

## **MARYNARZE MAJĄ TANIEJ.**

---

Programy rabatowe dla marynarzy z OMK

szczegóły na: <https://www.omk.org.pl/article/70>

Zdrowie i ubezpieczenia: PZU, HMS, Punkt Szczepień GSSE 5%, OTIS Ochrona słuchu

Szkolenia: Ośrodek Szkolenia Gospodarki Morskiej 20%, Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej 10%, ZENIT 20%, OSRM 20%, Vulcan 5%, Libra 20%, NORTH 20%

Porady podatkowe i prawne: CT Tax, Kancelaria ONYX

Transport: Orlen, MOL, Follow Me, FHU GK TRANS, VIP BUS TAXI

Wypoczynek i sport: Interferie PL, Folwark Podkowa, Uzdrowiska Polskie, Squash Zone Club, Ogólnopolskie karty rabatowe Fit Profit & Fit Sport

Inne: BT Styl, Arte Projektowanie, Prime Auto Care .

Źródło: [www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)

## **Zapraszamy do odwiedzenia strony i zapoznania się z ofertami pracy, sea4you.pl.**

---

Bardzo serdecznie zapraszamy do odwiedzenia strony i zapoznania się z ofertami pracy. Codziennie nowe oferty [www.sea4you.eu](http://www.sea4you.eu) .

Więcej: [www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl) , [www.sea4you.eu](http://www.sea4you.eu) .

Źródło: [www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)

## **ZUS, P&I, czy coś innego?**

---

Nie oceniając w tym momencie wywiązywania się z postanowień konwencji MLC 2006 w zakresie odpowiedzialności armatora do zapewnienia świadczeń finansowych w przypadku choroby, wypadku czy śmierci marynarza zalecamy sprawdzenie, jak zmienia się nasza sytuacja w zależności od bandery i rodzaj umowy.

Generalną zasadą jest, iż marynarska umowa o pracę powinna zabezpieczać wypłatę świadczenia chorobowego, pokrywanie kosztów leczenia i odszkodowanie. W przypadku zachorowania bądź sytuacji niezwiązanych z wykonywaną pracą przez ustalony okres. Gdy mieliśmy wypadek przy pracy do czasu wyleczenia lub określenia stałego uszczerbku na zdrowiu. W przypadku śmierci marynarza, układy zbiorowe pracy ITF gwarantują odszkodowanie niezależnie od przyczyny. Tam gdzie są warunki armatorskie, może być różnie. Jeżeli śmierć jest następstwem wypadku to ubezpieczenie powinno być, jeżeli śmierć jest z przyczyn naturalnych to już niekoniecznie.

W ostatnich latach coraz większa ilość marynarzy pracuje pod banderami europejskimi, które wywiązują się lepiej lub gorzej z obowiązków w zakresie ubezpieczeń zarówno P&I jak i ubezpieczenia społecznego w systemach narodowych.

Ostatnio odnotowaliśmy sytuację, iż fakt podnoszenia europejskiej bandery (belgijskiej) i opłacania składek (znaczących) na system ubezpieczenia społecznego w Belgii, nie gwarantuje np. odszkodowania dla najbliższych za śmierć na statku z przyczyn naturalnych. System zapewnia inne świadczenia ale tylko w przypadku posiadania wymaganego okresu składkowego.

Podsumowując, zalecamy marynarzom pracującym na statkach bander europejskich, objętych systemem ubezpieczenia kraju bandery, aby sprawdzili kto i co oferuje oraz jakie należy spełniać warunki aby móc skorzystać ze świadczeń. Generalnie, zalecamy (dla przejrzystości) oddzielenie ubezpieczenia społecznego od P&I i sprawdzenie jak jesteśmy ubezpieczeni i gdzie należy uzupełnić ewentualne luki.

Źródło: [www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)

### ***„Bałtycka Warta” powstrzymała operacje hybrydowe Rosji na Bałtyku.***

---

Dzięki wzmożonemu patrolowaniu Bałtyku przez siły NATO nie dochodzi do ataków statków rosyjskiej „floty cieni” na podmorską infrastrukturę krytyczną. Tankowce z rosyjską ropą naftową są jednak coraz częściej eskortowane przez okręty wojenne – twierdzi dowództwo fińskiej marynarki wojennej.

Rosja zareagowała na wzmożony nadzór NATO w ramach operacji „Bałtycka Warta” (ang. Baltic Sentry) i rozpoczęła eskortowanie statków „floty cieni” przez własne okręty wojenne – ujawniono w reportażu wyemitowanym w sobotę przez fińskiego nadawcę Yle. – Te płyną obok pojedynczego tankowca lub w jego bliskiej odległości, aby w razie zagrożenia móc zareagować – powiedział dowodzący fińską marynarką wojenną kontradmirał Tuomas Tiilikainen.

NATO ma do dyspozycji 30-40 jednostek pływających, drony, okręty podwodne, samoloty rozpoznawcze oraz inne technologie. – To wszystko sprawia, każdy kapitan statku dwa razy się zastanowi(...), bo sprawcę szkód jest już łatwiej złapać – oświadczył kontradmirał Tiilikainen.

– Od incydentu z tankowcem Eagle S, który pod koniec ubiegłego roku przeciągnął kotwicę po dnie na odcinku ok. 100 km, uszkadzając kilka kabli przesyłowych, w tym kabel energetyczny między Estonią a Finlandią, nie zostały odnotowane żadne złośliwe działania związane z infrastrukturą krytyczną na Morzu Bałtyckim – przekazało natowskie Dowództwo Sojuszników Sił Morskich MARCOM.

W reportażu Yle zaznaczono przy tym, że Bałtyk jest jednym z najbardziej zatłoczonych akwenów na świecie. Każdego dnia w portach i na szlakach transportowych znajduje się ok. 2 tys. jednostek pływających różnych bander.

Źródło: [www.polskamorska.pl](http://www.polskamorska.pl)

### ***Powrót do ropy: Trump znów otwiera Arktyczny Rezerwat Przyrody.***

---

Decyzja amerykańskiej administracji Donalda Trumpa ponownie otwiera jedno z najcenniejszych przyrodniczo miejsc na Ziemi na wydobycie ropy i gazu. Jak donosi agencja prasowa Reuters, zwolennicy tej zmiany mówią o miejscach pracy i niezależności energetycznej, przeciwnicy — o katastrofie dla natury.

## Powrót to dawnych planów

Rząd Stanów Zjednoczonych ogłosił, że ponownie dopuści do wierceń na terenie Arktycznego Narodowego Rezerwatu Przyrody (ANWR) w północnej Alasce. To ogromny obszar tundry, domu dla niedźwiedzi polarnych oraz wielu gatunków ptaków wędrownych. Jak donosi agencja Reuters, decyzja administracji Trumpa oznacza cofnięcie ograniczeń wprowadzonych przez prezydenta Joe Bidena, który wcześniej zablokował eksploatację tego terenu. Departament Spraw Wewnętrznych poinformował, że otworzy do dzierżawy cały nadbrzeżny fragment Rezerwatu o powierzchni 1,56 miliona akrów, czyli ponad 600 tysięcy hektarów. W ocenie geologów pod tundrą może znajdować się nawet 11,8 miliarda baryłek ropy możliwej do wydobycia. Dla koncernów paliwowych to szansa, dla ekologów – zagrożenie dla jednego z ostatnich dzikich ekosystemów planety.

## Polityka kontra przyroda

Spór o przyszłość tego obszaru trwa od dekad. Po jednej strony stoją lokalni politycy i mieszkańcy, którzy widzą w wydobyciu źródło dochodów i miejsc pracy. Z drugiej – obrońcy środowiska, którzy ostrzegają przed nieodwracalnymi skutkami dla arktycznej przyrody.

To nie tylko kwestia środowiskowa, ale także polityczna. Decyzja Trumpa ma symboliczny wymiar — to powrót do polityki „energetycznej niezależności” Stanów Zjednoczonych. Administracja zapowiedziała też przywrócenie unieważnionych wcześniej koncesji wydobywczych należących do Alaska Industrial Development and Export Authority – czyli państwowej agencji, która w 2021 roku uzyskała siedem licencji na poszukiwanie ropy.

W 2023 roku licencje zostały anulowane przez administrację Bidena. Jednak w tym roku federalny sąd uznał, że rząd nie miał do tego podstaw prawnych. Teraz umowy wracają do obiegu, a władze stanowe nie kryją zadowolenia.

## „Historyczny dzień dla Alaski”

— „Dzisiejsze ogłoszenia są historyczne dla Alaski. Prezydent Trump i jego administracja dotrzymują obietnic złożonych Alasce” — powiedział gubernator stanu Mike Dunleavy. Dla władz lokalnych to ogromna szansa na rozwój gospodarki, nowe miejsca pracy i wpływy z podatków.

Jednocześnie wielu analityków zauważa, że mimo politycznych zapowiedzi firmy naftowe wciąż podchodzą do projektu z dystansem. Podczas ubiegłorocznego przetargu, zorganizowanego za rządów Bidena, żadna duża korporacja nie złożyła oferty. Mimo że chodziło o 400 tysięcy akrów – minimalna powierzchnia wymagana ustawą podatkową z 2017 roku – chętnych zabrakło.

## Alarm ekologów

Ekolodzy ostrzegają, że decyzja administracji może doprowadzić do zniszczenia unikalnego ekosystemu.

— „Otwarcie całego wybrzeża Arktycznego Rezerwatu na wiercenia zniszczyłoby jeden z najbardziej znaczących ekologicznie krajobrazów na Ziemi” — napisała w oświadczeniu Kristen Miller, dyrektorka wykonawcza organizacji Alaska Wilderness League.

Decyzja o otwarciu rezerwatu na wiercenia ponownie dzieli Amerykę. Dla jednych to symbol gospodarczej odwagi, dla innych – sygnał, że klimat i przyroda nie mają dla rządu większego znaczenia..

