

Zapraszamy do odwiedzania naszej strony z ofertami pracy.

Najnowsze oferty pracy na „morzu”, stoczni a i czasami na lądzie, możesz znaleźć na naszej stronie <https://sea4you.eu/>.

Źródło: www.omk.org.pl

Porzuceni rosyjscy i ukraińscy rybacy w końcu otrzymują wynagrodzenie po trzech latach gehenny.

Po tym, jak zostali porzuceni i pozostawieni bez wynagrodzenia, 37 rosyjskich i ukraińskich rybaków otrzymało w końcu należne im wynagrodzenie, trzy lata po tym, jak rozpoczął się ich koszmar.

Załoga Huntera, rosyjskiego statku-przetwórci ryb, porzuconego w Las Palmas, nie otrzymywała wynagrodzenia przez okres do siedmiu miesięcy, a ich łączny dług z tytułu wynagrodzeń wynosił 252 822 USD (232 951 euro). Uwięzieni na pokładzie statku, musieli zmierzyć się z nieustanną niepewnością – aż do momentu, gdy zdecydowali się skontaktować z ITF International Transport Workers' Federation (ITF).

„W tej sprawie nie chodzi tylko o niezapłacone wynagrodzenia, chodzi o godność, sprawiedliwość i ludzkie koszty porzucenia” – powiedział Gonzalo Galan, inspektor ITF na Wyspach Kanaryjskich, który pracował nad tą sprawą.

W marcu 2022 r., wobec braku reakcji ze strony armatora, ITF zapewniło załodze reprezentację prawną, która następnie została repatriowana: Hunter został aresztowany, oficjalnie uznany za porzucony i ostatecznie sprzedany na aukcji, aby pomóc w odzyskaniu należnych wynagrodzeń.

Fundacja Morza ITF zapewniła doraźną pomoc finansową, aby umożliwić rybakom powrót do domu, a także pokryła pilne koszty leczenia członka załogi, który został ranny podczas pracy na pokładzie statku.

Po długiej i skomplikowanej procedurze prawnej, w grudniu 2024 r. sąd rozdzielił pieniądze uzyskane z aukcji statku pomiędzy wszystkich wierzycieli.

Większość odzyskanych środków została już przekazana większości członków załogi. ITF współpracuje obecnie z ISWAN, aby upewnić się, że pozostałe środki trafią do poszkodowanych rybaków, pomimo ciągłych przeszkód związanych z sankcjami finansowymi nałożonymi na rosyjskie banki i obywateli.

„Ta sprawa jest jaskrawym przypomnieniem tego, jak bardzo rybacy pozostają podatni na wyzysk” – powiedział Galan. „Tych 37 mężczyzn zostało porzuconych, nieopłacanych i pozostawionych na lodzie przez tę samą firmę, która czerpała zyski z ich pracy. Dzięki ich odporności – i nieustępliwej walce prawnej – w końcu otrzymują to, na co zasłużyli. Ale żaden rybak nigdy nie powinien przez to przechodzić”.

Galan dodał: „To zwycięstwo wysłało jasny komunikat: porzuć swoją załogę, a ITF przyjdzie po ciebie. Rybacy nie są jednorazowi. Są niezbędni, ich praca jest niezwykle niebezpieczna i zasługują na szacunek i sprawiedliwość”.

ITF nadal apeluje do rządów, państw bandery i sektora rybołówstwa o podjęcie bardziej zdecydowanych i egzekwowalnych działań w celu zapobiegania porzuceniu statków, ochrony praw pracowników i pociągnięcia nieuczciwych właścicieli statków do odpowiedzialności.

R.R.

Źródło: itfglobal.org.

Źródło: www.omk.org.pl

Polacy kupują coraz droższe samochody używane. Wciąż najwięcej pochodzi z Niemiec.

Stereotyp Polaka kupującego używany samochód z Niemiec wciąż ma odbicie w rzeczywistości. Co ciekawe, samochody używane rejestrowane w Polsce nieco podrożały.

Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar podsumował maj 2025 na rynku samochodów używanych w Polsce. W tym miesiącu Polacy zarejestrowali ponad 80 tysięcy aut z drugiej ręki, które pochodziły spoza kraju. To więcej niż w roku 2024. Z Niemiec pochodziła ponad połowa pojazdów.

Samar podał także statystyki z komisów. O ile import w ujęciu miesięcznym zmniejszył się o blisko 10 proc., średnia cena aut oferowanych w komisach na terenie Polski wzrosła. Nie jest to pierwszy miesiąc, w którym instytut zanotował zmianę w tym kierunku. Widać też spore różnice cen między województwami.

Samochody używane starsze niż 12 lat

W maju 2025 roku w Polsce zarejestrowanych zostało 80 459 aut używanych, które pochodziły z zagranicy. To o 2 proc. więcej niż przed rokiem. Większość z nich (88,72 proc.) stanowiły samochody osobowe, pozostałe to dostawcze, minibusy i pojazdy specjalne.

Średni wiek pojazdów, które znalazły w Polsce nowych właścicieli to powyżej 12 lat, a dokładnie 12,11. Decydujący wpływ na zaawansowany wiek samochodów używanych, rejestrowanych w Polsce, a typ silnika. Największą popularnością wciąż cieszą się auta z silnikami benzynowymi. Popyt na używane samochody elektryczne wzrósł o 34,7 proc. w porównaniu do ubiegłego roku, ale wciąż mają one niewielki udział w całkowitej liczbie rejestracji. Średnia cena samochodu, który można spotkać w komisie, to obecnie 46,2 tysiąca złotych – 1,4 tysiąca zł i 3,2 proc. więcej niż miesiąc wcześniej. Różnice wynikają oczywiście z wieku i przebiegu aut, które znajdują się na wystawach.

Najdroższe samochody można spotkać oczywiście w województwie mazowieckim. Przeciętna cena oferowanego tu auta to 56,9 tys. zł. Przy czym trzeba zaznaczyć, że tu klienci kupowali samochody mające średnio 9 lat, a nie 12, czyli tańsze niż średnia krajowa. Ich przebieg to średnio 156,3 tysiące kilometrów. Najtańsze i najstarsze samochody sprzedawały się w woj. warmińsko-mazurskim.

Wciąż najczęściej importowanymi do Polski autami są volkswageny, ford i opla. Do obrazu Polaka kupującego używany samochód z Niemiec należy dopisać, że jest to najczęściej... Opel Astra (9514 szt.). Volkswagen Golf jednak depcze mu po piętach (9499 szt.). W komisach coraz częściej można spotkać także samochody używane Kia Sportage i Skoda Octavia. Modele te cieszyły się popularnością w polskich salonach, ale dopiero od niedawna są w komisowej czołówce.

Łącznie w ciągu pierwszych pięciu miesięcy 2025 roku w Polsce zarejestrowanych zostało 408 264 samochodów używanych, to oznacza wzrost o 1,4 proc. w porównaniu do ubiegłego roku. W skali roku jednak znacznie wzrósł import samochodów użytkowych – o 13,4 proc. Import samochodów osobowych wzrósł tylko o 0,2 proc.

W skali roku najwięcej samochodów używanych zostało sprowadzonych z Niemiec. Na drugim miejscu znalazła się Francja, potem USA, Belgia, Holandia, Włochy, Dania, Austria, Szwajcaria i Szwecja. Z Niemiec pochodziło 52,1 proc. samochodów używanych, zarejestrowanych w Polsce w maju 2025. Prowadzący komisje idą z tym trendem i coraz rzadziej sprowadzają auta ze Skandynawii.

Samar poinformował, że w Polsce rośnie sprzedaż samochodów używanych, pochodzących z Ameryki Północnej, z USA i Kanady.

Źródło: www.focus.pl

Khatanga. Ostatnie pożegnanie.

Rosyjski tankowiec Khatanga, który od 2017 roku stał opuszczony w Gdyni, w końcu opuścił port. Statek został odholowany do Danii do stoczni rozbiórkowej.

158-metrowy tankowiec wypłynął w czwartek wieczorem z Portu Gdynia. Zdanie to nie wywoływałoby żadnych emocji gdyby nie fakt, że chodzi o Khatangę, porzuconą rosyjską jednostkę, która tkwiła w porcie od 2017 roku.

19 czerwca, po 8 latach Khatanga została odholowana od portowego nabrzeża. Operacja była wielokrotnie przesuwana ze względu na niesprzyjające warunki pogodowe – aby bezpiecznie odholować tankowiec trzeba było czekać aż osłabnie wiatr. Również dziś akcja miała rozpocząć się o godzinie 18, jednak ze względu na wiatr przesunięto ją na 20. W końcu wieczorem Khatanga została odcumowana od nabrzeża przy basenie II im. inż. Wendy i duński holownik Svend pociągnął ją w ostatni rejs. Tankowcowi w jego ostatniej podróży przez portowe wody towarzyszyły również trzy holowniki Fairplay Towage Poland, pracujące na co dzień w Porcie Gdynia. Początek był trudny – statek trzeba było obrócić o 90 stopni, by zmieścić się w kanale między falochronem i pirsami portowymi, a następnie cały zestaw musiał wykonać skręt o kolejne 90 stopni by przepłynąć przez bramy portu. Na redzie portu z Khatangi zeszli piloci, a po wyjściu w morze statek opuściły holowniki portowe. Svend zaś zgodnie z procedurami wydłużył hol – na około 500 metrowym holu zestaw płynie w stronę Danii z prędkością ok. 4 węzłów. Z nabrzeża operację obserwowali dziennikarze i pracownicy portu. Na miejscu byli także minister infrastruktury Dariusz Klimczak, wiceminister Arkadiusz Marchewka, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska, oraz władze Zarządu Morskiego Portu Gdynia.

Khatanga popłynęła do Danii, do stoczni rozbiórkowej Smedegaarden A/S w Esbjergu. Kwota, za jaką statek został sprzedany Duńczykom nie została ujawniona. Piotr Gorzeński, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia powiedział, że port "zarobi na tym nieznacznie", ale kwota wystarczy na pokrycie wszystkich bezpośrednich kosztów zabezpieczenia statku w porcie.

Stocznia spodziewa się, że tankowiec dotrze do niej we wtorek rano.

Khatanga przypłynęła do Polski po raz ostatni w 2017 roku. Już nigdy jednak nie wypłynęła – została zatrzymana przez Urząd Morski w Gdyni, ponieważ statek nie przeszedł rutynowej kontroli. Napraw miała dokonać stocznia Nauta, więc statek został zacumowany przy nabrzeżu w basenie II, które wtedy stocznia miała we władaniu. Do remontu jednak nie doszło, a w 2020 roku rosyjski armator Murmansk Shipping Company ogłosił upadłość. Jego majątek przejął syndyk, który jednak nie interesował się statkiem cumującym w Polsce. W międzyczasie nabrzeże, przy którym cumował statek, zostało przejęte przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia. W ten sposób Khatanga też trafiła w jego ręce. Jej sytuacja jednak nie była jasna – formalnie statek nie był własnością Zarządu, kontrolę nad nim teoretycznie sprawował powiernik armatora, a jednostka została zatrzymana przez Urząd Morski. Port mógł jedynie naliczać opłatę portową, której jednak nie było komu płacić. Portowcy wielokrotnie próbowali także skontaktować się z rosyjskim syndykiem, żeby rozwiązać sprawę Khatanga, jednak bez skutku.

Ostatniej zimy Khatanga dała się we znaki portowcom, bo kilkakrotnie zrywała się z cum. Urwany był też już także trap, więc na pokład można było dostać się jedynie za pomocą dźwigu. Statek jest pozbawiony napędu i w złym stanie technicznym. Port dołożył jednak starań, żeby odpowiednio zabezpieczyć statek, by nie stanowił on zagrożenia.

W tym roku sprawa usunięcia statku przyspieszyła. Jak przyznaje Piotr Gorzeński, prezes Portu Gdynia, kluczowe okazało się uznanie Khatangi za odpad. Wtedy też możliwe było zastosowanie odpowiednich procedur, a Urząd Morski w Gdyni wydał oficjalne rozporządzenie, nakazujące portowi usunięcie jednostki. Otworzyło to także drzwi do dokonania transakcji sprzedaży statku duńskiej stoczni rozbiórkowej Smedegaarden, która zajmie się jej recyklingiem. Zgodnie z poleceniem Urzędu, tankowiec miał opuścić Polskę do maja, jednak na przeszkodzie stanęły formalności po stronie duńskich urzędów, a w ostatnich dniach – pogoda. W związku z tym termin był wydłużany, aż do momentu przygotowania odpowiednich dokumentów przez stronę duńską i nastania odpowiednich warunków żeglugowych.

