokości Ustki. Po dotarciu jednostki R-17 i upewnieniu się, że nikt nie wymaga pilnej ewakuacji ani pomocy medycznej, śmigłowiec powrócił do bazy. Ratownicy MSPiR oraz załoga łodzi Straży Granicznej zabezpieczyli trzech mężczyzn i rozpoczęli holowanie uszkodzonej jednostki.

– To doskonały przykład, jak powinna wyglądać współpraca służb na morzu. Straż Graniczna, Marynarka Wojenna i MSPiR działają jak dobrze naoliwiona maszyna. Każda z tych formacji ma swoje zadania, ale gdy trzeba ratować ludzi, tworzą jeden zespół – sprawny, szybki i skuteczny – podkreśla Sebastian Kluska, dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

Akcja pokazuje, że współpraca służb nie jest pustym hasłem, a rzeczywistością, która przekłada się na uratowane życie i bezpieczeństwo na Bałtyku. MSPiR, Straż Graniczna i Marynarka Wojenna RP to formacje, które – jak pokazało to zdarzenie – potrafią błyskawicznie reagować i wspólnie działać w najtrudniejszych warunkach. To wzór do naśladowania w zakresie morskiego ratownictwa.

– Naszym priorytetem zawsze jest bezpieczeństwo ludzi. Każda minuta się liczy, a w takich akcjach nie ma miejsca na chaos. To, co wydarzyło się pod Ustką, to esencja profesjonalizmu służb ratunkowych – dodaje Sebastian Kluska.

W dobie dynamicznych zmian i rosnącej liczby jednostek rekreacyjnych na wodach Bałtyku, takie akcje pokazują, że polskie służby ratownicze są gotowe na każde wyzwanie. Współdziałanie trzech kluczowych formacji morskich – MSPiR, Straży Granicznej i Marynarki Wojennej RP – stanowi fundament bezpieczeństwa na polskim wybrzeżu. Tak w zakresie ochrony infrastruktury krytycznej, jak i ochrony tego, co najcenniejsze, a więc ludzkiego życia.

Do zdarzenia doszło 15 marca 2025 r. około godziny 16:42.

Źródło: www.gazetamorska.pl

Jak Polacy oceniają jakość swojego życia? Mówią o zmianie sytuacji materialnej.

Prawie 60 proc. Polaków twierdzi, że w ciągu ostatniego roku zmianie uległa ich sytuacja materialna i żyje im się gorzej – wynika z sondażu IBRiS dla "Rzeczpospolitej". Bardzo źle swoją sytuację postrzegają ludzie młodzi – 82 proc. twierdzi, że żyje im się coraz gorzej.

W badaniu zadano respondentom pytanie o to, czy w ciągu ostatniego roku zmianie uległa ich sytuacja materialna. Młodzi, czy starsi - kto odczuwa dotkliwie zmiany?

Jak podaje poniedziałkowa "Rz", 57,5 proc. badanych twierdzi, że ma poczucie, że żyje się gorzej, a gospodarstwa domowe zbiedniały. Specjalnych zmian nie zauważa 29,8 proc. ankietowanych – twierdzą oni, że żyje im się tak samo jak przed rokiem. Poprawę sytuacji materialnej zauważyło 9,3 proc. badanych. Pozostali ankietowani byli niezdecydowani.

Gazeta zwraca uwagę, że gorzej żyje się 85 proc. badanych w wieku 50–59 lat oraz 82 proc. między 18. a 29. rokiem życia. Jak zaznacza "Rz", kontrastuje to wyraźnie z osobami powyżej 70 lat – tylko 19 proc. z nich (najniższy odsetek w badaniu) twierdzi, że żyje im się gorzej niż przed rokiem.

Więć, czy miasto - gdzie mieszkańcy są bardziej zadowoleni z życia?

Z badania wynika, że pogorszenie warunków życia dostrzegają przede wszystkim mieszkańcy wsi (67 proc.), ale też ponad połowa małych i dużych miast (po 55 proc.). O tym, że żyje im się gorzej, jest przekonanych aż 93 proc. wyborców PiS z 2023 r. oraz 19 proc. wyborców KO z tamtych wyborów. Większość wyborców KO ma poczucie, że żyje im się tak samo (57 proc.).

"Wyniki tego badania na pewno kontrastują z badaniami CBOS, danymi GUS – tymi, które pokazują nastroje konsumenckie, obecne i przyszłe. Te, którymi chwala się rządzący, i które dotyczyły lutego. I które jednocześnie dały rządzącym nadzieję" – mówi "Rzeczpospolitej" prezes IBRiS Marcin Duma.

"Jest jeszcze jedna kwestia. Ekonomisci już zauważyli, że nawet dobre dane mogą się rozjechać z realnymi emocjami. Akurat ten sondaż wydaje się być zgodny z emocjami, które identyfikujemy w badaniach jakościowych" – podkreśla Duma. Jak dodaje, jest to "poważny sygnał dla koalicji rządzącej".

Badanie zostało przeprowadzone metodą CATI 7-8 marca 2025 r. na 1067-osobowej grupie respondentów.

Źródło: www.pap.com.pl

Bankierzy milionerzy. Imponujące pensje prezesów.

Nawet ponad 7 mln zł można było zarobić w minionym roku w zarządach krajowych banków - czytamy w "Dzienniku Gazecie Prawnej". Takie wynagrodzenie uzyskało dwóch finansistów, ale tylko jeden prezes: Michał Gajewski z Santander Bank Polska.

Dziennik przedstawił wynagrodzenia prezesów banków w 2024 r. (kwoty brutto): Michał Gajewski z Santander Bank Polska - 7,1 mln zł, Joao Bras Jorge z Banku Millennium - 5,4 mln zł, Brunon Bartkiewicz z ING Banku Śląskiego - 5,4 mln zł, Przemysław Gdański z BNP Paribas Bank Polska - 4,8 mln zł, Elżbieta Czetwertyńska z Banku Handlowego - 4,6 mln zł.

"W dużych instytucjach z sektora prywatnego standardem stało się, że łączne płace prezesów – składające się z części stałej, premii i dodatkowych korzyści, takich jak ubezpieczenie, samochód, a w przypadku obcokrajowców również pokrycie kosztów pobytu w Polsce – to równowartość nieco ponad 1 mln euro" - czytamy w artykule "DGP".