Źródło: [www.polskamorska.pl](http://www.polskamorska.pl)

---

## **Morze wyrzuciło na brzeg fragmenty wojskowego drona.**

---

Spacerowicz w sobotni poranek znalazł na plaży w Ustce (woj. pomorskie) fragmenty wojskowego drona. Jak przekazała rzeczniczka Centralnego Poligonu Sił Powietrznych, major Karolina Krzewina-Hyc, był to imitator celu powietrznego wykorzystywany do szkolenia ogniowego wojsk.

Rzeczniczka poinformowała, że morze wyrzuciło na brzeg element imitatora celu powietrznego, używanego podczas ćwiczeń ogniowych i szkolenia obrony przeciwlotniczej.

– To urządzenie służy do symulowania zachowania i cech prawdziwego celu powietrznego, takiego jak samolot, śmigłowiec czy bezzałogowiec. Jego zadaniem jest stworzenie realistycznych warunków treningowych bez konieczności użycia prawdziwych maszyn bojowych – wyjaśniła mjr Krzewina-Hyc.

W tym przypadku urządzenie pochodziło z ćwiczeń prowadzonych na poligonie w Ustce. Fragmenty imitatora znalazł przechodzień, Mariusz Jasłowski. W rozmowie z Radiem Gdańsk powiedział, że znalezione części nie przypominały komercyjnego urządzenia – wystawały z nich kable, a na obudowie widoczne były nietypowe oznaczenia.

Mężczyzna powiadomił odpowiednie służby – Straż Graniczną i Żandarmerię Wojskową, które przybyły na miejsce i zabezpieczyły znalezisko.

Major Krzewina-Hyc zaapelowała, aby w przypadku znalezienia na plaży metalowych przedmiotów, w tym dronów lub ich fragmentów, nie dotykać ich i natychmiast powiadomić służby.

Źródło: [www.polskamorska.pl](http://www.polskamorska.pl)

### ***Morskie prawo w praktyce: konferencja „Prawnik w Branży Offshore Wind”.***

---

Energia, morze i paragrafy spotkają się w jednym miejscu. Już 5 listopada w Szczecinie odbędzie się konferencja, która pokaże, jak prawnicy tworzą fundamenty dla rozwoju polskiej energetyki wiatrowej na morzu.

Na fali wiatru i prawa

Morska energetyka wiatrowa to jeden z najszybciej rozwijających się sektorów w Polsce. Zainteresowanie rośnie nie tylko wśród inżynierów i inwestorów, ale także – coraz częściej – wśród prawników. Właśnie dla nich organizowana jest konferencja „Prawnik w Branży Offshore Wind – prawo gospodarki morskiej w praktyce”, która odbędzie się na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego.

Prawo, porty i morskie kontrakty

Podczas konferencji uczestnicy będą mogli wziąć udział w dwóch panelach tematycznych. Te, w praktyczny sposób pokażą, jak prawo spotyka się z gospodarką morską. Pierwszy z nich poświęcony będzie roli prawników w rozwoju morskiej energetyki wiatrowej – od planowania inwestycji w portach i stoczniach po analizę przepisów. Ekspertki omówią aktualne wyzwania prawne i obszary, w których prawnicy są dziś najbardziej potrzebni.

Drugi panel skupi się na kwestiach kontraktowych, czyli tym, co decyduje o powodzeniu dużych projektów morskich. Uczestnicy poznają dobre praktyki w zakresie przygotowania i realizacji umów oraz sposoby ograniczania ryzyka w procesie inwestycyjnym. Prelegenci podzielą się doświadczeniami ze swojej pracy przy projektach. Pokażą przy tym, jak teoria prawa przekłada się na praktykę współpracy pomiędzy kancelariami, wykonawcami i inwestorami.

Spotkanie, które łączy prawo i przyszłość

To nie tylko okazja do zdobycia wiedzy, ale również do nawiązania kontaktów w środowisku, które kształtuje przyszłość polskiej energetyki morskiej. Organizatorem wydarzenia jest kancelaria Zbroja Adwokaci sp.k., we współpracy z Wydziałem Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego. Konferencja rozpocznie się 5 listopada o godzinie 10.

Źródło: [www.polskamorska.pl](http://www.polskamorska.pl)

## ***Port Gdynia nabył nieruchomości o powierzchni 3 ha na potrzeby działalności operacyjnej i rozwojowej.***

---

Zarząd Morskiego Portu Gdynia poinformował w środę o nabyciu nieruchomości przy ul. Indyjskiej. Spółka podała, że teren o powierzchni ponad 3 ha będzie wykorzystywany na potrzeby działalności operacyjnej i rozwojowej.

Rzeczniczka prasowa Zarządu Morskiego Portu Gdynia Kalina Gierblińska podała w komunikacie, że ponad 3-hektarowa nieruchomość przy ul. Indyjskiej 7 położona jest we wschodniej części portu, w bezpośrednim sąsiedztwie nabrzeży i infrastruktury przeładunkowej.

„To jeden z ostatnich tak wartościowych obszarów możliwych do zagospodarowania pod działalność portową. Jego włączenie do zasobów spółki pozwoli na zwiększenie potencjału operacyjnego i inwestycyjnego, a w dłuższej perspektywie – na lepsze wykorzystanie przestrzeni i funkcjonalności portu” – podkreśliła.

Władze spółki wskazują, że ograniczona dostępność terenów stanowi dziś jedno z głównych wyzwań dla dalszego rozwoju funkcji portowych, a nabycie nieruchomości przy ul. Indyjskiej wpisuje się w założenia Strategii Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku, która zakłada konsekwentne zwiększanie bazy terenowej.

„W przypadku infrastruktury portowej nieruchomości mają kluczowe znaczenie dla funkcjonalności i rozwoju. Naszym zadaniem jest działać tak, by Port Gdynia mógł w pełni wykorzystywać swój potencjał. Nabycie nieruchomości przy ul. Indyjskiej to nie tylko realizacja ustawowych obowiązków, ale przede wszystkim dowód odpowiedzialnego gospodarowania majątkiem o strategicznym znaczeniu – w interesie portu i jego właściciela, czyli Skarbu Państwa – zaznaczył prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Piotr Gorzeński, cytowany w komunikacie.

Rzeczniczka gdyńskiego poru wyjaśniła, że na początku lat 90. tytuł prawny do terenu przy ul. Indyjskiej 7 uzyskała spółka Olvit.

„W kolejnych latach przedsiębiorstwo kilkakrotnie zmieniało nazwę – od Olvit Trade, przez Olvit Vistal, aż po Vistal Offshore. Na działce powstała hala produkcyjna, w której wytwarzano konstrukcje stalowe dla przemysłu morskiego i offshore. Dziś teren ten wraca do portowego ekosystemu – będzie wykorzystywany przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. na potrzeby działalności operacyjnej i rozwojowej” – tłumaczyła Gierblińska.  
(.....)

Źródło: [www.polskamorska.pl](http://www.polskamorska.pl)

## ***Nowy wariant szlaku wodnego między Polską a Morzem Czarnym: omija Białoruś, ale problemem wciąż są koszty.***

---

Transport rzeczny pomiędzy Bałtykiem a Morzem Czarnym to temat omawiany od lat. Po fiasku współpracy z Białorusią i wycofaniu się Czech z kanału Odra–Dunaj, rumuński ekspert proponuje nowy wariant: przez Wisłę, San, Dniestr i Prut. Problem to m.in. pieniądze, bo mowa jest o setkach miliardów złotych.

W Europejskim porozumieniu w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (tzw. Konwencja AGN) wymienione są trzy szlaki przebiegające przez Polskę. Dwa z nich mają umożliwić żeglugę pomiędzy Bałtykiem a Morzem Czarnym. Droga wodna E30, czyli Odrzańska Droga Wodna, to część połączenia Morze Bałtyckie – Dunaj przebiegającego też przez Czechy. Szlak E40 biegnie od Gdańska do Warszawy, gdzie

ma łączyć się z Bugiem (rozpatrywane są trzy warianty) i dalej przez tereny Białorusi i Ukrainy dotrzeć do Morza Czarnego.

Podstawowym problemem w rozwoju żeglugi śródlądowej jest polityka międzynarodowa. W lipcu 2022 roku Ukraina wypowiedziała Białorusi umowę, na podstawie której miała powstać droga wodna E40. Umowa zawarta była w 1998 roku i choć nie określała konkretnych ws. budowy szlaku, to tworzyła warunki do jego planowania i realizacji. Z kolei z kanału Odra-Dunaj wycofała się strona czeska.

„W 2023 roku strona czeska poinformowała stronę polską o rezygnacji z budowy kanału Odra – Dunaj. Obecnie strona polska i czeska koncentrują się na planowaniu rozwoju transgranicznego obszaru powiązań transportowych w oparciu o możliwość wykorzystania Odry, w szczególności w obsłudze aglomeracji ostrawskiej” – poinformowali PAP przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury.

Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Jassach inż. Paul Costel Butnariu twierdzi, że wciąż istnieje możliwość, aby zbudować żeglugę między Bałtykiem a Morzem Czarnym – z pominięciem zarówno Białorusi, jak i Czech. Chodzi o trasę przez Wisłę, San, Dniestr, Prut i Dunaj. Wskazał w rozmowie z PAP, że należy wrócić do planów, które były omawiane już w dwudziestolecie międzywojennym.

– Mamy historyczną perspektywę utworzenia nowego korytarza europejskiego. To ok. 2 tys. km, przez Wisłę, San, Dniestr, Prut i Dunaj, przez Polskę, Ukrainę i wzdłuż granicy Rumuńsko-Mołdawskiej – powiedział Paul Butnariu. – Na większości trasy szlak jest żeglowny. Potrzebne są tylko dwie większe inwestycje: przekopanie kanału San – Dniestr na granicy polsko-ukraińskiej w pobliżu Przemyśla i Dniestr-Prut w pobliżu Czerniowców na Ukrainie. To łącznie 72 km. W kontekście tak długiej trasy, to niewiele – dodał.