Po usunięciu z Portu Gdynia „rosyjskiego złomu”, jak Khatangę określił wiceminister Arkadiusz Marchewka, port odzyskał nabrzeże. Jest to o tyle ważne, że w tym miejscu odbywać się będą prace przy budowie tzw. Portu Zewnętrznego.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Zmarła Danuta Kobylińska-Walas – pierwsza w Polsce kobieta kapitan żeglugi wielkiej.

Nie żyje Danuta Kobylińska-Walas - pierwsza w Polsce kobieta kapitan żeglugi wielkiej. W grudniu 1970 r. pod jej dowództwem MS Bieszczady, cumujące w Stoczni Szczecińskiej, pomagały strajkującym robotnikom. "Stwierdziłam, że podejmę każdą, nawet najtrudniejszą pracę, byle na statku" - mówiła w jednym z wywiadów. „W czasie 40 lat pływania na morzu trudnych sytuacji było co niemiara. Przez 17 lat byłam kapitanem, co wiązało się z ogromną odpowiedzialnością i ciągłym podejmowaniem decyzji. Ale nigdy nie traciłam pogody ducha” - mówiła Kobylińska-Walas w wywiadzie udzielonym tygodnikowi „Niedziela”.

Urodziła się 27 listopada 1931 r. w Koziętulach. Po II wojnie światowej trafiła wraz z rodziną do Kamienia Pomorskiego.

Po ukończeniu kursu żeglarskiego w 1946 r. postanowiła zostać marynarzem. Zamieszkała w Szczecinie, gdzie w latach 1949–1951 studiowała w Państwowej Szkole Morskiej. Ukończyła ją jako jedna z pierwszych kobiet.

Przez pierwsze lata po szkole nie miała jednak prawa pływania. Pracowała wówczas w Kapitanacie Portu Szczecin, Centralnym Urzędzie Marynarki Handlowej oraz w Bazach Zdawczych Stoczni w Gdańsku i Szczecinie. „Stwierdziłam, że podejmę każdą, nawet najtrudniejszą pracę, byle na statku. Myłam pokłady, skrobałam burty, wszystko za spanie w kajucie” – wspominała w rozmowie z „Wysokimi Obcasami”.

Na pierwszy statek zamustrowała się w 1956 r. Pływała jako asystent pokładowy na SS Wrocław, w latach 1957–60 jako III oficer na SS Szczecin, w 1960 jako II oficer na SS Kalisz, a w 1961 r. jako I oficer na SS Tczewie i SS Sanie.

Kapitanem została 16 lutego 1962 r. Dowodziła takimi jednostkami jak: MS Kopalnia Wujek, MS Kołobrzeg II, MS Toruń, MS Bieszczady, MS Powstaniec Wielkopolski, MS Budowlany, MS Uniwersytet Toruński, MS Jarosław, MS Malbork.

W grudniu 1970 r. pod jej dowództwem MS Bieszczady, cumujące w Stoczni Szczecińskiej pomagały strajkującym robotnikom. Z kolei w 1972 r. uratowała przed zatonięciem MS Kopalnia Miechowice z załogą i ładunkiem.

W latach 1981–1986 Kobylińska-Walas była przedstawicielką Biura Rady Handlowego przy ambasadzie PRL w Tunisie. Polska Żegluga Morskiej w Kołobrzegu wybrała ją także na matkę chrzestną jednostki Nimfa II.

Jej pierwszym mężem był Czesław Walas – marynarz, a potem oficer nawigacyjny, który przez wiele lat pływał z nią na jednym statku. Gdy była oficerem, pływał jeszcze jako bosman, gdy została kapitanem, był III oficerem, a potem pływał z żoną jako II i I oficer. Krótco po uzyskaniu dyplomu kapitana żeglugi wielkiej zginął postrzelony podczas polowania w 1975 r. Ich syn - Konrad Walas – jest również kapitanem żeglugi wielkiej. Drugim mężem Danuty Kobylińskiej-Walas był reżyser operowy Edmund Wayda (zmarł w 2010 r.).

W 1966 r. została wybrana szczecinianką roku. Została również odznaczona Złotą Odznaką honorową „Zasłużony Pracownik Morza” i Złotą Odznaką Honorową Gryfa Pomorskiego, a także Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Jej imię nosi Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Koziętulach. Poświęcona jej tablica znajduje

się także na Skwerze Kapitanów na szczecińskiej Łasztowni. Danuta Kobylińska-Walas jest bohaterką książki "Pierwsza po Bogu" autorstwa Eugeniusza Daszkowskiego.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Maersk omija Hajfę.

Niedługo po tym, jak Maersk ogłosił, że statki linii będą omijać izraelski port w Hajfie, na miasto to spadła salwa irańskich pocisków.

W czwartek Maersk poinformował, że zawiesza rejsy do izraelskiej Hajfy. Powodem jest oczywiście konflikt izraelsko-irański i wzajemny ostrzał.

„Po dokładnej analizie raportów ryzyka związanego z trwającym konfliktem między Izraelem i Iranem, a w szczególności potencjalnych zagrożeń związanych z zawijaniem do określonych izraelskich portów oraz wpływu na bezpieczeństwo naszych załóg, Maersk podjął decyzję o tymczasowym zawieszeniu zawinięć statków do portu w Hajfie oraz wstrzymaniu przyjmowania ładunków przeznaczonych do tego portu” – czytamy w komunikacie opublikowanym przez linię. Spółka dodała jednocześnie, że w dalszym ciągu jej statki będą zawijać do portu w Aszdod, w południowej części izraelskiego wybrzeża. Niektóre statki zostały przekierowane tam z Hajfy.

Decyzja okazała się słuszna, bo już następnego dnia Hajfa stała się celem irańskiego ataku. W ciągu dnia na miasto wystrzelono 23 pociski balistyczne, co najmniej cztery dotarły do celu, z czego jeden blisko centrum miasta, zaś trzy w . Media podają, że celem mogła być rafineria ropy znajdująca się w pobliżu miasta. Sam port prawdopodobnie nie został trafiony, ale biorąc pod uwagę, że około 98% handlu Izraela odbywa się drogą morską, jest atrakcyjnym celem. Od 2022 roku operatorem portu w Hajfie jest indyjski gigant Adani Ports.

Nie wiadomo jeszcze, czy w ślady Maerska pójną inne linie żeglugowe. Póki co największe z nich, w tym CMA CGM, zawijają do Hajfy bez zmian, choć – jak podała sama spółka – „uruchomiona została dedykowana komórka monitorująca sytuację”. Inni przewoźnicy nie odnieśli się jeszcze do sytuacji.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Zatoka Perska z zakłóceniami sygnałów GPS. Ostrzeżenie i nauki dla Bałtyku i Zatoki Gdańskiej.

Istotne źródło dostaw ropy i gazu do Europy i Azji może zostać zablokowane. Iran zapowiedział, że może zablokować Cieśninę Ormuz. Większym zagrożeniem wydają się jednak sytuacje, w których statki tracą sygnał GPS i wyłączają systemy identyfikacyjne. Według firmy Windward, zajmującej się analizą ruchu statków, od początku konfliktu między Izraelem a Iranem około tysiąca jednostek w Zatoce Perskiej odnotowało zakłócenia sygnałów z satelitów.

Nagle i poważne zakłócenie systemów nawigacyjnych rozpoczęło się wraz z wybuchem wojny na Bliskim Wschodzie. Wojna Izraela z Iranem ma skutki globalne. Dotyka praktycznie wszystkich korzystających z dostaw ropy i gazu z pól naftowych Zatoki Perskiej.

Informacje z Automatycznego Systemu Identyfikacji Statku (AIS) coraz częściej wskazują nieprawdopodobne lokalizacje, jak porty irańskie, pustynia Omanu i okolice Dubaju, z powodu powszechnych zakłóceń GPS w regionie – informuje Windward.

Przez cieśninę Ormuz dostarczanych jest zbiornikowcami około 20% światowych dostaw ropy i gazu. Choć cieśnina pozostaje operacyjna dla ruchu komercyjnego, to ryzyko kolizji zbiornikowców i jej zablokowania, nawet częściowego, znacznie wzrosło. Właściciele statków, ubezpieczyciele, czarterujący i handlujący ropą i gazem, rafineria i porty oraz inni odbiorcy muszą zweryfikować ryzyka w łańcuchach dostaw.

Operatorzy flot stoją przed wyzwaniem oceny bezpieczeństwa transportu morskiego. Stałe zakłócenia elektroniczne doprowadziły do opóźnień, objazdów i istotnych zmian w strategiach planowania przejeżdż statków. Wyzwania dla kapitanów i nawigatorów

Przed szczególnymi wyzwaniami stoją kapitanowie statków i nawigatorzy. W połowie czerwca doszło do zderzenia zbiornikowców na południe od Cieśniny Ormuz, kluczowego szlaku żeglugowego dla odbiorców ropy, w tym Polski. W wyniku zderzenia oba statki stanęły w płomieniach. Jeden z nich, Front Eagle o powierzchni pokładu jak trzy boiska piłkarskie, wydawał się być na lądzie w Iranie 15 czerwca, jak wykazały dane z platformy danych firmy Kpler – informował Reuters.

Według danych wygenerowanych przez Windward, w dniach 15–18 czerwca średnio 972 statki dziennie doświadczały zagłuszenia sygnału GPS. Zakłócenia osiągnęły szczyt we wtorek, dotykając 1155 statków, przy czym najniższy wynik odnotowano w poniedziałek, tj. 693 statki.

Pośród około 900 statków, które zostały zaatakowane w czwartek, było co najmniej 120 zbiornikowców o nośności ponad 10 tys. ton, w tym 27 bardzo dużych statków do przewozu ropy naftowej (VLCC) i 24 kontenerowce. W dniach 13–15 czerwca stwierdzono, że sygnały AIS około 1 000 statków zostały błędnie zmanipulowane. (.....)

Trzy akweny zakłóceń

Windward zidentyfikował trzy odrębne akweny zakłóceń GPS:

1. W obrębie wód terytorialnych Kataru.
2. Na wodach międzynarodowych wzdłuż szlaków żeglugowych do i z Iraku i Kuwejtu w drodze do Cieśniny Ormuz.
3. W obrębie szlaków rozdzielających ruch podczas tranzytu przez cieśninę Ormuz.

Elektroniczne zakłócenia przekierowują sygnały AIS do obszarów w pobliżu Asaluyeh i Bandar Abbas w Iranie, a także u wybrzeży Omanu. Sygnały niektórych statków są również przekierowywane w pobliżu Dubaju w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, gdy przepływają przez Ormuz.

Tranzyty ropy i gazu z terminali paliwowych na zatoce Ormuz zmniejszyły się w czerwcu br. o 20% w ciągu tygodnia, wynika z ustaleń Joint Maritime Information Center (liczone są tylko statki o pojemności powyżej 1000 ton brutto). W sumie 118 statków przepłynęło przez Cieśninę 16 czerwca, w porównaniu do 147 zbiornikowców tydzień wcześniej, podało w komunikacie JMIC. Tranzyty 17 czerwca wyniosły 114. Centrum informowało, że „utrzymuje się wysoki poziom zakłóceń elektronicznych”.

W dniach 11–18 czerwca wczesne wykrywanie Windward zidentyfikowało ponad 35 zbiornikowców LPG stojących na kotwicy na wodach Omanu. To wzrost o 82% w stosunku do oczekiwanych poziomów. Mediana czasu zawinięcia do portu 89 zbiornikowców w Arabii Saudyjskiej w tygodniu kończącym się 19 czerwca spadła do 19 godzin. Jest to o 37% mniej niż w poprzednim tygodniu. Jest to najkrótsza mediana czasu od rozpoczęcia monitoringu w sierpniu 2021 r. – podają analitycy.

– Zazwyczaj nie ma zakłóceń w Cieśninie Ormuz, a teraz jest ich dużo – powiedział Ami Daniel, dyrektor generalny Windward. – Kulminacją tego wszystkiego jest wyższe ryzyko. To gorący obszar... jeśli nie dokonasz geolokalizacji, jest większe prawdopodobieństwo, że będziesz miał wypadek – zaznacza Ami Daniel.