"Łącznie na wynagrodzenia, premie i korzyści dla członków zarządów dziewięć giełdowych banków wydało 215 mln zł" - dodała gazeta.

Źródło: www.pap.com.pl

Ornitolog: ptaki przylatują do Polski wcześniej niż przez lata.

W ostatnich dekadach obserwujemy znaczące zmiany w wiosennych migracjach ptaków, co wynika głównie z ocieplenia klimatu. Wiele gatunków przylatuje do Polski o kilka-kilkanaście dni wcześniej, a rekordzistka - niewielka kapturka - o blisko miesiąc wcześniej - powiedział PAP ornitolog prof. Grzegorz Neubauer.

W Polsce można spotkać zarówno ptaki osiadłe, które pozostają na miejscu przez cały rok, jak i wędrowne, odlatujące na zimę w cieplejsze rejony świata. Wiele naszych ptaków należy do tej drugiej grupy. Ich migracje są wynikiem konieczności znalezienia pożywienia, które w chłodniejszych miesiącach staje się trudniej dostępne.

Jaskółki, jerzyki, muchołówki i wiele innych gatunków co roku pokonuje więc tysiące kilometrów, często docierając aż do Południowej Afryki. Z kolei niektóre sikory, dzięcioły, kruki czy wróble, przystosowane do radzenia sobie z niskimi temperaturami i potrafiące znaleźć pożywienie nawet w trudnych warunkach, zimują na miejscu.

Każdej wiosny ptaki wędrowne powracają jednak na tereny lęgowe, aby się rozmnażać. Przez wieki schemat ich wędrówek był podobny, ale w ostatnich dekadach naukowcy zaczęli obserwować dość znaczące zmiany. Przypisują je przede wszystkim ociepleniu klimatu i związanym z nim dynamicznym wahaniom pogodowym.

Jak wyjaśnił PAP dr hab. Grzegorz Neubauer, prof. Muzeum i Instytutu Zoologii PAN w Warszawie, największe zmiany w terminach wiosennych przylotów ptaków do Polski nastąpiły wśród gatunków, które zimują w Europie Zachodniej.

Przykładem może być kapturka, ptak wielkości wróbla, której populacja nauczyła się zimować na Wyspach Brytyjskich zamiast w Afryce, co znacznie skraca jej drogę powrotną. Jeszcze kilkadziesiąt lat temu pierwsze osobniki tego gatunku pojawiały się w Polsce w kwietniu, dziś można je usłyszeć już w połowie marca.

„Ta część populacji, która zimuje w Wielkiej Brytanii, ma do pokonania dystans ok. 1000 km, a więc znacznie mniej niż kapturki zimujące w Afryce. Dlatego pojawia się w kraju wcześniej. Wiąże się z tym większa liczba lęgów w ciągu roku i większa produkcja młodych. W ostatnich latach kapturka cały czas odnotowuje wzrost populacji. W niektórych okolicach jest już prawie tak samo liczna jak zięba” - powiedział ekspert.

W przypadku innych gatunków zmiany, choć również zauważalne, nie są aż tak spektakularne. Najmniej zmieniły się zwyczajnie migracyjne ptaków zimujących najdalej. „Przylatują do nas w podobnym terminie co przed laty, ponieważ są uzależnione od dostępności późno pojawiającego się pokarmu (głównie owadów) na lęgowskich. Ogromne znaczenie mają również warunki pogodowe na całej trasie - pogodę niesprzyjającą kontynuowaniu wędrówki ptaki najczęściej muszą przeczekać. Np. kilka sezonów temu świstunka leśna dotarła do Polski znacznie później niż zazwyczaj (mimo ocieplenia klimatu), bo po drodze napotkała na wyjątkowo niekorzystny, zimny front nad Bałkanami” - przypomniał prof. Neubauer.

Ornitolog wytłumaczył, że skutki takich zmian mogą być dwojakie. Choć może się wydawać, że wcześniejszy przylot daje zawsze ptakom przewagę, nie jest to prawda. Wczesna wiosna charakteryzuje się coraz częściej gwałtownymi zmianami pogody, które nie są dla ptaków korzystne.

„Pogoda wiosną staje się coraz bardziej niestabilna. Długie okresy ciepła są przeplatane nagłymi falami zimna. Jeśli ptaki przylecą za wcześnie, może się okazać, że nie mają czym się pożywić i muszą czekać z rozpoczęciem lęgów. Albo kiedy rozpoczną lęgi, a potem przyjdzie fala zimna, skutki także będą fatalne. Np. mogą przerwać składanie jaj lub pisklęta zginą z głodu” – wyjaśnił naukowiec.

Jednak w wielu przypadkach wczesny przylot rzeczywiście jest dla ptaków pozytywny. Niedawne badania ornitologów z Uniwersytetu Wrocławskiego wykazały, że np. trzcinniczek na skutek szybszych przylotów ma więcej lęgów w ciągu roku i wyprowadza większą liczbę młodych, niż to miało miejsce w latach 80.

Jak podkreślił ekspert z MiIZ, migracje ptaków to skomplikowany proces zależny od wielu czynników – zarówno klimatu, jak i warunków na trasie migracji. Zmiany, które dziś obserwujemy, mogą mieć dalekosiężne konsekwencje, dlatego warto obserwować je w długoterminowej perspektywie.

Źródło: www.naukawpolsce.pl

Naukowcy z Politechniki Wrocławskiej pracują nad nowymi materiałami do budowy okrętów wojskowych.

Zespół naukowców z Politechniki Wrocławskiej wchodzi w skład międzynarodowego konsorcjum, które rozpoczęło badania nad nowymi materiałami technologii stealth dla okrętów wojennych – podała w środę wrocławska uczelnia.

Projekt, w którym uczestniczą badacze z Wydziału Mechanicznego Politechniki Wrocławskiej, nosi nazwę ADMIRABLE, a jego budżet to 10 mln euro. Realizowany jest przez konsorcjum, w którego skład wchodzi firmy stoczniowe i ośrodki badawcze. Przedsięwzięcie finansowane jest z Europejskiego Funduszu Obronnego.