Już pierwotna wersja szlaku, przez Białoruś i Ukrainę, była oceniana przez wielu ekspertów jako nierealna. Wskazywano m.in. na koszty rzędu przynajmniej kilkudziesięciu miliardów euro, a także straty dla środowiska naturalnego. Butnariu twierdzi, że projekt, o którym mówi ma szansę na zdobycie finansowania. Powołuje się przy tym na zamierzenia Komisji Europejskiej, która chce zwiększyć transport śródlądowy o 25 proc. do 2030 r. i o 50 proc. do 2050 r.

Wiceminister infrastruktury Arkadiusz Marchewka studzi emocje. Według niego tego typu koncepcja napotyka podobne problemy, co poprzednie – wymaga ścisłej współpracy na poziomie międzynarodowym.

– Jeden kraj bez współpracy z pozostałymi nie będzie w stanie takich inwestycji zrealizować. A analizy, które wskazują na wartość takich inwestycji, pokazują, że to są wydatki rzędu nawet 100 miliardów złotych. Więc są to gigantyczne koszty, które jednak muszą być oparte o rachunek ekonomiczny – zwrócił uwagę Marchewka. – Jesteśmy bardzo mocno skupieni na tym, aby przez Polskę przechodziły główne szlaki transportowe, natomiast w kontekście żeglugi śródlądowej skupiamy się tutaj na realizacji inwestycji, które są związane z Odrzańską Droga Wodną. I tutaj mamy coraz lepiej funkcjonujący szlak transportowy z północy na południe przez Polskę – dodał.

Jak powiedział wiceminister, transport rzeczny musi być połączony z siecią drogową i kolejową.

– To nie jest tak, że nagle będzie można zrobić jakiś jeden wielki przekop przez kilka krajów i puścić tamtędy barki. To po prostu nie wchodzi w grę. Ale trzeba szukać takich rozwiązań, które pozwolą na jak najlepsze wykorzystanie wszystkich gałęzi transportu, żeby to byłoby po prostu opłacalne, aby towary mogły być przewożone jak najniższym kosztem. Bo jeżeli koszt obsługi tych towarów będzie niski, to wtedy będzie zainteresowanie wykorzystywania tych szlaków – wyjaśnił wiceminister.

(.....)

Źródło: [www.polskamorska.pl](http://www.polskamorska.pl)

## ***Wojsko będzie mogło strzelać w obronie Baltic Pipe i morskich wiatraków.***

---

Rząd kończy prace nad ustawą, która pozwoli użyć broni w obronie infrastruktury krytycznej na Bałtyku. Chodzi m.in. o gazociąg Baltic Pipe, morskie farmy wiatrowe, podmorskie kable i rurociągi oraz platformy wydobywcze. Informację podał portal wnp.pl.

Projekt daje prawo do natychmiastowego użycia uzbrojenia. Decyzję będzie mógł podjąć dowódca okrętu Marynarki Wojennej lub dowódca wojskowego statku powietrznego, gdy trzeba szybko odeprzeć bezprawny atak albo działania bezpośrednie do niego prowadzące. Nowe przepisy mają działać w czasie pokoju, gdy zagrożenie wymaga reakcji „tu i teraz”.

Ustawa wskazuje dwie kategorie celów:

Jednostki pływające lub statki powietrzne należące do Wojska Polskiego, Policji i Straży Granicznej – w ich obronie można otworzyć ogień bez ostrzeżenia.

Infrastruktura krytyczna na Bałtyku z podziałem na: Baltic Pipe wraz z infrastrukturą towarzyszącą, instalacje w polskiej EEZ: morskie farmy wiatrowe i urządzenia do wyprowadzania mocy, podmorskie kable elektroenergetyczne i światłowodowe, rurociągi, sztuczne wyspy, platformy i inne konstrukcje służące rozpoznaniu i eksploatacji zasobów.

To odpowiedź na rosnącą liczbę incydentów na Bałtyku. Chodzi o aktywność tzw. „floty cieni” oraz zagrożenia sabotażowe wobec kabli, rurociągów i instalacji energetycznych. Nowe przepisy mają usunąć luki prawne i ułatwić dowódcom decyzje w krytycznym momencie.

Źródło: [www.polskamorska.pl](http://www.polskamorska.pl)

## ***Raport: globalny handel wytrzymuje zawirowania związane z clamami.***

---

Globalny handel wytrzymuje zawirowania związane z clamami; w pierwszej połowie 2025 r. światowy handel rozwijał się szybciej niż w jakimkolwiek półroczu od 2010 r., z wyjątkiem odbicia po pandemii - wynika z raportu przygotowanego przez DHL i NYU Stern.

Autorzy raportu zwrócili uwagę, że zgodnie z prognozami globalny handel będzie nadal się rozwijał - w ich ocenie średnioroczny wzrost wolumenu handlu światowego będzie na poziomie 2,5 proc. w latach 2025–2029. Zdaniem autorów jednym z powodów, dla których handel może nadal rosnąć nawet pomimo podwyżek cel przez Stany Zjednoczone jest fakt, że w 2024 r. tylko 13 proc. światowego importu towarów trafiło do USA, a 9 proc. eksportu stamtąd pochodziło.

Zgodnie z raportem, w pierwszej połowie 2025 roku handel międzynarodowy rósł szybciej niż w jakimkolwiek półroczu od 2010 roku – z wyjątkiem odbicia po pandemii. Import do USA gwałtownie wzrósł na początku 2025 roku, gdy kupujący przyspieszali zakupy, aby zdążyć przed podwyżkami cła. Chiny w pełni zrekomensowały spadek eksportu do Stanów Zjednoczonych zwiększonymi dostawami do regionu ASEAN (Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej), jednocześnie znacznie zwiększając eksport do Afryki, UE i innych rynków.

Nawet po przejściu fali zakupów w Stanach Zjednoczonych, globalny wolumen handlu pozostał powyżej poziomu z poprzedniego roku. Także polski handel towarowy wykazuje dużą odporność na globalne kryzysy. Po spadkach w 2009 i 2020 roku prognozy na lata 2025–2030 wskazują na stabilny, umiarkowany wzrost. To sygnał, że Polska umacnia swoją pozycję jako ważny gracz w europejskiej wymianie handlowej.

W ocenie autorów raportu, pomimo że 2024 r. przyniósł największą liczbę aktywnych konfliktów na świecie od czasów II wojny światowej, nie odnotowano poważnego podziału światowej gospodarki na rywalizujące bloki geopolityczne. „Choć bezpośrednie więzi handlowe między USA a Chinami nadal słabną, a Rosja pozostaje w dużej mierze odłączona od gospodarek sprzymierzonych z Zachodem, to świat jako całość nie dokonał zasadniczego przeorientowania swoich powiązań biznesowych wzdłuż linii geopolitycznych - przynajmniej na razie” - dodano.

Raport wykazał, że w 2025 roku średnia odległość w handlu towarowym Polski wzrosła tylko minimalnie względem 2024 roku. „Handel nie staje się bardziej regionalny. Wręcz przeciwnie – średnia odległość, jaką pokonują towary w handlu międzynarodowym, wzrosła w pierwszej połowie 2025 roku do nowego rekordu wynoszącego około 5 tys. kilometrów. Udział handlu wewnątrz głównych regionów świata spadł do rekordowo niskiego poziomu 51 proc. Bezpośrednie inwestycje zagraniczne typu greenfield również stały się mniej regionalne, podczas gdy aktywność w zakresie międzynarodowych fuzji i przejęć utrzymała stabilny poziom regionalizacji” - podsumowali autorzy.

Raport DHL Global Connectedness Tracker opiera się na ponad 25 źródłach – publicznych, prywatnych i akademickich – i analizuje ponad 20 milionów danych dotyczących międzynarodowych przepływów handlowych, kapitałowych, informacyjnych i migracyjnych.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

### ***Damen Shipyards Group z zyskiem i pełnym portfelem zamówień.***

---

Rok 2024 był finansowo udany dla Damen Shipyards Group (Damen), największej holenderskiej grupy stoczniowej. Przychody utrzymały się nieco powyżej 3 miliardów euro. Zysk netto wzrósł z 43 milionów euro do 58 milionów euro. Portfel zamówień został wypełniony rekordową wartością 5,9 miliarda euro nowych zleceń, osiągając łącznie 10,4 miliarda euro. Damen spodziewa się, że rok 2025 również będzie finansowo pozytywny.

W 2024 roku Damen dostarczył klientom aż 146 nowych jednostek. Wśród nich znalazły się Volta 1 i Bu Tinah – pierwszy w Europie w pełni elektryczny holownik, który trafił do portu Antwerpia-Brugia w Belgii, oraz pierwszy w pełni elektryczny holownik w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, wprowadzony do eksploatacji przez SAFEEN Marine Services.

– Jesteśmy zadowoleni z ilości pracy wykonanej w ubiegłym roku oraz z osiągniętych wyników finansowych. Jako stocznia radzimy sobie dobrze, podobnie jak cały nasz ekosystem dostawców, innowacyjnych firm i instytucji badawczych. Wspólnie tworzymy innowacje technologiczne i wysokiej jakości miejsca pracy, wzmacniając holenderski przemysł stoczniowy – kluczowy filar naszej gospodarki – powiedział prezes Arnout Damen.  
Światowy lider w segmencie holowników

W stoczniach remontowych Damen zrealizowano w 2024 roku prawie 1 200 zleceń – podobnie jak w 2023 roku. W segmencie nowych budów największą kategorię stanowiły holowniki – ponad 60 dostarczonych jednostek. Kolejne miejsca zajmowały ssące pogłębiarki refulujące (CSD) – 15 jednostek. W pierwszej piątce znalazły się również szybkie jednostki żaglowe (13), statki towarowe do żeglugi przybrzeżnej (11 jednostek typu Combi Freighter) oraz 8 jednostek typu Multi Cat, zwanych „szwajcarskimi scyzorykami morza”.