Wzrost frachtów i ubezpieczeń

Reakcja operatorów, brokerów i firm ubezpieczeniowych po wybuchu wojny Izrael – Iran była szybka. Według jednego z brokerów okrętowych składki za ryzyko wojenne dla zbiornikowców wpływających do regionu wzrosły z 0,20 do 0,80 USD za baryłkę. Dotyczy to zarówno zbiornikowców ropy, LNG jak i produktowców. W przypadku zbiornikowca VLCC oznacza to dodatkowe 1,2 miliona USD za rejs. Stawki frachtowe wzrosły prawie dwukrotnie w ciągu zaledwie trzech dni, ponieważ armatorzy dostosowują ceny, aby odzwierciedlić zwiększone ryzyko.

(.....)

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Nowa łódź pilotowa w Porcie Gdańsk ochrzczona. Pilot-20 gotowy do wykonywania zadań.

Na początku czerwca do gdańskiego portu przybyła nowa łódź pilotowa, Pilot 20. Z udziałem przedstawicieli firm z branży morskiej, władz miejskich i zarządu portu, odbyła się ceremonia chrztu jednostki, która dołączyła do floty Przedsiębiorstwa Usług Morskich Gdańsk-Pilot.

Uroczystość chrztu miała miejsce 14 czerwca, przy Nabrzeżu Ziółkowskim w Porcie Gdańsk. Zgodnie z morskim zwyczajem, było to tradycyjne rozbicie butelki szampana o kadłub, poświęcenie bandery i oficjalne nadanie imienia Pilot 20. Wydarzenie uświetnił występ orkiestry.

Wśród zaproszonych gości byli Dorota Pyć, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk, Anna Białkowska, zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, a także przedstawiciele Polskiego Rejestru Statków, WUŻ Port and Maritime, Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich, oraz pracownicy gdańskiego portu i lokalnych firm z branży morskiej. Matką chrzestną została Anna Białkowska, błogosławieństwa łodzi udzielił duszpasterz ludzi morza o. dr Edward Prac.

– Nasza decyzja o odnowieniu floty to odpowiedź na dynamiczny rozwój Portu Gdańsk i rosnące potrzeby operacyjne. Pilot 20 to krok naprzód w zapewnianiu bezpiecznej i sprawnej obsługi statków w jednym z największych portów UE – podkreślił Radosław Pachecki, dyrektor Gdańsk-Pilot.

Łódź pilotowa została zamówiona w marcu ubiegłego roku. Wykonawcą zlecenia była fińska stocznia Kewatec Shipyards, mieszcząca się w miejscowości Kokkola. Zgodnie z umową, jednostka została zbudowana i dostarczona w połowie 2025 roku. Do Gdańska dotarła na początku czerwca, po przebyciu ponad 800 mil morskich z miejsca jej zbudowania. Pilot-20 ma 16,25 metra długości, 5,20 metra szerokości, a jego zanurzenie wynosi 1,30 metra.

Na co dzień nowy nabytek będzie stacjonować w basenie WOC obok trzech pozostałych łodzi pilotowych: Pilot 22, Pilot 23 i Pilot 24, przy czym te dwie ostatnie również zostały zbudowane i dostarczone przez Kewatec Shipyards. Zadaniem ich wszystkich jest dostarczanie pilotów na pokłady statków wchodzących do Portu Gdańsk oraz podejmowanie ich i odstawienie na ląd ze statków wychodzących.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Nietypowy transport kablowca do polskiej stoczni.

Firma Blue Water Shipping z ramienia armatora obsłużyła nietypowy transport kablowca Atalanti do Gdańskiej Stoczni Remontowej. Statek został doprowadzony na redę gdańskiego portu na pokładzie jednostki do ładunków ciężkich, a następnie zwodowany i dopiero wtedy wprowadzony do kanału portowego.

Polskie stocznie coraz częściej pojawiają się na mapach offshore. Po części wynika to oczywiście z tego, że sprzyja im sytuacja na Bałtyku i Morzu Północnym, gdzie pojawia się coraz więcej projektów energetycznych. Z drugiej jednak nie byłoby to możliwe, gdyby armatorzy nie cenili sobie usług oferowanych przez polskie zakłady.

Jedną ze stoczni, z których usług chętnie korzystają armatorzy flot offshore, jest Gdańska Stocznia Remontowa. Pod koniec zeszłego roku przy stoczniovym nabrzeżu pojawił się między innymi 97-metrowy kablowiec Atalanti. Jego transport do stoczni był jednak znacznie bardziej złożoną operacją, niż w innych przypadkach.

Atalanti należy do greckiej Asso Group, a operatorem statku jest jej spółka-córka Asso.subsea. Kablowiec został zbudowany w 2008 roku z myślą głównie o pracach na płytszych akwenach. Statek ten ma bowiem maksymalne zanurzenie wynoszące nieco ponad 4 metry, co pozwala mu funkcjonować na wodach, na które większe jednostki tego typu nie będą mogły wpływać.

W ostatnim czasie Atalanti musiał być dostosowany do pracy na kolejnym projekcie offshore. Stało się to właśnie we wspomnianej Remontowej. Kablowiec jednak nie dotarł do Polski o własnych siłach – został przetransportowany na pokładzie Kang Sheng Kou, statku przystosowanego do ładunków ponadgabarytowych i ciężkich. Wodowanie Atalanti na redzie Portu Gdańsk z pokładu półzanurzalnego transportowca było pierwszą tego typu operacją na polskich wodach.

W operację zaangażowanych było szereg organizacji. Firma Blue Water Shipping organizowała projekt ze strony armatora Asso.subsea. Kang Sheng Kou był natomiast wyczarterowany od COSCO, które również ma swojego agenta w Polsce.

– Pierwsze zapytanie od COSCO dotyczyło ustalenia z Kapitanatem Portu Gdańsk, czy taką operację w ogóle da się przeprowadzić, bo nigdy jeszcze na redzie portu nie wodowano statku z drugiej jednostki – wspomina Paweł Grządko z Blue Water Shipping. – Kapitanat Portu i Urząd Morski w Gdyni byli bardzo pomocni w projekcie – podkreśla.

Ścisła współpraca między zaangażowanymi stronami była kluczowa. Kapitanat organizował spotkania organizacyjne, podczas których omawiane były najmniejsze detale operacji. Przygotowania do projektu trwały trzy tygodnie, a pierwszym zadaniem było znalezienie na redzie miejsca, gdzie Kang Sheng Kou będzie mógł zanurzyć się na 15 metrów. Urząd Morski wyznaczył specjalne miejsce na akwencie, na zachód od toru kotwicowiska, poza torem wodnym. Maksymalne zanurzenie wynosiło 15,3 metra.

Kiedy Kang Sheng Kou pojawił się w wyznaczonym miejscu rozpoczęło się rozmocowywanie Atalanti.

– Przez dwa dni ekipa COSCO rozmocowywała statek. To ich unikatowa procedura, bo armator wraz z czarterującym przeprowadzili wcześniej wiele tego typu operacji i opracowali swój unikatowy system mocowania statku i specjalnych podpór, na których Atalanti jest zabezpieczony na transportowcu – opowiada Paweł Grządko.

Po dwóch dniach Kang Sheng Kou rozpoczął proces zanurzania się. Kiedy dotarł do 13,5 metra, procedura została wstrzymana: zanurzenie się o dwa ostatnie metry stanowiło kluczowy moment na synchronizację i odholowanie Atalanti.

– Krytyczna była w tym momencie współpraca z „WUŻ”, który udostępniał holowniki. Pomimo tego, że Atalanti jest wyposażony w DP-2 (system pozycjonowania dynamicznego – przyp. red.), to największym wyzwaniem była koordynacja i synchronizacja z holownikami, żeby w równym tempie odciągnęły statek – relacjonuje Grządko.

W akcji uczestniczyły trzy holowniki „WUŻ” Port and Maritime Services – jeden jako holownik główny, dwie jednostki pomocnicze. Nad odpowiednią koordynacją czuwało dwóch pilotów – jeden z pokładu Kang Sheng Kou, drugi na Atalanti. Pomocna była także łódź firmy Trend, dzięki której możliwe było odpowiednie obsadzenie cumowników. Operacja zanurzenia się Kang Sheng Kou na ostatnie dwa metry i odholowania na bezpieczną odległość kablowca trwała 6,5 godziny. Łącznie, cały postój transportowca na redzie trwał trzy doby.

Atalanti został finalnie bez problemów odholowany do Gdańskiej Stoczni Remontowej, gdzie został zmobilizowany do pracy przy projekcie offshore na niemieckich wodach Bałtyku. Stocznia miała za zadanie m.in. przebudowę wciągarek i montaż nowych kotwic, dokonanie kilku pomniejszych napraw, a także modernizację mesy dla załogi.

– Współpraca pomiędzy Blue Water Shipping, COSCO, „WUŻ”-em, stacją pilotową i Trendem układała się naprawdę bardzo, bardzo dobrze – podkreśla Paweł Grządko. Dodaje, że Blue Water Shipping przeprowadził już z tym samym armatorem cztery mobilizacje statków, wszystkie w tej samej stoczni. Wszystkie były w pełni udane, a kolejny projekt tego typu zapowiedziany został na bieżący miesiąc. – To potwierdza, że polski offshore naprawdę zaczyna się rozwijać również w stoczni i jesteśmy w tym obecni – dodaje Grządko.

Co ciekawe, w tym samym czasie co Atalanti, do Remontowej zawijała też jeszcze jedna jednostka, która przypłynęła do Gdańska na pokładzie innego statku – Red Zed 1 dostarczył do stoczni barkę Ulisse. Blue Water Shipping także nie osiada na laurach i przygotowuje się do kolejnych projektów offshore, uwzględniających m.in. transport techników turbin wiatrowych i załóg statku instalacyjnego drogą powietrzną. Ponadto, firma wraz z Vantum Offshore wygrała przetarg na obsługę jednostek CTV i PSV dla jednego z operatorów na południowym Bałtyku. Paweł Grządko dodaje, że firma zajmuje się też instalacją i serwisem turbin wiatrowych.

– Mamy już ponad 250 osób zatrudnionych w Szczecinie. Obecnie zatrudniamy prawie 100 dodatkowych techników. Szkolimy ludzi bez doświadczenia, mamy całą swoją akademię treningową i przyuczamy ludzi do zawodu. Widzimy na to zapotrzebowanie. Projektów na morzu jest coraz więcej – podsumowuje.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Ceny ropy w USA spadają - rynki obawiają się eskalacji na Bliskim Wschodzie.

Ceny ropy na giełdzie paliw w Nowym Jorku spadają. Rynki niepokoją się o możliwość dołączenia USA do wojny Izraela z Iranem oraz potencjalnego skutku konfliktu dla dostaw ropy.

Baryłka ropy West Texas Intermediate w dostawach na lipiec niżkuje na NYMEX w Nowym Jorku o 0,2 proc. do 75 USD.

Cena Brent na ICE na sierpień spada o 2,69 proc. do 76,74 USD za baryłkę.

Kontrakt na WTI na lipiec wygasa w piątek.

Ceny ropy wzrosły o prawie 3 proc. w czwartek, gdy Izrael zbombardował cele nuklearne w Iranie, a Iran wystrzelił rakiety i drony w kierunku Izraela. Trwająca tydzień wojna między Izraelem a Iranem nie wykazała żadnych oznak, że któraś ze stron miałaby się wycofać.

Prezydent USA Donald Trump rozważa teraz, czy wkroczyć do wojny Izraela z Iranem i uderzyć na Teheran. Biały Dom podał, że Trump podejmie ostateczną decyzję w ciągu najbliższych dwóch tygodni.

Trump napotyka na opór części swoich zwolenników w związku z możliwym atakiem na Iran, który według niektórych mógłby wciągnąć USA w kolejną długą wojnę, podobną do tych z Iraku i Afganistanu.

„Ceny ropy gwałtownie wzrosły pośród obaw o zwiększone zaangażowanie USA w konflikt Izraela z Iranem. Jednak sekretarz prasowy Białego Domu zasugerował później, że nadal jest czas na deeskalację” — powiedział Phil Flynn, analityk w The Price Futures Group.

Iran jest trzecim co do wielkości producentem wśród członków Organizacji Krajów Eksportujących Ropę Naftową, wydobywając około 3,3 miliona baryłek ropy naftowej dziennie.