Konsorcjum chce opracować nowy materiał do budowy okrętów wojskowych w technologii stealth (nazwa określająca metody, strategie i technologie kamuflowania obiektów wojskowych i strategicznych). Obiekty wykonane w tych technologiach cechuje niższa wykrywalność, na przykład przez radary.

„W naszym projekcie wspólnie zamierzamy opracować nowy materiał na bazie kompozytów, który nie tylko będzie zapewniał skuteczną ochronę przed wykryciem, ale także będzie bardziej wydajny i zapewni co najmniej taką samą odporność balistyczną lub wyższą niż materiały na bazie stali” – podkreślił cytowany w komunikacie uczelni prof. Tomasz Kurzynowski, kierownik grantu na Politechnice Wrocławskiej.

Dodał, że dzięki zastosowaniu zaawansowanych technologii wytwórczych, w tym technik przyrostowych oraz materiałów kompozytowych, badacze z wrocławskiego zespołu zamierzają zredukować masę materiału stealth do około 160 kg na metr kwadratowy, czyli o około 10 proc. w stosunku do obecnie stosowanych.

Dzięki redukcji wagi materiałów użytych do budowy okrętów będą mogły one rozwijać większe prędkości, a przy tym zużywać mniej energii.

Opracowywany materiał ma powstać w wyniku połączenia kilku procesów produkcyjnych. „Materiał kompozytowy będzie składał się z różnych surowców, np. metali czy polimerów, o różnych mikrostrukturalnych geometriach dla każdej warstwy i różnych cechach, np. mechanicznych, elektrycznych czy chemicznych. Obecnie żadna technika produkcyjna nie byłaby w stanie połączyć wytwarzania ich razem. Dlatego w ramach naszej współpracy będziemy także dążyć do opracowania połączonego procesu produkcji tego metamateriału kompozytowego, jak nazywamy go w naszej dokumentacji” – tłumaczył dr inż. Wojciech Stopyra, lider zespołu ds. wytwarzania przyrostowego w projekcie.

Wrocławscy badacze mają stworzyć warstwę tego metamateriału. Powstanie ona w technologiach przyrostowych (druku 3D) z polimerów, stopów metalicznych i ceramiki.

„Strukturę tej warstwy nazywa się +sandwichową+, czyli kanapkową. Z zewnątrz pokryje ją powłoka ceramiczna o wysokiej twardości, której zadaniem będzie zmiana trajektorii pocisku uderzającego w ten materiał. Wewnątrz natomiast znajdują się stopy metaliczne w formie kratownic, czyli materiał o kompozycji ażurowej, którego zadaniem będzie pochłanianie energii uderzenia pocisku, czyli zatrzymanie go” – tłumaczył dr Stopyra.

Ostatnia powłoka ma się składać z polimerów, a jej zadaniem będzie „przechwycenie” odłamków pocisku. „Można to sobie wyobrazić, przypominając, jak rozbija się szyba w samochodzie. Nie rozbryzguje się na drobniutkie kawałki, bo ma w sobie warstwę folii, która trzyma te małe odłamki” – dodał prof. Kurzynowski.

Metamateriał, nad którym pracują wrocławscy naukowcy, będzie mógł znaleźć zastosowanie nie tylko do budowy okrętów wojskowych, ale też w innych konstrukcjach o przeznaczeniu militarnym.

Prace nad projektem ADMIRABLE potrwać trzy lata. W skład konsorcjum wchodzi ośrodki z Hiszpanii, Włoch, Niemiec, Luksemburga, Cypru i Polski. Projektem zarządza hiszpańska firma stoczniowa Navantia. Uczestnikiem konsorcjum jest także włoskie przedsiębiorstwo stoczniowe Fincantieri, największe w Europie i czwarte na świecie.

Źródło: www.naukawpolsce.pl

Kłopoty polskich szpitali coraz większe. Tak, jak zadłużenie.

Szpitaly powinny być gotowe na wypadek konfliktu zbrojnego. Nie można więc tracić kolejnego roku na rozmowy o finansach NFZ. Należy działać, uznali uczestnicy debaty "Sytuacja finansowa szpitali i ich wiarygodność w oczach dostawców i instytucji finansowych zorganizowanej przez "Dziennik Gazetę Prawną".

Jak informuje w poniedziałek "DGP" po trzech kwartałach 2024 r. zadłużenie szpitali osiągnęło 21,7 mld zł. "To o 1 mld zł więcej niż rok wcześniej, a w kolejnych miesiącach sytuacja może się pogorszyć. Po wybuchu pandemii COVID-19 odsetki 'bardzo' wzrosły, co sprawia, że szpitale mają coraz większy problem ze spłacaniem kredytów" - wskazuje gazeta.

Według "DGP" eksperci podczas debaty podali, że z powodu "permanentnego" braku pieniędzy szpitale mają problem z płaceniem kontrahentom, wywiązywaniem się ze zobowiązań wobec ZUS, czy wypłacaniem pensji na czas. Zaczyna też być ograniczana działalność niektórych oddziałów, głównie położnictwa i ginekologii. W najgorszej sytuacji są szpitale powiatowe; około 30 proc. z nich nie ma środków na utworzenie rezerw finansowych - podkreślili.

Zła sytuacja szpitali może mieć też wpływ na dostawców leków czy sprzętów, którzy często są polskimi firmami - zauważali eksperci. Jak przekazał podczas debaty Marek Kowalski, przewodniczący Federacji Przedsiębiorców Polskich, firmy nie wiedzą, jak planować kolejne dostawy, ponieważ rynek nie otrzymuje informacji. Niepewność może z kolei doprowadzić do wzrostu cen leków, sprzętu czy usług - dodał prof. Artur Nowak-Rak z Katedry Integracji i Prawa Europejskiego w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie. "Zbroimy się, ale elementem przygotowań powinno być również przygotowanie systemu opieki zdrowotnej do ewentualnego wysiłku zbrojnego" - wskazał cytowany w "DGP" profesor i zaznaczył, że w związku z tym "nie powinniśmy pozwalać" na destabilizację łańcuchów dostaw.