Wśród znaczących projektów ukończonych w ubiegłym roku znalazły się m.in. drugi okręt patrolowy (OPV 2600) dla marynarki wojennej Pakistanu (PNS Yamama) oraz pływająca platforma do lądowania rakiet New Glenn firmy Blue Origin (Jacklyn).

Budownictwo okrętowe i projekt niemiecki

W segmencie wojskowym Damen realizował zamówienia m.in. dla marynarek wojennych Litwy i Kolumbii, jednak główny nacisk położono na zamówienia z Europy Zachodniej.

Finalizacja danych rocznych za 2024 rok trwała dłużej ze względu na trwające rozmowy dotyczące budowy niemieckich fregat F-126. Damen nadal prowadzi konstruktywne rozmowy z niemieckim klientem w sprawie postępów projektu. Omawiana jest możliwość przeniesienia głównej odpowiedzialności za projekt na podmioty niemieckie, przy zachowaniu roli Damen jako kluczowego partnera.

Rozmowy mają potrwać jeszcze kilka miesięcy. W ich trakcie ustalono, że wsparcie rządu holenderskiego w formie tymczasowej pożyczki pomostowej w wysokości 270 mln euro nie będzie potrzebne. Choć nie jest już wymagane, firma wysoko ocenia gotowość rządu do udzielenia tego wsparcia.

Damen, we współpracy z Ministerstwem Obrony Holandii, chce teraz skoncentrować się na ambitnych planach modernizacji floty marynarki holenderskiej i belgijskiej.  
Elektryczność i wodor

W sektorze cywilnym istotne były zamówienia na promy w pełni przygotowane do napędu elektrycznego w Kanadzie – cztery dla BC Ferries i dwie dla miasta Toronto. Damen otrzymał również zamówienie od Windcat na szósty statek typu CSOV (Commissioning Service Operation Vessel).

Jednostki te służą do transportu personelu i zaplecza na morskie farmy wiatrowe, pełniąc funkcję pływających hoteli i warsztatów. Będą wyposażone w technologię podwójnego zasilania (dual-fuel) z wykorzystaniem wodoru, co znacząco ograniczy emisję CO<sub>2</sub>.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

### **Fotowoltaika na statku. Wattlab wdraża technologie solarne w ramach kolejnego zamówienia.**

---

W poszukiwaniu nisko- i zeroemisyjnych rozwiązań dla transportu morskiego i śródlądowego, firmy sięgają po coraz to pomysły. Obok LNG, zielonych paliw jak metanol i amoniak, czy też napędu wiatrowego, wykorzystuje się też panele słoneczne. Z myślą o żegludze przybrzeżnej firma Wattlab zaimplementowała fotowoltaikę na statku MV Vertom Tula, co stanowi kolejne, zrealizowane zlecenie tego rodzaju.

Holenderska firma poinformowała 30 października, że zakończyła implementację paneli fotowoltaicznych na statku należącym do Vertom, MV Vertom Tula (IMO: 1027706), pływającym pod holenderską banderą. Ma on 119 metrów długości i 14 metrów szerokości. Jego nośność to 7280 ton. Posiada zarówno napęd konwencjonalny jak i elektryczny. Należy do floty liczącej ponad 100 statków o nośności od 1500 do 12 000 DWT, a właściciel oferuje usługi związane z transportem i przeładunkiem, co obejmuje też agencje portowe, spedycje, czarter itp.

Zainstalowane na wspomnianej jednostce rozwiązanie to Solar Flatrack, który ma zapewniać zasilanie systemów pokładowe, zmniejszając obciążenie innych nośników energii o 20%. Realizując to zlecenie Wattlab wykorzystał doświadczenie z ostatnich trzech lat, wykonując podobne zlecenia na dwóch statkach do żeglugi przybrzeżnej. Przykładem tego była podawana w lipcu tego roku informacja, że firma wraz z HGK Shipping stworzyć pierwszy na świecie w pełni hybrydowy statek żeglugi śródlądowej, zasilany energią słoneczną. W zamierzeniu 192 panele będą zasilac systemy pokładowe jednostki, a także napędowe, dzięki czemu ma stać pierwszą tego rodzaju zdolną do żeglugi śródlądowej, niejako przecierając szlaki w branży.

Produkcja i ostateczny montaż odbyły się we wrześniu, w zakładach produkcyjnych Wattlab w Rotterdamie. Potem w porcie Harlingen odbyła się instalacja w sumie 44 paneli fotowoltaicznych na pokładzie statku. Co też istotne, ich zdemontowanie ma być procesem łatwym i szybkim do zrealizowania.

– Dla armatorów czas to pieniądz, dlatego szybkość i łatwość obsługi są ważne. Dlatego jeśli panele będą musiały zostać zdemontowane, aby zrobić miejsce na specjalny rodzaj ładunku, załoga może je łatwo ułożyć w stopy i przechowywać na powierzchni jednego 20-stopowego kontenera. Dziękujemy Vertom za zaufanie i sprawną współpracę w ciągu ostatnich trzech lat. Bez nich nie osiągnęlibyśmy tego kamienia milowego; dotyczy to zarówno samego statku, jak i technologii. Życzymy Vertom Tula i jego załodze pomyślnych wiatrów i sprzyjających warunków na morzu! Ponadto dziękujemy unijnemu Funduszowi Sprawiedliwej Transformacji (JTF), który współfinansował ten projekt – przekazał Bo Salet, współzałożyciel i prezes Wattlab.

– Wyniki testów pilotażowych pokazały, że Solar Flatrack dobrze sprawdza się w trudnych warunkach żeglugi przybrzeżnej. Na podstawie wyników naszych własnych badań i badań TNO przeprowadzonych w ostatnich miesiącach uważamy, że to skuteczne rozwiązanie w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń. Oczywiście, czynniki te zależą również od warunków, w jakich operują nasze statki, ale jest jasne, że cały system może zapewnić zarówno dodatni zwrot z inwestycji (ROI), jak i przyczynić się do redukcji emisji CO<sub>2</sub> w żegludze. Kolejną zaletą jest to, że panele mogą pozostać na pokrywach luków podczas operacji załadunku i rozładunku. Załoga była początkowo sceptyczna, obawiając się dodatkowych nakładów pracy. Szybko jednak przekonała się, że w praktyce panele Solar Flatrack są łatwe w obsłudze i wymagają minimalnej konserwacji. Przykładowo nie tworzy się na nich skorupa solna, ponieważ woda może swobodnie spływać z paneli – powiedział Thomas van Meerkerk, menedżer ds. rozwoju biznesu w Vertom.

Wprowadzenie pierwszego, pełnowymiarowego systemu paneli fotowoltaicznych na statku do żeglugi przybrzeżnej ma stanowić ważny krok w rozwoju strategii dekarbonizacji transportu morskiego. W obliczu rosnącej presji regulacyjnej (np. FuelEU Maritime, EU ETS) i zmiennych cen paliw, armatorzy i operatorzy poszukują sposobów na dywersyfikację miksu energetycznego na pokładzie. Stąd według Wattlab jego rozwiązanie solarne ma stanowić innowację i zarazem wprowadzić praktyczne i sprawdzone rozwiązanie dla statków żeglugi przybrzeżnej i bliskiego zasięgu. Biorąc pod uwagę wdrażanie też napędów elektrycznych oraz systemów ładowania, rozwiązanie ma swoje szanse rozwojowe, którego opłacalność będzie podlegała jeszcze analizie. Wiele tu zależy od warunków pogodowych i odporności wspomnianych paneli, niemniej projektanci stale mają udoskonalać to rozwiązanie. Przed podobnymi dylematami stoją także twórcy morskich farm fotowoltaicznych. Holenderska instytucja badawcza TNO miała jednak potwierdzić, że system oferowany przez Wattlab zapewnia spadek emisji CO<sub>2</sub>. W tej sprawie został przygotowany raport, który będzie wkrótce opublikowany.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

### ***ZPP ostrzega: Tureckie spółki budowlane nie zawsze wiarygodne.***

---

Strategiczne kontrakty infrastrukturalne wymagają rozsądnego doboru wykonawców – Związek Przedsiębiorców i Pracodawców zajął stanowisko ws. ryzyk związanych z rosnącą aktywnością tureckich firm budowlanych.

W stanowisku ZPP podkreślono, że wzrost aktywności firm z państw nienależących do porozumienia GPA, w tym tureckich, na polskim rynku infrastrukturalnym i energetycznym prowadzi do wypierania lokalnych wykonawców oraz obchodzenia zasad preferencji dla sygnatariuszy porozumienia, poprzez tworzenie pustych spółek celowych. Choć z prawnego punktu widzenia takie działania mieszczą się w ramach obowiązujących przepisów, w praktyce prowadzą do obchodzenia zasad mających na celu ochronę potencjałów państw – sygnatariuszy porozumienia.

Zdaniem ekspertów ZPP powierzenie strategicznych kontraktów podmiotom o niezwyfikowanym potencjale, często oferującym nierealne harmonogramy i ceny, niesie poważne ryzyka dla bezpieczeństwa energetycznego

Polski oraz stabilności inwestycji publicznych. Szczególne znaczenie w powyższym kontekście ma rosnąca rola firm tureckich, które w pewnej perspektywie będą konkurowały z polskimi podmiotami o kontrakty w ramach procesu odbudowy Ukrainy. Dlatego konieczne jest wzmocnienie egzekwowania przepisów, kontrola rzeczywistego potencjału wykonawców i preferowanie partnerstw z udziałem polskich firm w projektach o znaczeniu strategicznym.