Przez Cieśninę Ormuz wzdłuż południowego wybrzeża Iranu przepływa około 18 do 21 milionów baryłek ropy dziennie i produktów naftowych. Istnieją powszechne obawy, że walki mogą zakłócić przepływy handlowe, co zaszkodzi dostawom.

„Dwutygodniowy termin to taktyka, którą Trump zastosował w innych kluczowych dziedzinach. Często te terminy wygasają bez konkretnych działań. Tutaj spowodowałoby to, że cena ropy naftowej pozostałaby wysoka i potencjalnie mogłaby dalej rosnąć” — powiedział Tony Sycamore, analityk w IG.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Wielka umowa na remont wyjścia z portu w Ustce podpisana.

Urząd Morski w Gdyni podpisał umowy na remont ponad stuletnich falochronów w Porcie Ustka. Inwestycja ma kluczowe znaczenie dla bazy serwisowo-operacyjnej PGE Baltica mieszczącej się w Ustce i dla rozwoju tamtejszego portu.

Konstrukcje hydrotechniczne przejdą całkowity remont z uwagi na ich zły stan techniczny, wynikający z dziesięcioleci eksploatacji w środowisku morskim. Teraz konieczna jest ich modernizacja m.in. w celu poprawy bezpieczeństwa w porcie.

- Inwestycja uzyskała wsparcie ze środków z KPO i pokazuje, jak ważna dla nas jest energetyka wiatrowa i wsparcie w tym kontekście małych i średnich portów morskich - stwierdził Arkadiusz Marchewka, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Minister Marchewka podkreślał, że środki KPO przeznaczone na inwestycję są bezzwrotne. W Ustce powstaje baza serwisowo-operacyjna PGB Baltica, która będzie od 2027 r. zarządzać produkcją energii na farmie Baltica 2.

- Kompleksowa przebudowa falochronów jest niezbędna ze względu na ich wiek, stan techniczny, a także ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa portu. Modernizacja ograniczy falowanie w awanporcie i wewnątrz portu – dzięki odtworzeniu ostrogi przy Falochronie Zachodnim w nowej lokalizacji i zwiększonej długości oraz dzięki dodatkowemu narzutowi kamiennemu od głowicy do ostrogi – co znacznie poprawi warunki manewrowania i bezpieczeństwo jednostek wpływających i wypływających z portu. Remont obejmie również zniszczone elementy infrastruktury, takie jak Nabrzeże Niskie, Skarpowe, slip i Ostroga Helska. W konsekwencji, realizacja obu podpisanych dziś umów znacznie usprawni prowadzenie inwestycji związanych z morską energetyką wiatrową - powiedziała Anna Stelmaszyk-Świerczyńska, Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

Pierwsza z podpisanych umów obejmuje remont Falochronu Wschodniego i Nabrzeża Pilotowego, druga - remont Falochronu Zachodniego z nabrzeżami, slipem i ostrogami. Łączna wartość obu umów to 102,5 mln zł. Wykonawcą obu kontraktów jest firma PORR S.A., która będzie miała 15 miesięcy na ich sfinalizowanie. W tym czasie ograniczony będzie dostęp do części usteckich plaż.

- Z wielką satysfakcją przystępujemy do realizacji kolejnego projektu hydrotechnicznego na rzecz Urzędu Morskiego w Gdyni. Skomplikowane zadania z obszaru hydrotechniki morskiej to istotny element portfolio PORR. Projekty związane z przebudową falochronów - dzięki szerokim, unikalnym w skali Polski referencjom w tym zakresie stanowią naszą hydrotechniczną specjalność - powiedział Piotr Kledzik, Prezes Zarządu PORR S.A.

Szansa dla portu w Ustce

Burmistrz Ustki Jacek Maniszewski podkreśla, że remont falochronów to kluczowy moment w rozwoju portu w Ustce, bo nie tylko zapewni bezpieczeństwo żeglugi, ale też stanowi wstęp do budowy portu zewnętrznego w tej miejscowości. - Mamy już szereg badań i uzgodnień, tak naprawdę potrzebny jest teraz model finansowania portu zewnętrznego, w tym pozyskiwanie inwestorów. Będzie to port podwójnego przeznaczenia - zarówno cywilnego, jak też wojskowego.

Port zewnętrzny miałby być zlokalizowany na zachód od wyjścia z portu. Koncepcja budowy tam portu powstała wiele dekad temu, jednak do tej pory nie było możliwości jej zrealizowania. - Rozwój offshore, rozwój przeladunków i potrzeby obronności powodują, że ta koncepcja staje się dziś realna - podkreśla burmistrz Maniszewski.

Zakres prac w Ustce

Zakres prac wynikających z umów jest bardzo szeroki. Falochron Wschodni - jego łączna długość po zakończeniu prac wyniesie 336,5 metrów (obecnie to 318 metrów). Falochron zostanie wyposażony w pachole kamienne, linię odbojową, drabinki wyjściowe, znaki nawigacyjne, bariery ochronne oraz stojaki na sprzęt ratunkowy. Na czas remontu pomnik Syrenki zostanie przeniesiony w okolice Kapitanatu Portu. Po zakończeniu prac wróci na swoje miejsce.

Kolejną konstrukcją, którą uwzględni inwestycja jest Nabrzeże Pilotowe o długości około 155,5 metrów, stanowiące przedłużenie Falochronu Wschodniego w kierunku lądu. Nabrzeże to stanowi obudowę brzegu oraz pełni funkcję bulwaru spacerowego. Tu również zostanie przeprowadzony całkowity remont. Na koniec przewiduje się montaż wyposażenia hydrotechnicznego oraz odtworzenie narzutu kamiennego po zewnętrznej stronie konstrukcji. Remont i jego wyposażenie są przewidziane na odcinku 120 metrów.

Druga część robót to remont Falochronu Zachodniego i jego okolic. Zostanie tam zamontowane wyposażenie hydrotechniczne oraz odtworzony zewnętrzny narzut kamienny, a także ułożony narzut wewnętrzny - w północnej części falochronu od nasady ostrogi do głowicy. Dodatkowo, przy zewnętrznej krawędzi głowicy falochronu przewiduje się budowę kierownicy ze stalowych pali rurowych, zabezpieczającej narzut kamienny przed osuwaniem i zanieczyszczeniem toru wodnego. Łączna długość falochronu wyniesie 436,3 metrów (obecnie to 416 metrów).

W ramach inwestycji zostanie wyremontowane również Nabrzeże Niskie, zbudowane w drugiej połowie XX wieku w rejonie nasady Falochronu Zachodniego, służące do obsługi niewielkich jednostek pływających, a także Nabrzeże Skarpowe ze slipem i Ostroga Helska, a w nowej lokalizacji odtworzona zostanie Ostroga Zachodnia.

Struktura finansowa projektu:

- wartość przedsięwzięcia: 269 454 667,08 PLN
- wydatki kwalifikowalne: 220 000 000 PLN
- wkład własny – budżet państwa: 49 454 667,08 PLN (VAT)
- dofinansowanie: 220 000 000 PLN (100% KPO)
- okres realizacji projektu: 01.03.2024 r. – 31.08.2026 r.

Wydobycie wraku

W najbliższym czasie Urząd Morski w Gdyni ogłosi przetarg na wydobycie wraku jednostki Stulbia, zalegającej na dni przy uesteckim porcie.

Pogłębiarka „Stulbia” zatoniła u wejścia do portu w Ustce w styczniu 2000 roku podczas sztormu. Jednostka o długości 33 metrów i wadze około 350 ton została zepchnięta przez gwałtowne falowanie na wschodnią stronę główki mola, gdzie przewróciła się i osiadła na dnie. Załoga zdołała się uratować..

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Ważące ponad 200 ton rury dla morskich farm wiatrowych Bałtyk 2 i 3 przetransportowane do Polski.

Cztery rury HDPE, każda o długości 1,5 km i wadze ponad 200 ton, zostały bezpiecznie przetransportowane drogą morską z Norwegii do Polski i przeciągnięte na brzeg w okolicach Mrzeżyna. Zostaną one wykorzystane na potrzeby przewiertu dla rozwijanych przez Equinor i Polenergię projektów Bałtyk 2 i Bałtyk 3. Znajdą się w nich kable eksportowe, które pozwolą wyprowadzić moc generowaną przez morskie farmy wiatrowe na ląd.

Transport rur rozpoczął się w Norwegii – w okolicach miejscowości Stathelle, skąd pojedynczy holownik główny przewoził po dwie rury naraz. Na miejscu, w okolicach Mrzeżyna, operacja sprowadzenia rur na brzeg była szczególnie wymagająca. W działaniach wzięły udział trzy mniejsze holowniki, które stabilizowały rury w pobliżu linii brzegowej, trzy dźwigi pracujące z plaży, odpowiedzialne za przeciągnięcie rur na ląd, a także zespoły WOPR na lądzie i na morzu, które dbały o bezpieczeństwo, kontrolę dostępu oraz zabezpieczenie rur przed nadmiernym ugięciem i uszkodzeniem. Cała operacja trwała 3 dni.

Logistyka całego przedsięwzięcia wymagała ścisłej koordynacji oraz pełnego zaangażowania zespołów operacyjnych na lądzie i na morzu. Od początku realizacji inwestycji bezpieczeństwo ludzi i ochrona środowiska były priorytetem. Na miejscu rury zostały odpowiednio zabezpieczone – ich końce szczelnie zamknięto, wykorzystano big bągi oraz obciążniki stabilizujące, a cały teren jest stale monitorowany przez zespoły techniczne i służby porządkowe.

Następnie rury zostaną przetransportowane w rejon tzw. landfallu, do punktów rozpoczęcia przewiertu HDD. Przewiert pozwoli poprowadzić kabel energetyczny i wyprowadzić moc generowaną przez morskie farmy wiatrowe Bałtyk 2 i Bałtyk 3 na ląd. Prace będą prowadzone pod ziemią, metodą bezpieczną dla środowiska i otoczenia.

Budowane przez Equinor i Polenergię morskie farmy wiatrowe Bałtyk 2 i 3 o łącznej mocy 1440 MW będą mogły zasilić czystą energią odnawialną ponad 2 mln gospodarstw domowych w Polsce. Pierwsza energia ma z nich popłynąć w 2027 roku, a komercyjny etap ich użytkowania rozpocznie się w 2028 roku.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Pomorze Zachodnie inwestuje w żeglugę śródlądową. Nowy sezon tramwaju wodnego połączy trzy porty.

Województwo Zachodniopomorskie uruchamia nową inicjatywę transportową, która ma szansę stać się ważnym elementem rozwoju żeglugi pasażerskiej i turystyki wodnej w regionie. Samorządowy Szlak Wodny Szczecin–Nowe Warpno–Świnoujście zainauguruje swoją działalność 28 czerwca 2025 r., oferując regularne rejsy w każdą sobotę i niedzielę aż do 24 sierpnia.

– Niech to będzie Twój sezon „Queen of Szczecin” – powiedział marszałek województwa Olgierd Geblewicz, podkreślając znaczenie projektu dla promocji transportu wodnego jako alternatywy dla ruchu drogowego i sposobu na zrównoważony rozwój regionu.

Projekt został zrealizowany przy wsparciu finansowym Województwa Zachodniopomorskiego i stanowi efekt współpracy z Powiatem Polickim oraz gminami nadbrzeżnymi. Nowy tramwaj wodny to nie tylko atrakcja turystyczna, ale także realny środek transportu łączący trzy ważne ośrodki nad Zalewem Szczecińskim i Dziwną. Rejsy obsługiwane będą przez nowoczesną jednostkę przystosowaną do przewozu pasażerów w komfortowych warunkach, z pełną infrastrukturą pokładową i uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.

Szlak ma charakter pilotażowy, ale ambicją samorządu województwa jest uczynienie z niego stałego elementu siatki transportowej Pomorza Zachodniego. Projekt wpisuje się także w szerszą strategię promocji turystyki wodnej i wykorzystania potencjału transportu śródlądowego w regionie.

Inicjatywa może przyczynić się do wzrostu znaczenia transportu wodnego w układzie regionalnym, wspierając jednocześnie rozwój lokalnych portów, marin i usług towarzyszących.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Ratownictwo morskie w akcji. Jacht Zilver bezpiecznie odholowany do portu w Górkach Zachodnich w Gdańsku.