Propozycje przedsiębiorców

Jak wskazała gazeta, Federacja Przedsiębiorców Polskich przygotowała propozycję reformy szpitali, która zakłada m.in. połączenie składki zdrowotnej i chorobowej, która według Kowalskiego da 15 mld zł dodatkowych wpływów do budżetu NFZ oraz skróci kolejki do lekarzy, ponieważ leczenie stanie się bardziej efektywne. Federacja zaproponowała też: uszczelnienie systemu prywatnej ochrony zdrowia, poprzez danie Polakom możliwości odliczania od podatku kosztów usług zdrowotnych, co dałoby kolejne 5 mld zł; podniesienie składki zdrowotnej o 0,5 p.p.; przejęcie przez ZUS wypłaty chorobowego od 15 dnia, a nie od 31. Prof. Artur Nowak-Rak, zauważył podczas debaty, że wprowadzenie takiej reformy, będzie wymagać "akceptu społecznego".

Źródło: www.pap.pl

Koszmarne wypadek na placu Rodła w Szczecinie. Sąd wydał decyzję.

Szczeciński Sąd Okręgowy poparł wniosek prokuratury, która rekomendowała umorzenie postępowania wobec sprawcy wypadku na placu Rodła, do którego doszło 1 marca 2024 r. Grzegorz Ł. wjechał wówczas rozpędzonym samochodem w grupę ludzi, znajdującą się na przejściu dla pieszych oraz chodniku. W wyniku zdarzenia jedna osoba zmarła a 21 zostało rannych. Zgodnie z decyzją sądu, mężczyzna będzie przymusowo leczony w zamkniętym zakładzie.

W wyniku zdarzenia jedna osoba zmarła, 21 zostało rannych, a Grzegorz Ł. słyszał zarzuty m.in. usiłowania zabójstwa i spowodowania katastrofy w ruchu lądowym. Groziło mu dożywocie

Sąd umorzył postępowanie przeciwko Grzegorzowi Ł. i zastosował wobec niego środek zabezpieczający w postaci przymusowego leczenia w zamkniętym zakładzie oraz orzekł dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów przez sprawcę i przepadek samochodu użytego podczas zdarzenia

Decyzję uzasadniono całkowitą niepoczytalnością sprawcy
Sędzia Józef Grocholski podzielił opinie biegłych psychiatrów i psychologa, że 33-letni Grzegorz Ł., w chwili popełnienia czynu miał w pełni zniesioną poczytalność.

— Ustalając, że zachowanie podejrzanego Grzegorza Ł. wypełniło znamiona zarzucanych mu czynów, których dopuścił się, mając z przyczyn chorobowych zniesioną zdolność rozumienia znaczenia czynu oraz pokierowania swoim postępowaniem (...) sąd postanawia umorzyć postępowanie karne — ogłosił sędzia Grocholski w wydanym w piątek postanowieniu.

Sąd zdecydował się zastosować wobec Grzegorza Ł. środek zabezpieczający "w postaci umieszczenia go w zamkniętym zakładzie psychiatrycznym". Sąd orzekł też dożywotni zakaz prowadzenia "wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym" oraz przepadek samochodu osobowego, który był narzędziem przestępstwa.

1 marca 2024 r. 33-letni Grzegorz Ł. rozpędzonym samochodem wjechał w grupę ludzi na pl. Rodła w Szczecinie, na przejściu dla pieszych i chodniku. W wyniku tego zdarzenia 21 osób zostało rannych. Wśród nich były dzieci. Stan dwóch kobiet lekarze określili jako krytyczny. Najciężej poszkodowana zmarła kilkanaście tygodni później.

Sprawca został zatrzymany kilka minut po zdarzeniu — uciekał i kilometr dalej spowodował kolizję z trzema pojazdami.

Grzegorz Ł. słyszał zarzuty usiłowania zabójstwa wielu osób, spowodowania katastrofy w ruchu lądowym, ucieczki z miejsca wypadku oraz spowodowania obrażeń kwalifikowanych z art. 156 [ciężki uszczerbek na zdrowiu] oraz art. 157 kk [lekki i średni uszczerbek]. Groziło mu dożywocie.

Od 1 marca 2024 r. podejrzany przebywa w areszcie. Został poddany obserwacji psychiatrycznej.
Mężczyzna przyznał się do winy

Podczas posiedzenia sędzia podkreślił, że w sprawie zgromadzono bardzo obszerny materiał dowodowy: nagrania z monitoringu, zeznania świadków, opinie sądowo-psychiatryczne. Przypomniał, że podejrzany przyznał się do winy. Zaznaczył, że zebrano pełną dokumentację medyczną, w tym jego wcześniejsze konsultacje.

— Jak się okazuje, podejrzany od 2016 r. zgłaszał się na konsultacje psychiatryczne, miał przepisywane leki. Było to leczenie ambulatoryjne, poza terenem szpitala – wyjaśnił sędzia.

Biegli, którzy wydali 23 października ubiegłego roku opinię sądowo-psychiatryczną i psychologiczną w sprawie Grzegorza Ł., byli w piątek w sądzie. Psychiatrzy Maciej Fronczak i Marek Jezierski oraz psycholog Izabela Kubikowska potwierdzili przed sądem diagnozę, wnioski z obserwacji. Pytani przez sędziego, ile może trwać leczenie podejrzanego, stwierdzili, że będzie to proces "wieloletni". Biegli wykluczyli też, by Grzegorz Ł. symulował chorobę psychiczną.

W posiedzeniu uczestniczyło pięciu pełnomocników osób pokrzywdzonych w wypadku. Dwaj adwokaci zabierali głos, składając oświadczenia [w tego typu posiedzeniu sądu nie mieli statusu oskarżycieli posiłkowych]. Grzymisław Koć-Woźniak i Bartosz Rzuchowski podkreślali, że nie kwestionują, iż podejrzany jest osobą chorą, zwracali jednak uwagę, na luki w opiniach psychiatrycznych i psychologicznych. Według ich opinii podejrzany nie miał w pełni zniesionej poczytalność, tylko częściowo. W ich ocenie mógł być świadomy swoich czynów.

Adwokaci argumentowali m.in., że w śledztwie nie przesłuchano lekarki psychiatry, która badała Grzegorza Ł. bezpośrednio po zdarzeniu. Nie zaznawali też lekarze, którzy w styczniu 2024 r. odmówili przyjęcia Grzegorza Ł. na oddział psychiatryczny w szczecińskim szpitalu.