ZPP podkreśla, że sytuacja wymaga pilnej analizy ze strony administracji publicznej, zarówno z perspektywy bezpieczeństwa państwa, jak i długofalowych skutków dla polskiego sektora budowlanego.

"Ponadto docierają do nas sygnały z rynku, że niektórzy wykonawcy zagraniczni aktywnie zabiegają o złagodzenie lub reinterpretację części wymogów ustanowionych na najwyższych szczeblach administracyjnych. Choć działania te mogą być przedstawiane jako próby usprawnienia realizacji inwestycji, budzą one uzasadnione obawy o zachowanie zasady równego traktowania, spójności regulacyjnej oraz integralności standardów zamówień" - ocenia Związek.

Nowe przepisy mające wspierać polskich wykonawców i ograniczać udział podmiotów spoza GPA są coraz częściej obchodzone poprzez zakładanie pustych spółek rejestrowanych w krajach objętych porozumieniem. Spółki te, nieposiadające faktycznego zaplecza technicznego, organizacyjnego ani finansowego, „pożyczają” referencje od firm zewnętrznych wyłącznie po to, by uzyskać dostęp do przetargów publicznych. W praktyce oznacza to, że państwowe regulacje są neutralizowane, a Polska traci realną kontrolę nad strukturą podmiotową w sektorze dużych inwestycji publicznych. Takie działania nie tylko wypierają polskie firmy z rynku, lecz także osłabiają zaufanie do mechanizmów zamówień publicznych i wizerunku państwa jako konsekwentnego regulatora. Negatywne skutki takiego podejścia są już widoczne.

Rosnąca aktywność tureckich wykonawców w Polsce wpisuje się w szerszą strategię ekspansji gospodarczej Turcji w Europie Środkowo-Wschodniej. Firmy te, często wspierane przez instytucje państwowe i własne banki rozwoju, wchodzą na lokalne rynki, korzystając z agresywnej polityki cenowej oraz struktur formalnych umożliwiających im obejście ograniczeń regulacyjnych.

Porozumienie GPA, znane formalnie jako Agreement on Government Procurement (Umowa o zamówieniach rządowych), to międzynarodowe porozumienie zawarte pod auspicjami Światowej Organizacji Handlu (WTO). Reguluje ono zasady i procedury dotyczące zamówień publicznych realizowanych przez rządy państw-sygnatariuszy, zapewniając otwartą i niedyskryminacyjną konkurencję dla dostawców z tych państw. Cel GPA to wzajemne otwarcie rynków zamówień rządowych (centralnych i lokalnych) na dostawców z państw uczestniczących. Zapewnia, że zagraniczni oferenci nie są traktowani gorzej niż lokalni, co promuje wolny handel i przejrzystość przetargów. Polska jest uczestnikiem GPA jako członek Unii Europejskiej.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

## ***BALTEXPO 2025: Polska morska siła w centrum Europy.***

---

– Przyszłość Bałtyku jest w rękach nas wszystkich. Rozmawiajmy o przyszłości, stawiajmy na rozwój, wzmocniajmy nasze bezpieczeństwo – podkreślił Arkadiusz Marchewka, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, otwierając 23. Międzynarodowe Targi Morskie i Militarne BALTEXPO w Gdańsku.

Gdańsk, miasto o wielowiekowych tradycjach portowych i stoczniowych, po raz kolejny stał się sercem europejskiej debaty o przyszłości gospodarki morskiej i bezpieczeństwa. Tegoroczne BALTEXPO, odbywające się w

AMBEREXPO, przyciągnęło 285 wystawców i tysiące gości z kraju i zagranicy – przedstawicieli władz państwowych, samorządowych oraz liderów sektora morskiego i militarnego.

Tegoroczni wystawcy, czyli firmy oraz organizacje z różnych gałęzi sektora morskiego podkreśliły szczególną wartość spotkań, które zapewniają targi BALTEXPO. Dla nich to okazja nie tylko do zaprezentowania własnej oferty i pokazaniu się potencjalnie nowym klientom, ale także do wymiany doświadczeń, spostrzeżeń o zmieniających się trendów z kolegami i koleżankami po fachu.

- Jesteśmy na BALTEXPO od 2025 roku jako wystawca. Muszę przyznać, że ta edycja jest naprawdę udana. Stoisko jest cały czas pełne, jest ogromne zainteresowanie - podkreśla Kamila Zimińska, Kierownik ds. administracji i finansów w Elektryka Morska.

- Polskie porty przeładowują coraz więcej kontenerów. W pierwszym półroczu obsłużyły 1,88 mln TEU, co oznacza wzrost o 21proc. w porównaniu do zeszłego roku. Już teraz przekroczyliśmy wynik całego ubiegłego roku, który był rekordowy. Rekordowe są także środki przeznaczane na inwestycje związane z rozwojem portów i gospodarki morskiej. Tak budujemy przyszłość Bałtyku – dodał minister Marchewka.

Ceremonię otwarcia uświetniły występy Orkiestry Marynarki Wojennej. Symboliczne uderzenie w dzwon oficjalnie zainaugurowało trzy dni debat, prezentacji i spotkań. BALTEXPO to nie tylko miejsce prezentacji najnowszych technologii i rozwiązań dla gospodarki morskiej i obronnej, ale także platforma dialogu i współpracy, która od ponad czterech dekad wyznacza kierunki rozwoju całego regionu.

W tym roku szczególny nacisk położono na kwestie bezpieczeństwa morskiego, zrównoważonego rozwoju oraz współpracy międzynarodowej.

– Cieszę się, że Bałtyk stał się wewnętrznym morzem NATO. Daje to poczucie bezpieczeństwa, tak bardzo potrzebnego dla każdego obywatela Polski i Europy. Wciąż musimy jednak stawiać na budowanie naszych zdolności obronnych. To są te projekty, o których mówimy także na BALTEXPO, czyli „Miecznik”, „Kormoran” czy za chwilę „Orka” – powiedział Stanisław Wziątek, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej.

Rozwój infrastruktury portowej, inwestycje w nowoczesne technologie oraz wzmacnianie pozycji Polski na mapie morskiej Europy to kolejne tematy, które pojawiły się podczas licznych konferencji i paneli.

Nie bez znaczenia jest także rola Gdańska jako gospodarza wydarzenia. Miasto, które od wieków buduje swoją tożsamość wokół morza, dziś otwiera się na nowe wyzwania i technologie.

– Bardzo się cieszę, że ranga BALTEXPO rośnie z edycji na edycję. Przed nami różne strategiczne decyzje, takie jak alternatywna droga wywożenia towarów z Portu Gdańskiego. To chociażby szersza współpraca przy wdrażaniu nowych technologii. Niech te wątki, rozmowy o nieco bliższej i dalej przyszłości dominują podczas targów – powiedziała Aleksandra Dulkiwicz, Prezydent Gdańska.

BALTEXPO to nie tylko targi – to przestrzeń, w której rodzą się nowe idee, partnerstwa i projekty mające realny wpływ na przyszłość polskiej i europejskiej gospodarki morskiej. Trzy dni pełne inspiracji, wymiany doświadczeń i budowania relacji, – jak co roku – wyznaczyły nowe kierunki rozwoju całej branży.

W wydarzeniu wzięło udział łącznie 285 wystawców z 26 krajów, powierzchnia targów obejmowała 4693 m<sup>2</sup>, a łączna liczba odwiedzających wynosiła 11 571, w tym 4235 uczestników Dnia Edukacji, Kariery i Pracy oraz 1555 Dnia Bezpieczeństwa. Zorganizowano 4 wydarzenia towarzyszące i 4 wizyty studyjne.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

## ***Rolls-Royce z powodzeniem testuje swój pierwszy silnik okrętowy zasilany wyłącznie metanolem.***

---

Firma Rolls-Royce przeprowadziła na swoim stanowisku badawczym w Friedrichshafen testy swojego silnika okrętowego zasilanego wyłącznie metanolem. Wspólnie z partnerami uczestniczącymi w projekcie badawczym meOHmare inżynierowie, firmy mieli osiągnąć tym samym ważny kamień milowy na drodze do opracowania neutralnych dla klimatu i przyjaznych dla środowiska rozwiązań napędowych dla żeglugi morskiej.

Testy odbyły się w ramach współpracy Rolls-Royce, Woodward L'Orange i WTZ Roßlau, celem opracowania zrównoważonej technologii napędu. Firma podkreśla, że mają to być pierwsze silniki dla jednostek morskich, napędzane w 100% metanolem, potencjalnie z myślą o np. statkach posiadających wyłącznie taki napęd, a nie jak dotąd dwupaliwowy, stanowiący w tym przypadku „technologię pomostową” na drodze do neutralności klimatycznej.

– To prawdziwa światowa nowość. Do tej pory nie ma innego silnika szybkoobrotowego w tej klasie wydajności, który byłby zasilany wyłącznie metanolem. Inwestujemy w technologie przyszłości, aby zapewnić naszym klientom skuteczne sposoby redukcji emisji CO<sub>2</sub> i dalej umacniać naszą wiodącą pozycję w dziedzinie zrównoważonych systemów napędowych – powiedział dr Jörg Stratmann, dyrektor generalny Rolls-Royce Power Systems AG.

– Metanol stanowi nowe wyzwanie dla inżynierii: w przeciwieństwie do oleju napędowego, płynny alkohol nie ulega samozapłonowi i wymaga zupełnie nowej technologii wtrysku. „Zasadniczo przeprojektowaliśmy proces spalania, turbodoładowanie i układ sterowania silnikiem, a nawet dostosowaliśmy infrastrukturę naszego stanowiska badawczego. Wstępne testy pokazują, że silnik pracuje płynnie – teraz nadszedł czas na dopracowanie szczegółów – wyjaśnił dr Johannes Kech, kierownik ds. rozwoju silników metanolowych w dziale Power Systems firmy Rolls-Royce.