Awaria silnika na jachcie żaglowym Zilver zakończyła się skuteczną interwencją Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR). Ratownicy z MSR Górk Zachodnie i jednostka „Wiatr” przeprowadzili szybką i skuteczną akcję holowniczą.

Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne (MRCK) otrzymało zgłoszenie o jachcie żaglowym Zilver, który po awarii silnika zaczął dryfować w kierunku brzegu w rejonie Zatoki Gdańskiej. Sytuacja wymagała natychmiastowej reakcji.

– W takich przypadkach liczy się każda minuta. Dryfujący jacht bez napędu to poważne zagrożenie, szczególnie przy silnym wietrze i bliskości brzegu – mówi Sebastian Kluska, dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa SAR.

Do akcji natychmiast skierowano statek ratowniczy „Wiatr” oraz załogę z Morskiej Stacji Ratowniczej z Górek Zachodnich. Po dotarciu na miejsce podano hol i sprawdzono stan zdrowia załogi jachtu.

– Naszym priorytetem jest życie i zdrowie ludzi na morzu. Po ocenie stanu załogi bez zwłoki przystąpiliśmy do holowania jednostki – dodaje dyrektor Sebastian Kluska.

Jacht Zilver został bezpiecznie odprowadzony do portu w Górkach Zachodnich. Cała akcja zakończyła się sukcesem i była to już 136. interwencja ratownicza SAR w 2025 roku.

– W sezonie letnim rośnie liczba zgłoszeń. Mamy pełną gotowość operacyjną i doświadczony zespół, które codziennie czuwają nad bezpieczeństwem na polskich wodach – podkreśla dyrektor MSPiR SAR.

Bezpieczeństwo na morzu – apel do żeglarzy

MSPiR SAR przypomina żeglarzom i motorowodniakom, aby regularnie kontrolowali stan techniczny jednostek, w szczególności układ napędowy i systemy łączności. Przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i właściwe przygotowanie do rejsu znacząco zmniejszają ryzyko niebezpiecznych sytuacji.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Nowa era autonomii morskiej na Bałtyku. Meridroonit testowane u wybrzeży Finlandii.

W fińskiej bazie morskiej w Upinniemi trwają zaawansowane testy nowych technologii bezzałogowych – tzw. meridroonit, czyli autonomicznych systemów morskich. Wspólne ćwiczenia z NATO to część międzynarodowego programu rozwoju i testowania rozwiązań mających na celu zwiększenie zdolności państw członkowskich do monitorowania obszarów morskich oraz ochrony krytycznej infrastruktury podmorskiej na Morzu Bałtyckim.

Bezzałogowe jednostki pływające operują w rejonie morskim na zachód od Porkkalanniemi, aż po wysokość Hankoo. Szczególne warunki fińskiego wybrzeża stanowią wymagające środowisko testowe, doskonale nadające się do weryfikacji funkcjonalności nowoczesnych systemów autonomicznych.

– Systemy bezzałogowe mają ogromny potencjał i szerokie zastosowania. Inteligentne i autonomiczne technologie pozwalają na skuteczny monitoring akwenów i obiektów, uwalniając jednocześnie cenne zasoby ludzkie do innych zadań – podkreśla kommodori Marko Laaksonen, szef operacyjny Fińskich Sił Morskich.

Dla fińskiej marynarki wojennej współpraca z NATO w zakresie wdrażania nowej technologii ma kluczowe znaczenie dla rozwoju zdolności obronnych. Testowane rozwiązania wpisują się w szerszy kontekst zwiększania bezpieczeństwa morskiego oraz ochrony infrastruktury energetycznej i komunikacyjnej w regionie Morza Bałtyckiego, szczególnie w kontekście rosnących napięć geopolitycznych.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Saab i Maxar łączą siły. Nowy krok w kierunku bezpieczeństwa w przestrzeni wielodomenowej.

Nowe partnerstwo pomiędzy szwedzką firmą Saab a amerykańskim liderem geoinformacji satelitarnej, Maxar Intelligence, może zmienić zasady gry w obszarze współczesnej obronności – również na morzu.

Współpraca obu podmiotów ma na celu integrację zaawansowanych technologii satelitarnych z nowoczesnymi systemami wojskowymi. Kluczowym elementem projektu jest rozwój zdolności operacyjnych w środowiskach pozbawionych dostępu do sygnału GPS – scenariuszach coraz częściej analizowanych także w kontekście zagrożeń dla infrastruktury morskiej, energetycznej i transportowej.

– Nasza współpraca z Maxar to istotny krok w stronę pełniejszego wykorzystania przestrzeni kosmicznej na potrzeby obronności strategicznej Europy i nie tylko – mówi Görgen Johansson, szef działu Dynamics w Saab. – Dzięki integracji precyzyjnych danych geoprzestrzennych z naszymi systemami obronnymi, wyznaczamy nowe standardy skuteczności działań w środowiskach lądowym, morskim, powietrznym, cybernetycznym i kosmicznym.

Wspólna inicjatywa Saab i Maxar skupia się na rozwoju systemów typu C5ISR (Command, Control, Communication, Computers, Cyber, Intelligence, Surveillance, and Reconnaissance). Celem jest stworzenie odpornych, inteligentnych rozwiązań wspierających działania w wielodomenowym teatrze operacyjnym – zarówno na lądzie, jak i na morzu.

Dla państw regionu Morza Bałtyckiego, których infrastruktura morska staje się coraz częściej celem działań sabotażowych i cybernetycznych, rozwój tego typu systemów oznacza zwiększenie zdolności reagowania, identyfikacji zagrożeń i zabezpieczania kluczowych tras transportowych.

Partnerstwo Saab–Maxar pokazuje, że przyszłość obronności – także morskiej – będzie coraz silniej opierać się na synergii danych satelitarnych i inteligentnych systemów dowodzenia.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Historyczne wejście na lód. Seabourn Venture pionierem w Arktyce.

Statek ekspedycyjny Seabourn Venture zapisał się na kartach historii żeglugi polarnej, dokonując pierwszego w swojej historii wejścia na krę lodową w rejonie wysokiej Arktyki. Jednostka stała się tym samym najbardziej wysuniętym na północ statkiem pasażerskim na świecie.

ego poranka, w otoczeniu zwartego pola lodowego na odległym akwenie Oceanu Arktycznego, Seabourn Venture powoli przeciskał się przez grube kry, wzbudzając ciche oczekiwanie wśród pasażerów obserwujących niezwykle zjawisko.

W unikalnym i precyzyjnie zaplanowanym manewrze, statek wszedł na stabilną krę lodową i zatrzymał się, umożliwiając gościom bezpieczne zejście na zamrzniętą powierzchnię oceanu. Było to wydarzenie rzadkie i spektakularne – dla wielu uczestników niezapomniane doświadczenie spaceru po środku skutecznej lodem Arktyki.

To osiągnięcie stanowi nie tylko atrakcję turystyczną, ale także ważny przykład możliwości, jakie oferują nowoczesne jednostki klasy polarnej. Seabourn Venture, zaprojektowany do żeglugi w trudnych warunkach polarnych, dowiódł, że luksus i eksploracja mogą iść w parze z wysokimi standardami bezpieczeństwa i poszanowaniem dla środowiska.

Wydarzenie to podkreśla dynamiczny rozwój rynku rejsów ekspedycyjnych oraz rosnące znaczenie Arktyki jako kierunku żeglugowego i turystycznego o globalnym znaczeniu.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Argentyna tworzy największy rezerwat morski w Patagonii. Nowy rozdział dla ochrony i gospodarki morskiej.

Władze prowincji Chubut oficjalnie utworzyły Parque Provincial Patagonia Azul – największy jak dotąd rezerwat morski tego typu w argentyńskiej części Patagonii. Decyzja legislatury objęła ochroną blisko 300 tysięcy hektarów akwenów przybrzeżnych i wybrzeża Atlantyku Południowego, czyniąc ten obszar kluczowym punktem na mapie światowej bioróżnorodności morskiej.

Rezerwat rozciąga się wzdłuż wybrzeża Camarones, obejmując m.in. strefy Cabo Dos Bahías, Isla Leones i archipelagi Isla Tova, łącząc istniejące formy ochrony z nowymi akwenami objętymi rygorystycznym reżimem zarządzania.

Ekosystemy kluczowe dla rybołówstwa i nauki

Tereny włączone do rezerwatu to jedne z najbardziej produktywnych stref biologicznych południowego Atlantyku. Występują tu m.in. lasy kelpowe (makroalgi) – uważane za morskie odpowiedniki lasów deszczowych, które pełnią funkcję wylęgarni i żerowisk dla licznych gatunków komercyjnie poławianych ryb. Obecność ponad 50 gatunków ptaków morskich, w tym pingwina magellańskiego, oraz wielorybów (humbaki, sejawale, orki) czyni ten rejon miejscem o wyjątkowej wartości ekologicznej i badawczej.

Szczególnie charakterystyczne dla regionu są tzw. kaczki wiosłujące (pato vapor) – nietlotne ptaki endemiczne, które zasiedlają przybrzeżne laguny i są wskaźnikami stanu środowiska.

Moratorium na połowy i nowa logistyka ochrony zasobów

Utworzenie parku oznacza wprowadzenie strefy no-take – całkowitego zakazu połowów przemysłowych i amatorskich w granicach rezerwatu. To strategiczny krok na tle narastającego problemu przelowienia szelfu kontynentalnego Argentyny. Jak zauważają przedstawiciele Fundación Rewilding Argentina, „nowe granice parku

zostały zaprojektowane z myślą o ułatwieniu egzekwowania przepisów – to proste linie, które ułatwiają monitorowanie z powietrza i z morza”.

Zarządzenie obejmuje także ścisłą ochronę siedmiu gatunków uznanych za Pomniki Przyrody, w tym: humbaka, sejwala, toninę overa (delfina Commersona), pato vapor i rekina kotwicznego (tiburón gatopardo).

Perspektywy dla turystyki morskiej i lokalnych portów

Park otwiera również nowe możliwości dla ekoturystyki morskiej. W miejscowości Camarones powstanie tzw. „Portal Isla Tova” – centrum dostępu do rezerwatu, z przystanią dla łodzi badawczych i turystycznych, stacją monitoringową i infrastrukturą dla kajakarzy oraz trekkingu przybrzeżnego. Fundacja Rewilding Argentina przekazała pod inwestycję 18 000 ha dawnych terenów prywatnych (Estancia San Miguel).

Szacuje się, że w ciągu dekady projekt może wygenerować do 445 trwałych miejsc pracy w sektorze usług, rekreacji i obsługi turystów. To istotne wsparcie dla lokalnych portów, które mogą przestawić część swojej działalności z komercyjnych połowów na usługi transportowe i przewozowe w ramach rezerwatu.

Geostrategiczny wymiar ochrony mórz południowych

Decyzja władz Chubut wpisuje się w realizację międzynarodowego zobowiązania 30×30, zakładającego objęcie 30% powierzchni mórz i lądów ochroną do 2030 roku. W czasach rosnących napięć wokół połowów przemysłowych (również z udziałem flot dalekomorskich spoza regionu), wyznaczenie i uszczelnienie tak dużej strefy chronionej ma wymiar nie tylko ekologiczny, ale również geopolityczny i suwerennościowy.

Patagonia Azul – błękitne serce południowego Atlantyku – może stać się modelem, jak skutecznie połączyć ochronę ekosystemów z trwałym rozwojem gospodarki morskiej, tworząc fundamenty dla zrównoważonej przyszłości oceanów..

Źródło: www.gazetamorska.pl

Cieśnina Ormuz - wąskie gardło w światowym handlu ropą.

Zamknięcie cieśniny Ormuz, o czym zdecydował parlament Iranu, może poważnie wpłynąć na światową gospodarkę. To najważniejszy szlak eksportowy ropy naftowej z Zatoki Perskiej na światowe rynki i trasę, którą przepływa jedna piąta globalnych dostaw tego surowca.

Po zbombardowaniu przez USA obiektów nuklearnych w Iranie nocy z soboty na niedzielę parlament w Teheranie przegłosował zamknięcie cieśniny dla żeglugi. Nie jest to jednak wiążący krok - ostateczna decyzja należy do przywódcy irańskiej teokracji, ajatollaha Alego Chameneia.