Uzasadnienie postanowienia sądu zostanie przedstawione 19 marca — jak wyjaśnił sędzia — ze względu na złożoność sprawy.

Adwokaci wyjaśnili, że postępowania cywilne w sprawach o odszkodowania od ubezpieczyciela toczą się odrębnie. obrońcy oskarżonego z zadowoleniem przyjęli decyzję sądu. — To jest ten rodzaj sprawy, w którym nie można nie zgodzić się z wnioskiem prokuratora — powiedział mecenas Patryk Zbroja. Dodał, że konieczne jest "zapewnienie leczenia" podejrzanemu.

— Podejrzany jest osobą chorą, szukającą pomocy psychologicznej i psychiatrycznej co najmniej od 2016 r. — dodała adwokat Katarzyna Lendzionowska. Powiedziała, że elementem koniecznym, by pociągnąć osobę do odpowiedzialności karnej, jest wina. — Rzetelną diagnozę podejrzany otrzymał dopiero po tym, jak doszło do tej tragedii — stwierdziła Lendzionowska.

Źródło: www.onet.pl

Materiał lekki jak styropian, wytrzymały jak stal. Naukowcy dokonali niemożliwego.

Filmy z gatunku science fiction przyzwyczyły nas do scenariuszy, w których odpowiednio zmodyfikowane materiały zapewniają ogromną przewagę korzystającym z nich osobom. Idealnie pasuje do tej roli projekt prowadzony przez naukowców z Uniwersytetu w Toronto.

Zespół kierowany przez Tobina Filletera stworzył rzekomo materiał cechujący się ogromną wytrzymałością i wykazujący przy tym imponującą lekkość. W zasadzie to badacze nie dokonali tego samego, ponieważ wymiennie pomogła im sztuczna inteligencja. To właśnie oparte na niej narzędzie zostało oddelegowane do identyfikacji najbardziej obiecujących kandydatów na substancje łączące w sobie odporność na uszkodzenia z niską wagą.

Badania poświęcone nanomateriałom nie są kompletną nowinką. Prowadzi się je ze względu na obiecujące właściwości takowych. Pomimo wielu opcji wynikających z tego fenomenu, nanomateriały nie zawsze sprawdzają się w przypadku praktycznych zastosowań. Problematyczne okazują się geometryczne projekty nanostruktur, które

nie radziły sobie z równomiernym rozkładem naprężeń na całej strukturze. W konsekwencji pojawiały się niepożądane uszkodzenia.

Współpraca ludzkich ekspertów napędzana pomocą ze strony sztucznej inteligencji miała to zmienić. Stworzony algorytm został oddelegowany do wyboru najbardziej obiecujących struktur geometrycznych dla wybranych materiałów. Chodziło o najwyższą wydajność mechaniczną, dlatego wybór padł na węgiel pirolityczny. Jak wyjaśniają członkowie zespołu zajmującego się tą sprawą, w ostatecznym rozrachunku stworzyli materiał, który przy gęstości styropianu wykazuje niesamowitą odporność na ściskanie.

Materiał opracowany z wykorzystaniem sztucznej inteligencji cechuje się wyjątkową lekkością przy imponującej wytrzymałości

Kulisy prowadzonych działań zostały opisane w *Advanced Materials*. Autorzy tej publikacji nie ograniczali się do teoretycznych ustaleń. Zamiast tego stworzyli nowy materiał z wykorzystaniem technologii druku 3D. Co istotne, istnieje możliwość skalowania, co powinno przełożyć się na szereg praktycznych zastosowań. Już teraz mówi się o wykorzystywaniu takiego materiału w celach medycznych, choćby do produkcji protez i implantów.

Ale na tym nie koniec, ponieważ w grę wchodzi nawet projektowanie samochodów czy raket. Lekkie i wytrzymałe urządzenia i pojazdy mogłyby działać jeszcze wydajniej niż obecnie, zużywając przy tym zdecydowanie mniej energii. Oczywiście najpierw będzie trzeba uporać się z podstawowymi kwestiami, takimi jak możliwość prowadzenia masowej produkcji czy też upewnienie się, że nowy materiał spełni wszelkie normy bezpieczeństwa. Rozciągające się przed nim perspektywy bez wątpienia pozostają natomiast bardzo obiecujące.

Źródło: www.focus.pl

Najsilniejszy prąd oceaniczny wkrótce znacząco osłabnie. To zmieni na Ziemi wszystko.

Źle się dzieje w bezpośrednim otoczeniu Antarktydy. Wszystko wskazuje na to, że Antarktyczny Prąd Okołobiegunowy (ACC), który jak dotąd był najsilniejszym prądem oceanicznym na świecie, stopniowo zwalnia. Jeżeli trend ten się nie zmieni — a na to jak na razie nie ma widoków — to w 2050 roku będzie on o 20 proc. słabszy niż obecnie. To z kolei przyniesie nam mnóstwo nowych problemów, z którymi nie umiemy sobie sprawnie poradzić.

Główną przyczyną zmian jest napływ wody roztopowej z Antarktydy. Jeżeli nadal będzie on utrzymywał się na podobnym poziomie, to już w połowie wieku ACC, czyli Antarktyczny Prąd Okołobiegunowy osłabnie o ponad 20 procent. Teoretycznie może się wydawać, że połowa XXI wieku to odległa przyszłość, jednak warto w tej sytuacji przypomnieć sobie, jak niedawno temu był 2000 rok. Obydwa te punkty dzieli tylko 25 lat.

Naukowcy monitorujący zmiany klimatyczne na Ziemi zauważają, że osłabienie prądu oceanicznego — o którym przecież na co dzień nikt z nas nie zaprzęta sobie głowy — może mieć dla nas wszystkich zgubne skutki. Wystarczy tutaj wspomnieć, że doprowadzi on do zmiany temperatur oceanu, przyspieszenia tempa wzrostu poziomu mórz i oceanów, a także do poważnego zaburzenia i zmian ekosystemów na Antarktydzie i w jej bezpośrednim otoczeniu.