– Dzięki pomyślnym testom wysyłamy jasny sygnał: ekologiczny metanol jest paliwem przyszłości, a technologia jego produkcji jest już dostępna. Silnik zasilany wyłącznie metanolem jest atrakcyjnym rozwiązaniem, zwłaszcza dla operatorów promów, jachtów lub statków zaopatrzeniowych, którzy chcą zmniejszyć swój ślad węglowy. Teraz zadaniem jest stworzenie warunków ramowych dla szerszego zastosowania tej technologii. Dla nas metanol jest paliwem przyszłości w żegludze – czystym, wydajnym i przyjaznym dla klimatu. Spala się przy znacznie niższej emisji niż paliwa kopalne i ma wysoką gęstość energii w porównaniu z innymi zrównoważonymi źródłami energii – podkreśliła Denise Kurtulus, starszy wiceprezes ds. globalnej żeglugi morskiej w firmie Rolls-Royce.

Projekt meOHmare jest finansowany przez niemieckie Federalne Ministerstwo Gospodarki i Energii i łączy wiedzę specjalistyczną Rolls-Royce'a, specjalisty w dziedzinie układów wtryskowych Woodward L'Orange oraz centrum technologiczno-badawczego WTZ Roßlau. Prace trwały od początku 2023 roku, celem opracowania do końca 2025 roku kompleksowej koncepcji silnika okrętowego neutralnego pod względem emisji CO<sub>2</sub>, opartego na ekologicznym metanolu. Jak zaznacza firma, jej plan zakłada, że do oferty dla klientów wprowadzi innowacje sposoby na zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>, zgodnie z filarem strategicznym „niższej emisji dwutlenku węgla” zawartym w wieloletnim programie transformacji. Projekt jest również zgodny z inicjatywą strategiczną Power Systems, mającą na celu rozwój transportu morskiego w myśl dekarbonizacji zgodnie z dyrektywą IMO. Jednocześnie też Rolls-Royce pracuje nad koncepcją silnika dwupaliwowego, który może być zasilany zarówno metanolem, jak i olejem napędowym, wskazując to jako „rozwiązanie pomostowe” do czasu, aż ekologiczny metanol będzie powszechnie dostępny i tani.

Metanol jest uważany za jedno z najbardziej obiecujących paliw alternatywnych dla żeglugi i już teraz stanowi drugi, po LNG, najczęstszy wybór przy zamówieniach na statki posiadające niskoemisyjne napędy. Jeśli jest produkowany przy użyciu energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych w procesie „power-to-X”, s jego działanie jest neutralne pod względem emisji CO<sub>2</sub>. W porównaniu z innymi paliwami zrównoważonymi metanol jest też łatwy w przechowywaniu, ulega biodegradacji i powoduje znacznie mniej zanieczyszczeń.

Rośnie też stałe zainteresowanie tym paliwem. Łącznie w 2024 roku nawet 69% wszystkich zamówień na kontenerowce dotyczyło statków zasilanych paliwami alternatywnymi, co wynika zarówno z chęci przedsiębiorstw do wejścia w rynek żeglugi przyjaznej środowisku, jak i spełnienie oczekiwań konsumentów wymagających od firm na bardziej zrównoważone praktyki. Zgodnie z raportem DNV odnośnie zamówień w branży morskiej na statki w ubiegłym roku, preferowanym paliwem w tym segmencie był wciąż, LNG, stanowiący 67% zamówień na statki, 264 w 2024 roku w porównaniu z 130 w 2023 roku. Na drugim miejscu pod względem popularności był właśnie metanol, odpowiadający za 166 zamówionych statków, w tym 85 kontenerowców. Przypomnijmy też, że od 2023 roku żeglugę prowadzą pierwsze statki z dwupaliwowym napędem na metanol, poczynając od kontenerowca Laura Maersk, natomiast rok później pierwszy samochodowiec, Höegh Aurora.

Silnik okrętowy testowany przez Rolls-Royce nie jest też jedynym rozwiązaniem w związku z nisko- i zeroemisyjnymi napędami, proponowanymi w branży morskiej. We wrześniu tego roku Siemens Energy i NEXTCHEM poinformowały, że będą współpracować w celu opracowania modułowych rozwiązań ogniw paliwowych do wysokotemperaturowego metanolu dla przemysłu morskiego. Będzie ono przetwarzać niskoemisyjny metanol z powrotem w wodór do wytwarzania energii na pokładzie, umożliwiając zerową emisję netto energii elektrycznej zarówno na kotwicy, jak i podczas żeglugi. Z kolei MAN Energy Solutions w czerwcu tego roku dostarczył dla pierwszego kontenerowca najmocniejszy na świecie, zdaniem firmy, dwusuwowy silnik metanolowy, typu MAN B&W 12G95ME-C10.5-LGIM (Liquid Gas Injection Methanol) o mocy znamionowej 82 440 kW przy 80 obr./min.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

### ***Beijing Maersk nowym nabytkiem duńskiego przewoźnika. To kolejny kontenerowiec z napędem na metanol.***

---

Maersk poinformował 5 sierpnia, że jego flota wzbogaca się o kolejny, duży statek kontenerowy, posiadający dwupaliwowy napęd. Beijing Maersk jest też kolejnym, który posiada napęd dwupaliwowy. Jego oddanie do użytku wpisuje się w politykę firmy związaną z odnową floty w myśl ograniczania emisji CO<sub>2</sub>, przy jednoczesnym zwiększaniu efektywności i szybkości rejsów.

Ceremonia chrztu statku była okazją do przypomnienia, że firma wdraża swoją kolejną serię jednostek posiadających możliwość podróży na metanolu. Miesiąc wcześniej jej wcielanie w skład floty rozpoczęto od Berlin Maersk (IMO: 9984560). Tak jak poprzednik, Beijing Maersk (IMO: 9984572) ma 350 metrów długości i 56 metrów szerokości. Może przewozić do 17,480 TEU. Cała seria powstaje w południowokoreańskiej stoczni w Ulsan, Hyundai Heavy Industries (HHI).

Maersk był pierwszym przewoźnikiem, który wdrożył do regularnej żeglugi statek kontenerowy napędzany metanolem. Był nim w 2023 roku Laura Maersk, który prowadzi obecnie żeglugę m.in. do nadbałtyckich portów. Potem jednak przyszła pora na dużo większe statki, biorąc pod uwagę, że pierwszy był niejako „prototypem”.

Na początku tego roku firma podała, że portfel zamówień obejmuje nawet 60 statków dwupaliwowych, zarówno własnych, jak i czarterowanych, o łącznej pojemności 800 000 TEU. Około 300 000 TEU będzie własnością firmy, podczas gdy pozostałe 500 000 TEU jest planowane w ramach umów czarteru na czas.

Tylko w 2024 roku firma zamówiła dwa statki o pojemności 9 000 TEU w Yangzijiang Shipbuilding w Chinach, 12 statków o pojemności 15 000 TEU (6 w Hanwha Ocean w Korei Południowej i 6 w New Times Shipbuilding w Chinach), a także sześć statków o pojemności 17 000 TEU w stoczni Yangzijiang Shipbuilding w Chinach. Te

akurat zostaną wyposażone w dwupaliwowe układy napędowe pozwalające na użycie jako paliwa LNG, co pozwoli ograniczyć emisję CO<sub>2</sub>. Kontenerowce te mają zostać dostarczone w latach 2028-2030.

Seria rozpoczęta od Berlin Maersk ma liczyć 12 statków. Tyle samo liczyła poprzednia, rozpoczęta w 2024 roku przez Ane Maersk. Była ona nieco mniejsza, jako że kontenerowce wchodzące w jej skład mają 54 metry długości i mogą przewozić do 16 592 TEU. Stąd można przypuszczać, że wraz z rozwojem dostępu do metanolu oraz postępu technologicznego kolejne statki, których kadłuby będą malowane barwą maersk blue, potencjalnie będą coraz większe.

Nie tylko duński przewoźnik inwestuje w statki napędzane metanolem. Dotyczy to również innych firm z branży, w tym czołowych graczy jak francuski CMA CGM, niemiecki Hapag-Lloyd, czy chiński COSCO Shipping Lines. Zgodnie z raportem DNV podsumowującym 2024 rok w branży morskiej, zamówiono łącznie 166 statków z napędem na metanol. Ponad połowa, bo aż 85 z nich, to kontenerowce.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

### ***Turcja. Rafinerie zaczynają zastępować rosyjską ropę surowcem z innych źródeł.***

---

Największe rafinerie ropy naftowej w Turcji zaczęły zwiększać zakupy tego surowca spoza Rosji - poinformowała w niedzielę agencja Reutersa, powołując się na branżowe źródła. Turcja jest obok Chin i Indii głównym odbiorcą rosyjskiej ropy.

Tureckie rafinerie podejmują podobne kroki jak wcześniej rafinerie w Indiach - oceniła agencja, podkreślając, że jest to rezultat działań USA, Unii Europejskiej i Wielkiej Brytanii.

Ropę z krajów innych niż Rosja zaczęła nabywać jedna z największych rafinerii w Turcji, należąca do azerbejdżańskiej firmy SOCAR. W grudniu dotrą do niej ładunki surowca m.in. z Iraku i Kazachstanu; dostawy te powinny zaspokoić od jednej trzeciej do połowy zapotrzebowania. Wcześniej niemal cała ropa przerabiana w tych zakładach pochodziła z Rosji - wynika z danych firmy Kpler, monitorującej rynek energetyczny.

Podobne działania podjęła jedna z dwóch rafinerii należących do tureckiego koncernu Tupras, która zaczęła importować ropę z Brazylii i Angoli. Dwa źródła zaznajomione ze sprawą twierdzą, że dzięki temu będzie mogła utrzymać eksport do Europy, unikając sankcji. Jednocześnie firma będzie kontynuować przetwarzanie rosyjskiej ropy w swojej drugiej rafinerii.