Cieśnina położona jest między Zatoką Perską a Zatoką Omańską. Od północy nad cieśniną leży Iran, od południa - Zjednoczone Emiraty Arabskie (ZEA) oraz Oman. Kilka położonych w cieśninie wysp należy do Iranu oraz Omanu, na irańskich władze rozmieściły systemy przeciwokrętowe.

Cieśniną w najwęższym miejscu ma 33 km, a tor, którym mogą poruszać się statki - zaledwie 3 km.

Ten szlak komunikacyjny ma olbrzymie znaczenie strategiczne. W ostatnich kilkunastu miesiącach dziennie przepływało nim 17,8-20,8 mln baryłek ropy naftowej z Arabii Saudyjskiej, Kuwejtu, Iraku, Iranu i ZEA, a także skroplony gaz ziemny (LNG), eksportowany głównie przez Katar. Około 80 proc. eksportowanej tą drogą ropy kierowane jest na rynki azjatyckie.

Z powodu regionalnych napięć państwa Zatoki Perskiej zaczęły budować rurociągi, by zmniejszyć zależność od eksportu ropy cieśniną. Arabia Saudyjska jest w stanie wysłać część swojej ropy rurociągiem do załadunku bezpośrednio z Morza Czerwonego (aczkolwiek transportowi tej ropy mogliby zagrozić jemeńscy rebelianci Huti),

ZEA dysponują zaś rurociągiem wiodącym z Abu Zabi do Fudżajry nad Zatoką Omańską. Obie te nitki nie są w stanie przejąć większą część ropy transportowanej cieśniną.

Ochrona żeglugi handlowej w tym rejonie to zadanie stacjonującej w Bahrajnie V Floty Stanów Zjednoczonych. Iran już wcześniej groził zamknięciem cieśniny, ale nigdy dotąd tych gróźb nie zrealizował. Zamknięcie cieśniny wywarłoby natychmiastowy potężny efekt inflacyjny w USA i na całym świecie. Krok ten byłby jednak również bardzo dotkliwy dla Iranu - przez to samo wąskie gardło przepływa ropa eksportowana przez Teheran, a głównym jej odbiorcą są Chiny.

Źródło: www.gazetamorska.pl

Mężczyzna z pow. choszczeńskiego ukąszony przez żmiją. Interweniował śmigłowiec LPR.

Dramatyczne chwile rozegrały się w miejscowości Rościn (powiat choszczeński), gdzie 49-letni mężczyzna został ukąszony przez żmiją. Doznał wstrząsu anafilaktycznego - stanu bezpośrednio zagrażającego życiu.

Na miejsce natychmiast wezwano służby ratunkowe. Do akcji skierowano zarówno zespół ratowników medycznych, jak i śmigłowiec Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (LPR). Liczyła się każda minuta.

Mężczyzna został przetransportowany helikopterem do najbliższego szpitala, gdzie udzielono mu specjalistycznej pomocy medycznej. Dzięki szybkiej interwencji służb ratunkowych, jego życie udało się uratować.

Na Pacjent.gov.pl czytamy co zrobić gdy ugryzie nas żmija:

Żmija zapada w sen zimowy, dlatego ukąszenia zdarzają się tylko w ciepłych miesiącach. Najbardziej niebezpieczne są wiosenne ukąszenia, kiedy wąż obudzi się ze snu. Żmija jest aktywna tylko w ciągu dnia. Nigdy nie atakuje pierwsza, przed ludźmi zwykle ucieka. Kąsa tylko w ostateczności, gdy ktoś próbuje ją chwycić lub zadaje jej ból.

Najwięcej przypadków pokąsania przez jadowite węże zdarza się podczas próby ich schwywania, zabicia lub wypuszczenia.

Podczas kąsania żmija wprowadza w organizm człowieka jad. Najbardziej niebezpieczne są zranienia w okolicy szyi i twarzy. Zazwyczaj jednak ukąszenia dotyczą stóp i łydek oraz dłoni i przedramion. Ukąszenie jest najbardziej niebezpieczne dla dzieci i osób starszych, dla dorosłego bardzo rzadko może być śmiertelne.

Następstwa pokąsania zależą od miejsca zranienia, ilości wprowadzonego jadu i stanu zdrowia osoby poszkodowanej. Ilość wstrzykniętego jadu zależy od:

- głębokości wbicia zębów i przecięcia skóry
- stopnia wypełnienia gruczołów jadowych
- rozmiaru gada
- poziomu jego rozdrażnienia.

Stres, niepokój czy aktywność ruchowa mogą pogorszyć stan zdrowia ukąszzonego.

Jak rozpoznać ukąszenie

W miejscu ukąszenia przez żmiją powstaną charakterystyczne ranki – dwa ślady po zębach jadowych. Odczujemy też miejscowy ból. Jeśli wąż wstrzyknął jad, to dodatkowo mogą wystąpić:

- zaczerwienienie i zasinienie
- narastający obrzęk

zawroty i bóle głowy
nudności i wymioty
przyspieszenie tętna
spadek ciśnienia krwi
wybroczyny i surowicze pęcherze
niebieskawe przebarwienie wzdłuż ukąszonej kończyny
nadmierna potliwość i pragnienie.

U dzieci objawy są bardziej nasilone, często dochodzi do utraty przytomności.

Źródło: www.gs24.pl

Przemysłowcy alarmują w sprawie cen gazu. Rząd pod presją.

Polski przemysł zmagają się z jednymi z najwyższych w Unii Europejskiej cenami gazu ziemnego, a sytuacja może się jeszcze pogorszyć. Ministerstwo Przemysłu przygotowało projekt ustawy, który wprowadza nową „opłatę gazową” dla odbiorców końcowych — głównie dużych zakładów przemysłowych. Jak zauważa Henryk Kaliś, prezes Forum Odbiorców Energii Elektrycznej i Gazu, wprowadzanie dodatkowych opłat, do i tak rozbudowanych kosztów polityki klimatycznej i energetycznej, to kolejny czynnik pogarszający konkurencyjność przemysłu.

Rosnące ceny gazowe w Polsce

Polski sektor przemysłowy od lat zmagają się z rosnącymi kosztami gazu ziemnego, co stawia go w trudnej sytuacji na tle innych krajów Unii Europejskiej. Gaz ziemny jest kluczowym surowcem dla wielu branż, w tym dla przemysłu chemicznego i energetycznego. Jak wskazują dane Eurostatu, ceny gazu w Polsce są jednymi z najwyższych w UE, co znacząco obciąża krajowych odbiorców przemysłowych. Dla firm zużywających ponad 4 000 000 GJ gazu rocznie, koszty są znacznie wyższe niż w Niemczech, Francji czy Hiszpanii.

Wysokie ceny gazu nie tylko wpływają na koszty produkcji, ale również na konkurencyjność polskiego przemysłu na rynkach międzynarodowych. W obliczu globalnej konkurencji, polskie firmy muszą stawić czoła wyzwaniom związanym z kosztami surowców, co jest szczególnie trudne w obecnym klimacie gospodarczym.

Gaz ziemny pozostanie paliwem przejściowym przez wiele kolejnych lat — a zdaniem prezesa Gaz-Systemu, Sławomira Hince, można wręcz mówić o „trwale przejściowym” albo nawet „permanentnie przejściowym” ...

Nowa opłata gazowa

24 czerwca sejmowa Komisja do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych zajmie się projektem ustawy, który wprowadza nową opłatę gazową. Projekt ten, skierowany przez Ministerstwo Przemysłu, ma na celu przeniesienie obowiązku utrzymywania zapasów gazu ziemnego na Rządową Agencję Rezerw Strategicznych (RARS). Finansowanie tych zapasów ma pochodzić z nowej opłaty gazowej, którą będą uiszczać odbiorcy końcowi.

Wysokość opłaty ma ustalać minister właściwy do spraw gospodarki surowcami energetycznymi, jednak obecny projekt nie określa górnego limitu tej opłaty. Wcześniejsze wersje zakładały, że nie może ona przekroczyć 100 zł/MWh. Brak limitu budzi obawy wśród największych konsumentów gazu, którzy mogą ponieść znaczne dodatkowe koszty.

Problemy z opłatą gazową

Wprowadzenie opłaty gazowej budzi liczne kontrowersje i obawy wśród przedstawicieli przemysłu. Ministerstwo Przemysłu argumentuje, że zmiany mają zwiększyć konkurencję na rynku gazu, jednak branże energochłonne obawiają się wzrostu kosztów. Istnieje wiele problemów związanych z nową opłatą, które mogą negatywnie wpłynąć na konkurencyjność polskiego przemysłu.

Po pierwsze, przemysł nie został zakwalifikowany do kategorii „odbiorców chronionych”, co oznacza, że nie będzie miał zapewnionej ciągłości dostaw gazu. Paradoksalnie, to właśnie duże zakłady przemysłowe będą musiały wprowadzać ograniczenia w dostawach, mimo że będą finansować utrzymywanie rezerw.

Po drugie, wątpliwości budzi efektywność RARS w realizacji zadań związanych z utrzymywaniem zapasów gazu. Państwowa agencja może nie być w stanie minimalizować kosztów, co może prowadzić do ich przenoszenia na odbiorców końcowych.

Konsekwencje dla polskiego przemysłu

Wprowadzenie opłaty gazowej może mieć poważne konsekwencje dla polskiego przemysłu. Jak zauważa Henryk Kaliś, prezes Forum Odbiorców Energii Elektrycznej i Gazu, „ceny gazu ziemnego odgrywają kluczową rolę dla wielu branż polskiego przemysłu, decydując o możliwości ich konkurencji, nie tylko na rynkach globalnych, ale i na rynku wewnętrznym UE”.

– Wprowadzanie dodatkowych opłat, do i tak rozbudowanych kosztów polityki klimatycznej i energetycznej, to kolejny czynnik pogarszający tę konkurencyjność w bardzo trudnym otoczeniu rynkowym, gdy tanie produkty importowane z Chin, USA czy Ameryki Południowej wypychają skutecznie z rynku europejskich producentów – podkreśla.

Polski przemysł stoi przed wyzwaniem utrzymania konkurencyjności w obliczu rosnących kosztów surowców. Nowa opłata gazowa może dodatkowo obciążyć firmy, co wpłynie na ich zdolność do konkurencji na rynkach międzynarodowych.

Propozycje rozwiązań

Aby złagodzić negatywne skutki wprowadzenia opłaty gazowej, przemysł proponuje wprowadzenie mechanizmów osłonowych. Wśród propozycji znajdują się:

Zwolnienie z opłaty gazowej podmiotów, które wykorzystują gaz ziemny do celów nieenergetycznych.

Wprowadzenie systemu redukcji opłaty gazowej dla dużych odbiorców przemysłowych stosujących energochłonne technologie produkcji.

Zwiększenie obliża giełdowego obejmującego handel gazem, co poprawiłoby płynność na Towarowej Giełdzie Energii.

Te rozwiązania mają na celu ochronę polskiego przemysłu przed utratą konkurencyjności i zmniejszenie wpływu nowej opłaty na koszty produkcji.

Projekt ustawy oczekuje na pierwsze czytanie w sejmowej Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych. Zarówno Ministerstwo Przemysłu, jak i posłowie na Sejm RP, mają możliwość wprowadzenia korekt do projektu. Odbiorcy przemysłowi liczą na zainteresowanie zgłaszanymi propozycjami i apelują o ich uwzględnienie w ustawie.

Wprowadzenie zmian do projektowanych rozwiązań jest kluczowe dla ochrony polskiego przemysłu przed negatywnymi skutkami nowej opłaty gazowej. Zainteresowanie parlamentarzystów i administracji rządowej może przyczynić się do ograniczenia jej wpływu na koszty produkcji i konkurencyjność polskich firm..

Źródło: www.strefabiznesu.pl

Przełom w badaniach Ziemi. Chiński statek Meng Xiang sięgnie granicy płaszcza.

W dobie rosnącego zainteresowania eksploracją oceanów nie powinno dziwić, że Chiny intensywnie pracują nad zajrzeniem, jak najgłębiej się da, aż do wnętrza Ziemi. Właśnie poznaliśmy efekty tych prac. Statek Meng Xiang – według zapewnień ma potencjał, by zrewolucjonizować nasze rozumienie budowy wnętrza Ziemi. Jak informują

jego twórcy, może on wwiercić się na głębokość nawet 11 kilometrów pod dnem morskim. Nigdy wcześniej, żadna jednostka morska nie sięgnęła tak głęboko.