W najnowszym artykule naukowym opublikowanym w periodyku *Environmental Research Letters* możemy przeczytać o tym, jak istotny jest sam prąd ACC. Naukowcy przypominają, że odgrywa on niezwykle istotną rolę w regulacji całej dynamiki oceanów na Ziemi. ACC krąży zgodnie z ruchem wskazówek zegara wokół Antarktydy. W jego szponach znajduje się ponad miliard litrów wody, która bezustannie transportowana jest wokół Antarktydy. Z

jednej strony stanowi on swoistą taśmę transportową między Oceanem Atlantyckim, Spokojnym, Indyjskim i Południowym, a z drugiej strony izoluje otoczenie Antarktydy od cieplejszej wody z pozostałych oceanów.

Tak to przynajmniej wyglądało do niedawna. Galopujące zmiany klimatyczne jednak są w stanie tę sytuację postawić na głowie. Wyższe temperatury powodują coraz szybsze topnienie lodu na Antarktydzie. W ten sposób do oceanu dostają się z roku na rok coraz większe ilości świeżej wody. Taka sytuacja musi mieć jakieś konsekwencje w skali makro. Aby ustalić, jakie to są konsekwencje, naukowcy wykorzystali superkomputery do stworzenia symulacji klimatycznych uwzględniających te zmiany.

Wyniki analizy okazały się zaskakujące. Świeża woda roztopowa zakłóca mieszanie wody między warstwami wody oceanicznej przy powierzchni i w głębszych częściach oceanu. Takie zachowanie osłabia prąd oceaniczny i prowadzi do stopniowego ogrzewania głębszych warstw Oceanu Południowego. Co więcej, sama woda roztopowa, zanim zejdzie w głębsze warstwy oceanu, jest w stanie przy powierzchni dotrzeć znacznie dalej na północ.

I tu właśnie pojawia się problem. Im bowiem słabszy będzie prąd ACC, tym słabsza będzie bariera oddzielająca Antarktydę od ciepłej wody z innych oceanów. W efekcie coraz więcej ciepłej wody będzie docierało do Antarktydy, która pod jej wpływem będzie coraz szybciej się topiła, dostarczając więcej świeżej wody do oceanu. Mamy tutaj do czynienia ze swoistym błędnym kołem, którego długoterminowe skutki nie będą dobre dla środowiska.

Należy tutaj zwrócić uwagę na jeszcze jeden niepokojący aspekt opisywanych zmian. Skoro bariera między Oceanem Południowym i pozostałymi oceanami bardziej na północ osłabnie lub zniknie, bardzo szybko w otoczeniu Antarktydy pojawią się inwazyjne gatunki zarówno flory, jak i fauny. Nie ma powodu, aby twierdzić, że taka zmiana przyniesie korzyści dla niezwykle delikatnego ekosystemu antarktycznego.

Słabnięcie Antarktycznego Prądu Okołobiegunowego to tylko jeden z tysięcy niepokojących skutków zachodzących obecnie na Ziemi zmian klimatu. Choć Antarktyda wydaje nam się niezwykle odległa, to jednak zmiany tego prądu mogą wpłynąć na prądy oceaniczne w innych częściach świata, zaburzając je lub osłabiając. Takie procesy natomiast mogą diametralnie zmienić wzorce pogodowe nie tylko nad oceanami, ale także nad kontynentami, a to odczujemy już wszyscy bardzo wyraźnie.

Źródło: www.focus.pl

W największym reaktorze Europy miał miejsce radioaktywny wyciek. Trwa śledztwo.

Jak wynika z komunikatu opublikowanego przez Teollisuuden Voima, na terenie Finlandii doszło w ubiegły piątek do radioaktywnego wycieku. Incydent wydarzył się na terenie reaktora jądrowego Olkiluoto 3.

Problemy pojawiły się na etapie napełniania basenu reaktora. Właśnie wtedy w niekontrolowany sposób wydostało się około 100 metrów sześciennych chłodziwa reaktora. Radioaktywna substancja dotarła do zamkniętych dla środowiska pomieszczeń i do systemu odpływowego w podłodze zbiornika. Jak podkreślają osoby związane z obsługą całego obiektu, wyciek nie stanowił zagrożenia ani dla tamtejszych pracowników, ani dla środowiska naturalnego.

Ze wstępnych ustaleń wynika, że źródłem problemu był brak właściwego uszczelnienia wjazdu w basenie reaktora. Mimo to rozpoczęto napełnianie zbiornika, a efekt był... cóż, fatalny. Z drugiej strony, możemy doszukać się pewnych pozytywów w całej sprawie, ponieważ środki bezpieczeństwa zadziałały i sytuacja została błyskawicznie opanowana. Nie wydaje się też, by wystąpiły realne negatywne konsekwencje dla ludzi i środowiska.

Jak poinformowali przedstawiciele Teollisuuden Voima, radioaktywny wyciek, do którego doszło w ubiegły piątek, miał miejsce na terenie reaktora jądrowego Olkiluoto 3

Mimo to Finowie rozpoczęli śledztwo, które ma wyjaśnić, co dokładnie się wydarzyło. Zapowiedzieli również wprowadzenie zmian, które sprawią, że podobny scenariusz więcej się nie powtórzy. Radioaktywny wyciek został

opanowany i zostanie teraz objęty pracami, dzięki którym potencjalnie groźne substancje zostaną przetworzone w oparciu o przyjęte procedury.

Co ciekawe, w momencie wycieku trwały już prace nad coroczną przerwą w dostawach prądu w reaktorze. Zapoczątkowane 1 marca mają potrwać do początku maja. W tym czasie uzupełniane jest paliwo i trwają różnego rodzaju testy, obejmujące między innymi szczelność obudowy, a także konserwację pomp. Warto zauważyć, że największa elektrownia jądrowa w Europie jest zarazem trzecią w skali świata.

Awarie reaktorów jądrowych są z oczywistych powodów owiane złą sławą, lecz postęp technologiczny oraz dopracowanie procedur bezpieczeństwa sprawiły, że obecnie tego typu incydenty nie stanowią zagrożenia na dużą skalę. Większym problemem pozostają kwestie dotyczące składowania powstałych radioaktywnych odpadów, ponieważ muszą one być przechowywane na specjalnych cmentarzach przez dziesiątki, a nawet setki tysięcy lat.