W drugiej połowie października UE nałożyła na Rosję kolejny, 19. pakiet sankcji, obejmujący m.in. kolejne statki floty cieni, wykorzystywanej przez Moskwę do obchodzenia restrykcji na ropę, rosyjskie koncerny naftowe Rosneft i Gazprom Nieft i zakaz sprowadzania rosyjskiego LNG od 2027 r. Ponadto pakiet przewiduje zablokowanie transakcji w kryptowalutach i obostrzenia dla kolejnych banków w Rosji i krajach trzecich, a także ograniczenia eksportowe na kolejne kilkadziesiąt firm rosyjskich i z krajów trzecich, które pomagają zaopatrywać rosyjski przemysł zbrojeniowy w technologie.

USA obłożyły zaś sankcjami dwie największe rosyjskie firmy naftowe, Rosneft i Lukoil, oraz ich spółki zależne. Nie będą miały one dostępu do amerykańskich technologii, finansowania i usług, a współpracujące z nimi zagraniczne podmioty mogą zostać obłożone sankcjami wtórnymi.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

## ***Wiceprezes Westinghouse: Polska ma doskonały system kształcenia fachowców od energetyki jądrowej.***

---

Polska ma doskonały system kształcenia potrzebnych nam fachowców do projektów związanych z energią jądrową – powiedziała PAP Lou Martinez, wiceprezes firmy Westinghouse, która podpisała w piątek umowę o współpracy z Narodowym Centrum Badań Jądrowych (NCBJ).

Prezes NCBJ prof. dr inż. Jakub Kupecki, wiceprezes ds. rozwoju technologii Westinghouse Lou Martinez oraz prezes Westinghouse Polska Mirosław Kowalik podpisali w piątek porozumienie o współpracy. Zgodnie z umową, NCBJ i Westinghouse będą wspólnie prowadzić badania i realizować projekty w dziedzinie energetyki jądrowej.

W rozmowie z PAP wiceprezes Lou Martinez podkreśliła, że NCBJ jest dla Westinghouse bardzo cennym partnerem. – Polska ma ogromną wiedzę i doświadczenie w dziedzinie energii jądrowej. Od ponad 70 lat Narodowe Centrum Badań Jądrowych ma świetnych naukowców, inżynierów i rozwija umiejętności, których potrzebujemy – zaznaczyła. W jej ocenie podpisanie umowy to krytyczny moment dla Polski, oznacza bowiem przełom w rozwoju energetyki jądrowej w naszym kraju.

Oceeniła, że eksperci z polskich uczelni i instytutów oraz specjaliści z NCBJ stworzą kadrę niezbędną m.in. do opracowania nowej generacji reaktorów.

Rożmówczyńi PAP wskazała, że w umowie zawarto kilka sfer partnerstwa. – Na poziomie technologicznym będziemy pracować m.in. nad zaawansowanymi paliwami, nowoczesnymi materiałami do reaktorów i czujnikami. To technologie, których potrzebujemy, aby realizować obecne i przyszłe, szeroko zakrojone plany. Zamierzamy zbudować wiele nowych reaktorów, zaczynając od AP1000. Będziemy też wzbogacać te zaawansowane technologie o sztuczną inteligencję – wyjaśniła Martinez.

Dodała, że dla amerykańskich partnerów szczególnie ważne jest to, że NCBJ dysponuje tzw. komorami gorącymi, czyli ekranowanymi laboratoriami przystosowanymi do pracy z materiałami silnie promieniotwórczymi, których w Europie i Stanach Zjednoczonych jest bardzo niewiele.

Rożmówczyńi PAP wspomniała, że szczególnie cieszy się na współpracę z polskimi badaczami, ponieważ z kilkoma z nich publikowała wcześniej artykuły naukowe.

Zaznaczyła też, że przy projektach jądrowych realizowanych w ramach umowy z NCBJ zatrudnienie znajdzie wielu specjalistów – a Polska jest według niej „krajem talentów”.

– Nie dotyczy to tylko fizyków jądrowych albo inżynierów jądrowych. Potrzebujemy fachowców w wielu dziedzinach, takich jak elektronika, termodynamika, mechanika, materiałoznawstwo, inżynieria chemiczna, osób z sektora politycznego i biznesowego. Nie możemy również zapominać o elektrykach, spawaczach, budowlańcach – a w Polsce są to ludzie o doskonałych umiejętnościach – zwróciła uwagę wiceprezes.

Zdaniem Lou Martinez na świecie trudno o wysoko wykwalifikowanych specjalistów do budowy i obsługi elektrowni jądrowych. – Połączenie możliwości szkół technicznych i uniwersytetów może przygotować ludzi o tych szczególnych umiejętnościach. Myślę, że Polska ma doskonały system kształcenia potrzebnych nam fachowców do projektów związanych z energią jądrową. Absolwenci kierunku energetyka jądrowa na uczelniach technicznych są świetnie przygotowani do pracy i mogą stworzyć grupę, która wyspecjalizuje się w tej dziedzinie. Pozostaje rozwijać te zdolności i inwestować w nie – podsumowała.

Westinghouse Electric Company jest amerykańskim przedsiębiorstwem działającym w branży energetyki jądrowej. Zajmuje się projektowaniem i budową elektrowni jądrowych, produkcją urządzeń wykorzystywanych w energetyce nuklearnej oraz ich obsługą, serwisem i kontrolą.

Firma w konsorcjum z Bechtel ma wybudować na Pomorzu pierwszą polską elektrownię jądrową. Westinghouse jest dostawcą technologii reaktora AP1000 (w elektrowni mają stać trzy takie reaktory) i paliwa jądrowego. Zgodnie z obecnym harmonogramem wylanie tzw. pierwszego betonu jądrowego pod pierwszy reaktor ma nastąpić w 2028 r. Początek komercyjnej eksploatacji pierwszego bloku planuje się na 2036 r.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

## ***Przełomowy rejs kontenerowca Istanbul Bridge – fakty i mity.***

---

19 października br. do nabrzeża gdańskiego terminalu Baltic Hub zacumował kontenerowiec Istanbul Bridge. Statek przybył do Europy nietypową trasą, co odbiło się szerokim echem, wzbudzając sensację z powodów... nie do końca prawdziwych.

Zamiast żeglować trasą przez Cieśninę Malaka, Ocean Indyjski, a następnie przez Morze Czerwone oraz Cieśninę Gibraltarską (ewentualnie szlakiem dookoła Afryki), dotarł do brytyjskiego Felixtowe pokonując morza przylegające do północnych wybrzeży Syberii i Półwyspu Skandynawskiego.

Wyruszywszy 23 września z Ningbo-Zhoushan statek zawinął do portu kontenerowego na wschodnim wybrzeżu Anglii, u ujścia rzeki Orwell 13 października. Następnie ruszył do Rotterdamu, Hamburga i Gdańska. Według zapisu logu, dystans rzeczywisty wyniósł 7850 mil morskich, co dało średnią prędkość 15,62 węzła. Ponieważ żegluga morską trasą (trasami) alternatywnymi zajmuje od 32 do 40 dni, dało to asumpt fali spekulacji (kolejnej w ciągu ostatnich 30 lat) o możliwościach komercyjnego wykorzystania północnej arterii.

Masowo fabrykowane doniesienia medialne zawierały przy tym znaczną ilość uproszczeń będących zarówno przejawem naiwności, ignorancji i myślenia życzeniowego, jak i braku woli autorów, by opisywanemu fenomenowi przyjrzeć się nieco choćby głębiej. W rezultacie uległa się tyleż porywająca i sensacyjna, co nieprawdziwa wizja potężnego strumienia statków przecinających kadłubami zimne, częściowo pokryte lodem, północne akweny. Rzeczywistość jest jednak znacznie bardziej złożona.

Dotychczasowe przejścia trasą arktyczną, w tym rejs kontenerowca Venta Maersk (bardzo podobnego pod względem głównych parametrów do Istanbul Bridge) wykazały, że podstawowe problemy Północnej Drogi Morskiej (pomijając kwestie ekologiczno-środowiskowe) to:

- sezonowość połączenia,
- małe głębokości na torach wodnych, skutecznie ograniczające wielkość statków (a w związku z tym ograniczające lub nawet eliminujące efekt skali, dla osiągnięcia którego buduje się kontenerowce o pojemności 20-24 tys. TEU),
- wysoki koszt asysty lodolamaczy (nadal niezbędnej, mimo kurczenia się pokrywy lodowej),
- nieprzewidywalny wpływ lodu dryfującego na prędkość, a w związku z tym punktualność serwisów kontenerowych.

Zwłaszcza ostatni punkt jest trudny do zaakceptowania dla firm zajmujących się nowoczesnym, kontenerowym transportem multimodalnym, i to mimo skrócenia – w porównaniu z trasą sueską i wokółafrykańską – czasu przejścia oraz wynikających z tego oszczędności na kosztach paliwa.

Trzeba też zauważyć, że większość statków nierosyjskiej bandery, żeglujących rosyjską arterią dysponowała klasą lodową (minimum 1A). Jest to niewątpliwie trasa perspektywiczna, ale trudno obecnie prognozować jej międzynarodowe komercyjne wykorzystanie na dużą skalę. Wydaje się, że taka możliwość ziści się dopiero

wówczas, gdy ewentualnie otworzy się trasa pełnomorska, biegnąca przez rejony okołobiegunowe, a nie wzdłuż wybrzeża Euroazji.

Ocenę powyższą, stanowiącą jednoznaczne zakwestionowanie popularnej publicystyki, w pełni potwierdza oficjalna opinia MSC Mediterranean Shipping Co. (największego na świecie przewoźnika kontenerów, obsługującego około 20 proc. rynku). Zawarto tam zdanie:

"Północny Szlak Morski pozostaje słabo rozwinięty dla żeglugi handlowej, nie daje gwarancji bezpiecznej żeglugi i tranzytu".