Meng Xiang (po chińsku: „Sen”) to największy i najbardziej zaawansowany statek naukowo-badawczy zbudowany jak dotąd w Chinach. Mówimy tutaj o jednostek o długości niemal 180 metrów i szerokości 33 metrów. Jego wyporność nominalna to imponujące 42 600 ton. Statek może realizować misje badawcze nieprzerwanie przez nawet 120 dni bez konieczności zawijania do portu. Zasięg statku pozwala mu dotrzeć bez problemu wszędzie w odległości do 27 780 kilometrów. Na pokładzie znalazło się natomiast miejsce dla 180 członków załogi i personelu naukowego.

Podstawowym zadaniem statku będzie prowadzenie głębokich odwiertów w dnie morskim w celu eksploracji niezbadanych warstw skorupy ziemskiej. Największym wyzwaniem i jednocześnie ambicją naukowców stojących za budową statku jest dotarcie do tzw. nieciągłości Mohorovičića (Moho) — granicy między skorupą ziemską a płaszczem. Do tej pory nauka opierała się głównie na pośrednich danych, takich jak fale sejsmiczne czy materiały z erupcji wulkanicznych. Meng Xiang może być pierwszym narzędziem pozwalającym człowiekowi na bezpośrednie pobranie próbek z tej strefy.

Na pokładzie jednostki znajduje się cała paleta zaawansowanych laboratoriów badawczych, w których analizowane będą próbki geologiczne, geochemiczne i mikrobiologiczne pochodzące z wnętrza Ziemi. Laboratoria te pozwolą na natychmiastową weryfikację danych jeszcze podczas trwania misji. Jednostka wyposażona jest również w pierwszy na świecie zautomatyzowany system przechowywania rdzeni geologicznych, który chroni delikatne próbki przed uszkodzeniem i zanieczyszczeniami.

To, co wyróżnia Meng Xiang na tle innych jednostek, to jego unikalna zdolność do łączenia celów naukowych z komercyjnymi.

Z jednej strony statek zaprojektowano z myślą o głębokich wierceniach naukowych, a z drugiej nadaje się on także do prowadzenia poszukiwań ropy naftowej, gazu ziemnego i hydratów metanu. Za te szerokie zdolności odpowiada tutaj specjalny hydrauliczny mechanizm, który może obsługiwać różne tryby wiercenia czy pozyskiwania rdzeni geologicznych.

Statek został zwodowany już 17 listopada 2024 roku w Guangzhou. Jak podano w ostatnich dniach, jednostka rozpocznie intensywne prace badawcze jeszcze przed końcem obecnego roku. Na pierwsze wiercenia wyznaczono stanowiska na Morzu Południowochińskim. To będzie jednak dopiero początek, bowiem naukowcy przekonują, że odwierty naukowe będą prowadzone co najmniej przez dekadę.

Meng Xiang to nie tylko imponujący projekt inżynieryjny, ale także symbol intensywnego rozwoju i ogromnych ambicji Państwa Środka, które wielkimi krokami dogania dotychczasowe potęgi naukowe.

Źródło: www.focus.pl

Będziemy płacić więcej za zakupy. Wszystko przez nowe prawo regulujące opakowania.

Żywność w Polsce może podrożeć. Nowe prawo obciąży producentów odpowiedzialnością nie tylko za produkt, ale także za to, jaki los spotka opakowania. Producenci pakowanych produktów spożywczych będą mieli więc dodatkowe koszty i to może odbić się na cenach.

W Polsce niebawem zacznie obowiązywać Rozszerzona Odpowiedzialność Producenta. To zapisy prawne, obciążające producenta odpowiedzialnością za cały cykl życia produktu – od projektowania po recykling produktu i opakowania. A tak się składa, że 60 proc. wszystkich opakowań wprowadzają na rynek producenci produktów spożywczych. Opakowania są tu kluczowe, bo gwarantują bezpieczeństwo żywności.

Żywność podrożeje przez opakowania

W teorii konsumenci nie powinni odczuć tego, że w Polsce zaczęła obowiązywać Rozszerzona Odpowiedzialność Producenta. Wszystkie koszty i czynności związane z zagospodarowaniem opakowania po serku czy owocach powinny odbywać się na poziomie firm biorących w tym udział. Jednak branża spożywcza w Polsce obawia się, że z powodów administracyjnych, część kosztów jednak trzeba będzie przerzucić na klienta.

To z kolei zaowocuje wzrostem cen żywności na sklepowych półkach. To kwoty rzędu kilka-kilkanaście groszy na produkcie. Spójrz jednak na to, ile pakowanych produktów kupujesz przy okazji kolejnych zakupów. To może być potężny strumień pieniędzy.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska proponuje, aby to Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w imieniu producentów opakowań realizował obowiązki wynikające z rozszerzonej odpowiedzialności. Biznes ma tylko zapłacić, urzędnicy zajmą się resztą. To miałoby w teorii stworzyć zamknięty obieg pieniądza. Przedstawiciele Polskiej Federacji Producentów Żywności oraz sektora odpadów ostrzegają, że to nie jest dobre wyjście. Uważają, że polskie rozwiązanie przypomina dodatkowy podatek, jaki będą musieli zapłacić polscy producenci żywności, bez kontroli, na co zostaną wydane pieniądze. Z daleka czuć też nieprzyjemny aromat monopolu państwowego.

Płacenie na rzecz NFOŚiGW za opakowania mogłoby też utrudnić Polsce wypełnianie unijnych wymogów, w tym selektywną zbiórkę odpadów. To oznacza kary nakładane na polskich producentów, a w rezultacie na wzrost cen żywności dla polskiego konsumenta.

Z kolei NFOŚiGW prawdopodobnie nie będzie gospodarować zebranymi w ten sposób pieniędzmi w sposób transparentny. W proponowanym przez polski rząd projekcie producent zawartości oraz opakowania właściwie nie ma wpływu na to, co się będzie działo z jego opakowaniem po tym, gdy konsument już zje zawartość. Zdecydują o tym urzędnicy, a jeśli zrobią to nieprawidłowo, Polska będzie musiała zapłacić karę. I to konsument pokryje koszty ewentualnych kar.

Czasu zostało niewiele. Już od października 2025 roku w Polsce ma zacząć obowiązywać system kaucji za opakowania po napojach, a więc puszki i butelki. Klient rzeczywiście nie odczuje dodatkowych kosztów, poza tym, że musi odnieść opakowanie do sklepu. Jednak nie wszystkie opakowania da się zbierać w ten sposób. Dla reszty do 2028 roku obowiązywać ma okres przejściowy.

Źródło: www.focus.pl

To się nazywa niespodzianka. Satelita niedziałający od pół wieku, nagle się odezwał.

13 czerwca 2024 roku radioteleskopy australijskiego obserwatorium ASKAP (Australian Square Kilometre Array Pathfinder) zarejestrowały niezwykle krótki, trwający mniej niż 30 nanosekund, ale bardzo intensywny impuls radiowy. Początkowo sądzono, że jego źródłem może być jakiś nieznaną obiekt w przestrzeni kosmicznej, np. pulsar, czy inny magnetar w odległej przestrzeni kosmicznej. Ku zaskoczeniu badaczy okazało się jednak, że sygnał pochodził nie z odległych galaktyk, lecz z bliskiej orbity okołozemskiej.

Źródłem impulsu szybko okazał się Relay 2 – eksperymentalny satelita komunikacyjny wyniesiony na orbitę przez NASA w 1964 roku. Choć urządzenie przestało nadawać już w 1965 roku, a ostatni sygnał od niego odebrano w 1967 roku, nadal krążyło po orbicie jako jeden z wielu obiektów kosmicznego złomu. Po niemal 60 latach uśpienia, Relay 2 w nieznanych okolicznościach wyemitował krótki, lecz niezwykle silny błysk energii radiowej. Naukowcy od

lat ostrzegają przed konsekwencjami zaśmiecania orbity Ziemi przez nieaktywne satelity. Choć zwykle są one postrzegane jako milczące i nieaktywne obiekty, najnowsze wydarzenie pokazuje, że mogą one nas jeszcze zaskoczyć. Mowa tutaj o zdarzeniu z czerwca 2024 roku, kiedy to jeden z takich satelitów, uważany za nieczynny od niemal sześciu dekad, nagle wyemitował potężny impuls radiowy, który na ułamek sekundy przyćmił swoim blaskiem wszystkie inne źródła radiowe na niebie.

13 czerwca 2024 roku radioteleskopy australijskiego obserwatorium ASKAP (Australian Square Kilometre Array Pathfinder) zarejestrowały niezwykle krótki, trwający mniej niż 30 nanosekund, ale bardzo intensywny impuls radiowy. Początkowo sądzono, że jego źródłem może być jakiś nieznan obiekt w przestrzeni kosmicznej, np. pulsar, czy inny magnetar w odległej przestrzeni kosmicznej. Ku zaskoczeniu badaczy okazało się jednak, że sygnał pochodził nie z odległych galaktyk, lecz z bliskiej orbity okołoziemskiej.

Źródłem impulsu szybko okazał się Relay 2 – eksperymentalny satelita komunikacyjny wyniesiony na orbitę przez NASA w 1964 roku. Choć urządzenie przestało nadawać już w 1965 roku, a ostatni sygnał od niego odebrano w 1967 roku, nadal krążyło po orbicie jako jeden z wielu obiektów kosmicznego złomu. Po niemal 60 latach uśpienia, Relay 2 w nieznanych okolicznościach wyemitował krótki, lecz niezwykle silny błysk energii radiowej.

Relay 2 oraz jego poprzednik Relay 1 należały do pionierskiego programu NASA mającego na celu testowanie łączności satelitarnej. To właśnie Relay 1 przekazał pierwsze sygnały telewizyjne ze Stanów Zjednoczonych do Japonii i Europy, w tym relacje z zamachu na prezydenta Johna F. Kennedy'ego. Choć od dawna są nieaktywne, ich obecność na orbicie wciąż może mieć znaczenie – jak pokazuje satelita Relay 2.

Natura nagłego rozbłysku pozostaje jak na razie tajemnicą. Jednym z możliwych wyjaśnień jest tzw. wyładowanie elektrostatyczne (ESD). Przez dziesięciolecia satelita mógł gromadzić ładunki elektryczne, które w końcu zostały gwałtownie uwolnione. Innym scenariuszem jest uderzenie mikrometeoroidu, które mogło spowodować wybuch plazmy, wykryty przez radioteleskop jako intensywny impuls.

Jak zauważają badacze zajmujący się analizą sygnału oba scenariusze mają istotne konsekwencje dla bezpieczeństwa współczesnych satelitów. Zrozumienie podobnych zjawisk może pomóc w ochronie aktywnej infrastruktury orbitalnej i poprawić jakość obserwacji radioastronomicznych poprzez lepsze odróżnianie sztucznych sygnałów od naturalnych.

Relay 2 nie jest odosobnionym przypadkiem. Historia zna już inne przykłady "zmarłychwstałych" satelitów. W 2010 roku satelita Galaxy 15 niespodziewanie zrestartował się po awarii. Jeszcze bardziej spektakularny powrót zanotował AMSAT-OSCAR 7 – amatorski satelita radiowy, który wznowił nadawanie po 21 latach ciszy, w 2002 roku.

Odkrycie impulsu Relay 2 zostało opisane w artykule zaakceptowanym do publikacji w periodyku The Astrophysical Journal. Choć źródło emisji nie zostało jednoznacznie ustalone, zdarzenie to podkreśla potrzebę lepszego monitorowania nieczynnych obiektów na orbicie oraz konieczność opracowywania metod ochrony przed potencjalnymi zagrożeniami, jakie mogą one stwarzać.

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 jak 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.
- Powszechnie stosowania systemu zatrudnienia na czas nieokreślony (zatrudnienie na stałe).
- Zagwarantowanie miejsc pracy dla marynarzy wspólnotowych na statkach uprawiających żeglugę na wodach europejskich oraz międzynarodowych, z należących do armatorów z UE.
- Ustawiczne staranie o obejmowanie marynarzy takimi samymi warunkami i zasadami zabezpieczeń społecznych z jakich korzystają pracownicy lądowi.
- Aktywnego udziału w budowaniu i utrzymywaniu światowej sieci ośrodków dla marynarzy, na miarę potrzeb XXI wieku.