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 jakich 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 stosowanie 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 17 marca - kalendarium.

17 marca jest **76** dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało **289** dni.

Dzisiaj imieniny świętują:

Agrykola, Ambroży, Cieszyślaw, Gertruda, Józef, Patrycjusz, Patrycy, Patryk, Paweł, Regina, Witburga, Zbigniew, Zbygniew i Zbygniewa.

OMK życzy solenizantom wszystkiego najlepszego ☺

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1420 – Podczas obrad Sejmu Rzeszy we Wrocławiu ogłoszono bullę papieża Marcina V, nakazującą katolikom zorganizowanie krucjaty przeciwko husytom.

1597 – Witebsk otrzymał prawo magdeburskie.

1621 – Abp Cosimo de Torres został nuncjuszem apostolskim w Polsce.

- 1793** – II rozbiór Polski: Jasna Góra skapitulowała przed wojskiem pruskim.
- 1809** – Król Prus Fryderyk Wilhelm III nakazał przetopić polskie insygnia koronacyjne.
- 1813** – Król Prus Fryderyk Wilhelm III wydał we Wrocławiu odezwę An Mein Volk (pol. Do mego ludu), w której apelował o włączenie się społeczeństwa do walki z Napoleonem Bonaparte.
- 1814** – Wrzeszcz został przyłączony do Gdańska.
- 1830** – W Teatrze Wielkim w Warszawie odbył się pierwszy biletowany koncert Fryderyka Chopina.
- 1863** – Powstanie styczniowe: zwycięstwo powstańców w bitwie pod Chrobrzem.
- 1865** – We Włocławku rozpoczęto budowę mostu łyżwowego na Wiśle.
- 1921** – Sejm Ustawodawczy uchwalił tzw. konstytucję marcową.
- 1922:**
W Warszawie odbył się I Zjazd Komunistycznego Związku Młodzieży Polski.
W Warszawie podpisano porozumienie pomiędzy Polską, Łotwą, Estonią i Finlandią w sprawie utworzenia Związku Bałtyckiego (do czego nie doszło z powodu odmowy ratyfikacji umowy przez fiński parlament pod wpływem nacisków niemieckich). W konferencji odmówiła udziału Litwa tocząca z Polską spór o Wilno.
- 1930** – Upadł piąty rząd Kazimierza Bartla.
- 1932:**
Obniżono o 38% zasiłki dla bezrobotnych oraz skrócono okres ich wypłacania.
Podczas strajku w Pabianicach w starciach z policją zginęło 5 osób.
- 1933** – W Warszawie podczas lotu próbnego samolotu PWS-19 zginął pasażer-obszator, a pilot doświadczalny Kazimierz Kazimierzczuk uratował się wyskakując ze spadochronem.
- 1938** – W wyniku incydentów granicznych i śmierci 11 marca żołnierza KOP Stanisława Serafina zostało wystosowane polskie ultimatum wobec Litwy z żądaniem natychmiastowego nawiązania stosunków dyplomatycznych.
- 1939** – Premiera filmu obyczajowego Trzy serca w reżyserii Michała Waszyńskiego.
- 1942** – Akcja „Reinhard”: do obozu zagłady w Bełżcu przybyły pierwsze transporty Żydów deportowanych ze Lwowa i z likwidowanego getta lubelskiego.
- 1945:**
Malbork i obóz jeniecki w Łambinowicach zostały zajęte przez Armię Czerwoną.
W Mrzeżynie odbyły się zaślubiny Polski z morzem.
- 1957:**
Powstała Rozgłośnia Harcerska.
Ustawiono Krzyż Nowohucki.
- 1958** – Premiera komedii filmowej Ewa chce spać w reżyserii Tadeusza Chmielewskiego.
- 1960** – Premiera filmu obyczajowego Miasteczko w reżyserii Romualda Drobaczyńskiego, Juliana Dziedziny i Janusza Łęskiego.
- 1963** – W Instytucie Badań Jądrowych w Świerku uruchomiono reaktor jądrowy „Anna”.
- 1968** – Krakowski seryjny morderca Karol Kot został skazany na karę śmierci.
- 1970** – Dokonano oblotu szybowca SZD-39 Cobra 17.
- 1983** – 4 osoby zginęły, a 20 zostało rannych w zderzeniu dwóch autobusów miejskich na skrzyżowaniu ulic Źródłowej i Północnej w Łodzi.
- 1985** – Premiera filmu sensacyjnego Mokry szmal w reżyserii Gerarda Zalewskiego.
- 1999:**
Zarejestrowano Związek Powiatów Polskich.
W Bydgoszczy otwarto pierwsze centrum handlowe w mieście, pod nazwą King Cross Bydgoszcz.
- 2018** – Odbyła się prezentacja pełnego wydania tzw. Biblii Ekumenicznej.

Źródło: www.pl.wikipedia.org

Kurs kupna i sprzedaży walut NBP

Kursy kupna i sprzedaży walut obcych – tabela A

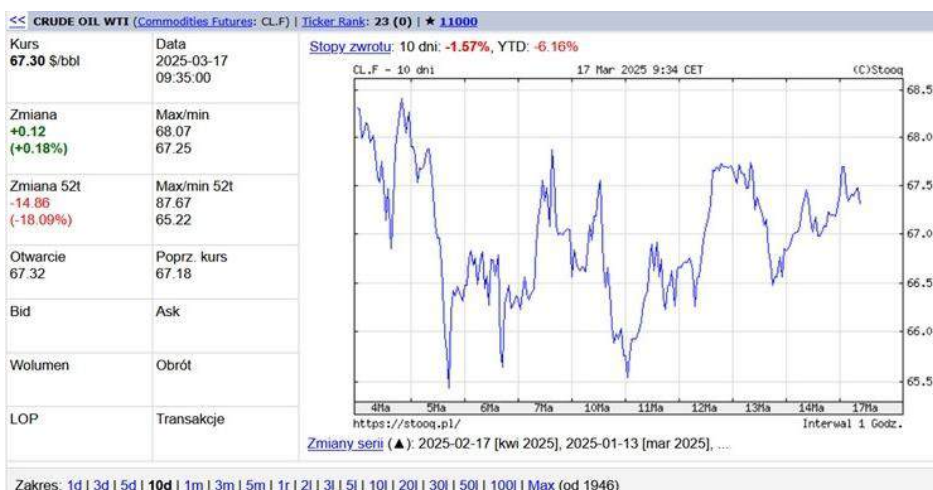
bieżące kursy średnie walut obcych w złotych określonych w § 2 pkt 1 i 2 uchwały Nr 51/2002 Zarządu Narodowego Banku Polskiego z dnia 23 września 2002 r. w sprawie sposobu wyliczania i ogłaszania bieżących kursów walut obcych (Dz. Urz. NBP z 2023 r. poz. 1):