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

Ponadto:

- **Możesz rozszerzyć swoje członkostwo o ubezpieczenie medyczne obejmujące również Twoją rodzinę. Szczegóły:**
<https://www.omk.org.pl/article/1152>
- Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce
- Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
- Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
- Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
- Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)

- W razie bardzo trudnej sytuacji zdrowotnej i materialnej możesz skorzystać z cyklicznego wsparcia finansowego z Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej.

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

Może polubisz nas na FB ?

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

Wydarzyło się 23 czerwca - kalendarium.

23 czerwca jest **174** dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało **191 dni**.

Dzisiaj imieniny świętują:

Agrypina, Albin, Anna, Arystokles, Atanazy, Edeltruda, Jan, Józef, Maria, Sydonia, Wanda, Zenon i Zenona.

OMK życzy solenizantom wszystkiego najlepszego 😊

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1262 – Litwini zdobyli i spalili Jazdów. W walce zginął książę mazowiecki Siemowit I, a jego syn Konrad dostał się do niewoli.

1264 – Zwycięstwo wojsk polskich nad Jaćwingami w bitwie pod Brańskiem.

1758 – Stanisław Leszczyński nadał Uszaczowi prawo magdeburskie i herb miejski.

1764 – Zakończyły się obrady Sejmu konwokacyjnego, zwołanego w celu przygotowania elekcji Stanisława Augusta Poniatowskiego.

1767 – Zawiązała się Konfederacja radomska.

1771 – Konfederaci barscy rozbili wojska królewskie w bitwie pod Widawą.

1818 – W krypcie św. Leonarda na Wawelu odbył się ponowny pogrzeb Tadeusza Kościuszki.

1828 – Rozpoczęto budowę cytadeli Twierdzy Poznań.

1873 – W Gdańsku uruchomiono tramwaj konny.

1905 – Bojowiec PPS Stefan Aleksander Okrzeja został skazany przez sąd w Warszawie na karę śmierci.

1913 – Otwarto Muzeum Miejskie w Szczecinie.

1920 – Powstał pierwszy rząd Władysława Grabskiego.

1923 – Ustanowiono cywilne odznaczenie państwowe Krzyż Zasługi.

1929 – Reprezentacja Polski w hokeju na trawie mężczyzn przegrała w Poznaniu w swym pierwszym oficjalnym meczu z Czechosłowacją 0:4.

1936 – W nocy z 22 na 23 czerwca Myślenice zostały opanowane przez grupę około 70 członków Stronnictwa Narodowego z Krakowa pod wodzą Adama Doboszyńskiego. Po przecięciu linii telefonicznej i opanowaniu komisariatu policji napastnicy spalili szereg żydowskich sklepów w rynku i synagogę, a nad ranem wycofali się z miasta. W starciach ze ścigającą bojówkarzy policją i strażą graniczną zginęło dwóch z nich, a jeden został ranny.

1941:

Miał miejsce pierwszy sowiecki nalot bombowy na Warszawę.

W nocy z 23 na 24 czerwca funkcjonariusze NKWD rozpoczęli masakrę osób przetrzymywanych w więzieniach w Dubnie i Oszmianie oraz w areszcie w Sądowej Wiszni.

W więzieniu w Łucku funkcjonariusze NKWD zamordowali blisko 2 tys. Ukraińców i Polaków.

1942 – Podczas likwidacji szpitala psychiatrycznego w Kobierzynie Niemcy dokonali masowego zabójstwa i podstępnego wywiezienia pacjentów do obozu koncentracyjnego Auschwitz-Birkenau.

1943 – Na Zamojszczyźnie rozpoczął się drugi etap akcji wysiedleńczo-pacyfikacyjnej

1944:

5. Wileńska Brygada AK, w odwecie za zabicie przez litewską policję 3 dni wcześniej 38 Polaków w Glinciszkach, dokonała masakry 27 osób w zamieszkaną głównie przez Litwinów wsi Dubinki.

Premier RP na Uchodźstwie Stanisław Mikołajczyk ostatecznie odrzucił ultimatum Józefa Stalina dotyczące „reorganizacji” władz polskich w Londynie, jako naruszające suwerenność państwa polskiego. Ultimatum przewidywało ustąpienie prezydenta RP Władysława Raczkiewicza, Naczelnego Wodza gen. Kazimierza Sosnkowskiego, ministra obrony gen. Mariana Kukieła i ministra informacji Stanisława Kota i publiczne zdystansowanie się rządu RP od obarczenia ZSRR zarzutem dokonania zbrodni katyńskiej.

Rozpoczęła się likwidacja getta łódzkiego.

1949:

Otwarto dworzec kolejowy Warszawa Śródmieście.

Premiera filmu Ulica Graniczna w reżyserii Aleksandra Forda.

Rozpoczęto budowę Nowej Huty.

1954 – Najwyższy Sąd Wojskowy uchylił wyrok śmierci wobec gen. Józefa Kuropieski, skazanego na podstawie fałszywych i spreparowanych oskarżeń o szpiegostwo i przygotowywanie kontrrewolucyjnego spisku i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia sądowi I instancji.

1956 – Zwodowano trałowiec bazowy ORP „Żubr”.

1957 – Telewizja Polska wyemitowała premierowe wydanie programu dla dzieci Miś z okienka.

1958 – Dokonano oblotu samolotu szkolno-treningowego PZL M-2.

1961 – W Kazimierzu Dolnym utopiło się w Wiśle 13 uczniów ze szkoły podstawowej z Lublina.

1966 – Założono klub rugby Ogniwo Sopot.

1970 – PRL i RFN zawarły układ o obrocie towarowym i współpracy gospodarczej.

1971 – Sejm PRL przyjął ustawę o przejściu na osoby prawne Kościoła Rzymskokatolickiego oraz innych kościołów i związków wyznaniowych własności niektórych nieruchomości położonych na Ziemiach Zachodnich i Północnych.

1976 – Oddano do użytku RTCN Kosztowy.

1980 – Premiera filmu wojennego Olimpiada '40 w reżyserii Andrzeja Kotkowskiego.

1983 – Zakończyła się II pielgrzymka papieża Jana Pawła II do Polski.

1992 – Polska i Białoruś zawarły traktat o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy.

1997 – Na antenie TVP1 wyemitowano w ramach konkursu na telenowelę pierwszy odcinek serialu Złotopolscy w reżyserii Janusza Zaorskiego.

2000:

4 osoby zginęły w wyniku zamachu bombowego w klubie nocnym w Nowym Dworze Mazowieckim.

We Wrocławiu odsłonięto kolumnę Chrystusa Króla Wszechświata.

2002 – Podczas przepompowywania ropy naftowej w punkcie przetadunkowym w Chałupkach Medycznych na granicy z Ukrainą doszło do pożaru i eksplozji 5 cystern, w wyniku czego zginęła jedna osoba, a 3 zostały ranne.

2006:

Premiera filmu animowanego Kajko i Kokosz.

Premier RP Kazimierz Marcinkiewicz ogłosił dymisję wicepremier i minister finansów Zyty Gilowskiej.

2013 – Kopalnia soli w Bochni została wpisana na listę światowego dziedzictwa UNESCO.

2015 – Radosław Sikorski ustąpił ze stanowiska marszałka Sejmu RP.

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	3,7212	+0,39
dolar australijski	AUD	2,3825	-0,92
dolar hongkoński	HKD	0,4740	+0,38
dolar kanadyjski	CAD	2,7007	-0,20
dolar nowozelandzki	NZD	2,2006	-0,97
dolar singapurski	SGD	2,8810	-0,11
euro	EUR	4,2727	+0,04
forint węgierski	HUF	1,0585	-0,19
frank szwajcarski	CHF	4,5495	+0,16
funt szterling	GBP	4,9918	-0,17
hrywna ukraińska	UAH	0,0889	+0,45
jen japoński	JPY	2,5210	-1,16
korona czeska	CZK	0,1720	-0,06
korona duńska	DKK	0,5728	+0,03
korona islandzka	ISK	2,9879	-0,24
korona norweska	NOK	0,3660	-0,73
korona szwedzka	SEK	0,3829	-0,65
lej rumuński	RON	0,8476	+0,17
lew bułgarski	BGN	2,1846	+0,04

23-06-2025r.

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

Notowania NYMEX. Crud Oil



Źródło: <https://stooq.pl/q/?s=cl.f>

Indeksy rynku bałtyckiego.



Źródło: <https://nasdaqbaltic.com>

Notowania surowców.

Surowiec	Kurs	Zm. %	Zmiana	Otwarcie	Max	Min	Czas	Jednostka
Ropa	76,28	+1,06%	0,80	78,35	77,66	74,96	2025-06-23 12:54	USD/baryłka
Złoto	3 382,50	-0,09%	-3,20	3 407,00	3 411,55	3 362,17	2025-06-23 12:54	USD/uncja
Miedź	9 667,85	+0,13%	12,35	9 636,02	9 679,25	9 608,45	2025-06-23 12:54	USD/tona
Srebro	36,12	+0,28%	0,10	36,01	36,22	35,79	2025-06-23 12:53	USD/uncja
Pallad	1 072,25	+1,64%	17,35	1 051,50	1 078,25	1 040,50	2025-06-23 12:54	USD/uncja
Platyna	1 286,35	+1,73%	21,85	1 264,20	1 299,80	1 241,05	2025-06-23 12:54	USD/uncja
Nikiel	14 859,75	-0,71%	-105,88	15 018,75	15 026,25	14 771,50	2025-06-23 12:52	USD/tona
Aluminium	2 585,45	+1,13%	28,95	2 575,70	2 585,70	2 550,25	2025-06-23 12:54	USD/tona
Aluminium	2 585,45	+1,13%	28,95	2 575,70	2 585,70	2 550,25	2025-06-23 12:54	USD/tona
Bawełna	66,48	-0,33%	-0,22	66,83	66,92	66,28	2025-06-23 12:54	US\$/tunt
Benzyna	2,35	+0,86%	0,02	2,40	2,40	2,32	2025-06-23 12:54	USD/galon
Canola	742,70	-0,17%	-1,30	743,40	751,70	740,00	2025-06-20 20:19	CAD/tona
Cukier	16,26	+0,99%	0,16	16,17	16,29	16,03	2025-06-23 12:54	US\$/tunt
Cynk	2 674,45	+1,28%	33,70	2 642,20	2 677,50	2 629,20	2025-06-23 12:53	USD/tona
Diesel	757,75	-0,10%	-0,75	815,00	793,75	738,38	2025-06-23 12:54	USD/tona
Drewno	617,00	-0,19%	-1,00	615,50	618,50	613,50	2025-06-20 20:22	USD/1000 stop deskowych
Gaz ziemny	3,97	+0,51%	0,02	4,01	4,01	3,94	2025-06-23 12:54	USD/min btu
Kakao	5 632,00	-1,88%	-107,00	5 714,00	5 764,00	5 511,00	2025-06-20 17:54	GBP/tona
Kauczuk	318,00	-1,00%	-3,20	318,90	318,90	316,40	2025-06-23 11:53	JPY/kgogram
Kawa	316,63	+0,50%	1,58	316,00	319,55	314,58	2025-06-23 12:54	US\$/tunt
Kukurydza	424,90	-0,72%	-3,10	428,40	430,00	422,75	2025-06-23 12:54	USD/buszel
Miedź	9 667,85	+0,13%	12,35	9 636,02	9 679,25	9 608,45	2025-06-23 12:54	USD/tona
Miedź comex	4,81	-0,41%	-0,02	4,80	4,84	4,77	2025-06-23 12:54	USD/tunt
Mleko	17,55	-0,74%	-0,13	17,65	17,71	17,50	2025-06-20 20:54	USD/catnar
Nikiel	14 859,75	-0,71%	-105,88	15 018,75	15 026,25	14 771,50	2025-06-23 12:52	USD/tona

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

Rozrywka

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

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: 0:3

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

Źródło: <http://pl.sudokuonline.eu/>

H U M O R

Jasio spóźnia się pół godziny na lekcję języka polskiego.

Nauczycielka pyta się go:

- **Jasiu, dlaczego się spóźniłeś?**
- **Bo napadł na mnie bandyta z pistoletem w ręce!**
- **To straszne! - mówi nauczycielka - I co było potem?**
- **Potem zabrał mi zeszyt z zadaniem domowym!**

* * * *