dolar amerykański	USD	3,8509	-0,15
dolar australijski	AUD	2,4267	+0,02
dolar hongkoński	HKD	0,4954	-0,18
dolar kanadyjski	CAD	2,6705	-0,51
dolar nowozelandzki	NZD	2,2024	+0,14
dolar singapurski	SGD	2,8825	-0,25
euro	EUR	4,1790	-0,41
forint węgierski	HUF	1,0449	-0,50
frank szwajcarski	CHF	4,3531	-0,44
funt szterling	GBP	4,9786	-0,39
hrywna ukraińska	UAH	0,0927	-0,22
jen japoński	JPY	2,5848	-0,71
korona czeska	CZK	0,1666	-0,42
korona duńska	DKK	0,5602	-0,41
korona islandzka	ISK	2,8604	-0,40
korona norweska	NOK	0,3600	-0,53
korona szwedzka	SEK	0,3779	-0,63
lej rumuński	RON	0,8396	-0,43

17-03-2025r.

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.

Notowania surowców

Data ostatniej aktualizacji: 2025-03-17 09:35

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	71,01	0,40	0,57%	91,0200	69,1900	17.03 09:35
ZŁOTO	USD/uncja	2 993,89	0,29	0,01%	3 001,2000	2 159,4000	17.03 09:35
MIEDŹ	USD/tona	9 817,55	22,02	0,22%	10 969,0000	8 758,0000	17.03 09:34
SREBRO	USD/uncja	34,29	-0,06	-0,17%	35,0600	24,6100	17.03 09:34
PALLAD	USD/uncja	974,75	2,25	0,23%	1 220,0000	837,0000	17.03 09:35
PLATYNA	USD/uncja	1 014,10	1,60	0,16%	1 094,4500	898,4500	17.03 09:34
NIKIEL	USD/tona	16 588,88	68,75	0,42%	21 409,0000	14 948,2700	17.03 09:35
ALUMINIUM	USD/tona	2 690,45	8,45	0,32%	2 796,0000	2 237,0000	17.03 09:35
CYNK	USD/tona	2 971,60	-7,53	-0,25%	3 198,0000	2 441,0000	17.03 09:35
ROPA WTI	USD/baryłka	67,31	0,13	0,19%	86,8200	66,0300	17.03 09:35
MIEDŹ COMEX	USD/funt	4,89	0,01	0,20%	5,1100	3,9300	17.03 09:35
BAWELNA	US\$/funt	67,53	0,21	0,31%	94,6100	63,2500	17.03 09:35
BENZYNA	USD/galon	2,17	0,02	0,93%	2,8200	1,8900	17.03 09:35
CANOLA	CAD/tona	560,50	-6,40	-1,13%	680,1000	541,8000	14.03 19:19
CUKIER	US\$/funt	19,33	0,12	0,62%	23,5700	17,5800	17.03 09:34
DIESEL	USD/tona	657,25	13,75	2,14%	864,7500	631,3800	17.03 09:35
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	646,00	8,00	1,25%	662,5000	418,5000	14.03 18:05
GAZ ZIEMNY	USD/min btu	4,19	0,10	2,44%	4,4900	1,6500	17.03 09:34
KAKAO	GBP/tona	6 067,00	-293,00	-4,81%	10 173,0000	4 983,0000	14.03 17:54
KAUCZUK	JPY/kilogram	346,50	7,70	2,27%	414,0000	301,1000	14.03 11:00
KAWA	US\$/funt	377,20	-8,60	-2,23%	433,2700	181,4500	14.03 18:29
KUKURYDZA	USD/buszel	462,60	3,85	0,84%	502,0000	386,0000	17.03 09:35
MLEKO	USD/cetnar	17,48	-0,61	-3,37%	24,0300	15,4000	14.03 21:51
OLEJ OPALOWY	USD/galon	2,19	0,02	0,92%	2,7700	2,0700	17.03 09:35
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	4 578,00	39,00	0,86%	5 343,0000	3 675,0000	14.03 10:38
OLEJ SOJOWY	US\$/funt	41,73	0,08	0,19%	49,7500	38,5100	17.03 09:34
PSZENICA	US\$/korzec	567,63	10,63	1,91%	703,5000	522,5000	17.03 09:32
RYŻ	US\$/cetnar	13,76	0,08	0,58%	19,4000	13,1400	17.03 02:59
RZEPAK	EUR/tona	468,75	-2,50	-0,53%	550,0000	436,0000	14.03 18:30
SOJA	US\$/korzec	1 016,13	-0,87	-0,09%	1 249,5000	937,5000	17.03 09:34
SOK POMARAŃCZOWY	US\$/funt	259,25	-3,85	-1,48%	555,5000	259,2500	14.03 18:59
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	305,00	-0,95	-0,31%	387,8000	279,9000	17.03 09:34
WIEPRZOWINA	US\$/funt	86,60	1,05	1,23%	98,4500	75,0700	14.03 19:04
WOŁOWINA	US\$/funt	203,18	1,05	0,52%	208,6500	174,1500	14.03 19:04

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

Rozrywka

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

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

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

Źródło: <http://pl.sudokuonline.eu/>

H U M O R

Wchodzi nauczyciel do klasy i mówi:

-Kto uważa że jest idiotą, niech wstanie.

Wstał Jasiu. Nauczyciel pyta Jasia:

-Jasiu, czemu wstałeś?

-Bo nie chciałem, żeby pan tak sam stał na środku...

Adam Malysz wraca z Igrzysk Olimpijskich w Salt Lake City i kupuje bilet w drogę powrotną. Kasjer mu mówi:

- 2 złote.

- Nie. Srebrny i brązowy.