Z kolei Maersk, już po wybuchu wojny na Ukrainie oświadczył:

"Z operacyjnego punktu widzenia istnieją znaczne ograniczenia dotyczące okien czasowych żeglugi, infrastruktury, wielkości i typu statku oraz ogólnego bezpieczeństwa, (...) poza tym nie prowadzimy żadnej działalności gospodarczej w Rosji".

Ostatecznie czterech z pięciu „wielkich graczy” na rynku przewozów kontenerowych, czyli wspomniane MSC Mediterranean Shipping Co., a także A.P. Møller-Mærsk A/S, CMA CGM SA i Hapag-Lloyd AG oświadczyło, że nie będzie korzystać ze szlaku żeglugowego, który biegnie wzdłuż arktycznego wybrzeża Rosji. W „arktycznej grze” pozostał więc jedynie chiński Cosco Shipping Holdings Co.

Źródło: [www.portalmorski.pl](http://www.portalmorski.pl)

### ***Pasażerowie ewakuowani z płonącego statku wycieczkowego na Nilu.***

---

Łącznie 220 pasażerów, w większości zagranicznych turystów, zostało pomyślnie ewakuowanych po wybuchu pożaru na statku wycieczkowym pływającym po Nilu. Prokuratura w Luksorze w Egipcie wszczęła dochodzenie, ale wstępne ustalenia wskazują, że przyczyną pożaru było zwarcie elektryczne, które miało miejsce w kuchni statku – poinformowały lokalne służby.

Do zdarzenia doszło na statku Iberotel Crown Empress, który odbywał 12-dniowy rejs po Nilu. Z Luksoru wypłynął w poniedziałek 27 października. Według doniesień mediów pożar wybuchł około godziny 18:15 czasu lokalnego we wtorek 28 października. Kapitan zaalarmowany o pożarze przez inne przepływające w sąsiedztwie statki, niezwłocznie skierował statek w kierunku niewielkiego portu w Esna nad Nilem.

Według relacji niektórych pasażerów wynika, że ewakuacja była utrudniona przez pożar na pierwszym pokładzie. Niektórzy pasażerowie zostali zabrani przez łodzie przepływające na rzece. Wszyscy 220 pasażerowie zostali bezpiecznie ewakuowani ze statku, ale trzech członków załogi trafiło do szpitala z obrażeniami nie zagrażającymi życiu. W wyniku pożaru spłonął cały statek.

Wydarzenia sprzed kilku dni przywołują pamięć o innym poważnym pożarze statku wycieczkowego, który miał miejsce prawie 20 lat temu. W listopadzie 2007 roku pięciu członków załogi zginęło na statku M/S Aurora w pobliżu Luksoru w pożarze, który wybuchł w maszynowni statku. 43 francuskich turystów znajdujących wówczas się na pokładzie zostało bezpiecznie ewakuowanych.

Źródło: [www.portalmorski.pl](http://www.portalmorski.pl)

## ***Prezydent podpisał ustawę ograniczającą korzystanie z szybkich łodzi motorowych.***

---

Prezydent Portugalii Marcelo Rebelo de Sousa podpisał ustawę ograniczającą korzystanie z szybkich łodzi motorowych – przekazały w czwartek lizbońskie media. Przyczyną tej decyzji jest nasilający się proceder transportowania narkotyków tymi jednostkami.

Nowe prawo przewiduje karę do 4 lat więzienia za importowanie i eksportowanie szybkich łodzi motorowych bez zgody Urzędu Skarbowo-Celnego. Aprobata tej instytucji będzie teraz wymagana także w przypadku opuszczania lub przybywania nimi do Portugalii.

Władze państwowe muszą zatwierdzać też wszelkie remonty łodzi motorowych, a odstępstwa od tej zasady będą karane pozbawieniem wolności do 2 lat.

Regulacja przewiduje też kary finansowe do 25 tys. euro dla osób indywidualnych i 100 tys. euro dla firm, które zabierają na pokład większe niż przewidziane w ustawie ilości paliwa, a także korzystają z urządzeń elektronicznych pozwalających „zniknąć” z radarów służb ochrony wybrzeża.

Zatwierdzenie nowych przepisów zbiegło się w czasie ze śmiercią żandarma podczas obławy na gang transportujący narkotyki motorówkami po rzece Gwadiana. We wtorkowym wypadku policyjnej łodzi rannych zostało też trzech funkcjonariuszy służb bezpieczeństwa.

Nowelizacja ustawy z 1990 roku jest inicjatywą centroprawicowego rządu premiera Luisa Montenegro, który uznał, że jej zapisy „były zbyt mało restrykcyjne” i sprzyjały przetrucaniu narkotyków jednostkami pływającymi do Portugalii. W ostatnim czasie kraj znalazł się na jednym z głównych szlaków przetrzutu narkotyków do Europy, szczególnie kokainy. W minionym roku portugalskie służby policyjne przejęły największą jej ilość od 2006 roku – 23 tony.

W środę portugalska policja przekazała, że u brzegów aglomeracji Lizbony przejęto łódź motorową, na pokładzie której transportowano blisko 2,4 tony kokainy. Funkcjonariusze zatrzymali też czterech członków gangu narkotykowego, którzy nią płynęli.

Źródło: [www.portalmorski.pl](http://www.portalmorski.pl)

## ***Prof. Nawrocki: mamy pierwszy lek na glejaka istotnie poprawiający rokowania chorych.***

---

Mamy pierwszy lek na glejaka w istotny sposób poprawiający rokowania chorych. Dotyczy to jednak pacjentów z mniej zaawansowanym pod względem złośliwości guzem rozlanym drugiego stopnia – twierdzi onkolog i radioterapeuta z Olsztyna prof. Sergiusz Nawrocki.

PAP: Europejska Agencja Leków (EMA) po raz pierwszy od ponad 20 lat zatwierdziła do użycia lek na glejaka. Czy jest to od dawna oczekiwany przełom w leczeniu tej szczególnie groźnej choroby?

Prof. Sergiusz Nawrocki, kierownik Katedry Onkologii i Kliniki Radioterapii Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie: Niewątpliwie jest to przełom w tym sensie, że mamy pierwszy lek, który w istotny sposób poprawia rokowania chorych. Z takim jednak zastrzeżeniem, że nie dotyczy to wszystkich pacjentów z glejakiem, lecz tylko tych z wąskiej podgrupy chorych z wczesnym, mniej zaawansowanym pod względem złośliwości guzem rozlanym drugiego stopnia, a do tego jeszcze z mutacją genów IDH1/2 (dehydrogenazy izocytrynianowej). Dla tej grupy chorych jest to istotny przełom, mając na uwadze, jak w ogóle ograniczone są możliwości leczenia glejaków.

PAP: Na czym one polegają? Stosuje się przecież operacje neurochirurgiczne, chemioterapię i radioterapię.

Prof. S.N.: Pacjenci z glejakami to jedna z niewielu grup chorych w onkologii, dla której od 20 lat nie było w zasadzie żadnej skutecznej opcji leczenia farmakologicznego. Jedyne postępy mieliśmy w 2005 r., gdy wprowadzono lek w tabletkach, zdolny przekroczyć barierę krew-mózg, przeznaczony do leczenia glejaków w trzecim i czwartym, czyli większym stopniu złośliwości. W przypadku chorych z guzem o mniejszej złośliwości, w drugim stopniu, można było zastosować jedynie zabieg neurochirurgiczny, a potem radioterapię, ewentualnie z uzupełniającą trójkową, dość toksyczną chemioterapią.

PAP: Jaką szansę mają jeszcze inne grupy chorych z glejakiem? Można jeszcze rozszerzyć stosowanie nowego leku, o nazwie vorasidenib, ukierunkowanego molekularnie na mutację IDH1/2, i zdolnego przenikać barierę krew-mózg?

Prof. S.N.: Jak najbardziej. Na razie mamy dowody, że mutacja genów IDH1/2 pełni podstawową rolę w metabolizmie wzrostu guza i można ją wykorzystać do leczenia. Rozpoczęty się już kolejne badania kliniczne, w których ten nowy lek stosowany jest w szerszej grupie chorych - nie tylko tych z wczesnym, mniej zaawansowanym guzem rozlanym drugiego stopnia, ale również o większym - III stopniu złośliwości. Próbuje się też dodawać ten nowy lek do innych metod leczenia, które stosujemy jako standardowe, takie jak radiochemioterapia. Wydaje się zatem, że jest to lek, który ma duży potencjał i będzie mogła korzystać z niego większa grupa chorych.

PAP: Z dotychczasowych badań klinicznych wynika, że ta terapia celowana hamuje progresję choroby, i to znacząco. Jednak w przypadku guzów mózgu bardzo ważna jest też jakość życia pacjentów. Część chorych rezygnuje z terapii, jeśli powoduje ona zbyt poważne działania uboczne.

Prof. S.N.: To jest nawet główny, pozytywny efekt tego leku, że prawdopodobnie pozwala przedłużyć życie chorych, a do tego jest mało toksyczny. Działa głównie na komórki nowotworowe z mutacją IDH1/2, a działanie niepożądane są na tyle niewielkie, że nie wpływają na jakość życia chorych. Można powiedzieć, że to idealny, inteligentny lek w onkologii. Wpływa on jedynie na piętę achillesową komórek nowotworowych, nie naruszając przy tym metabolizmu zdrowych komórek. Chorzy zażywający ten lek mogą prowadzić normalnie życie i pracować, co jest dla nich bardzo istotne, nierzadko są oni w średnim wieku i wciąż aktywni zawodowo.  
(.....)

Źródło: [www.naukawpolsce.pl](http://www.naukawpolsce.pl)

### ***Naukowcy: jesienią i zimą warto pamiętać o witaminie D i rozsądnej suplementacji.***

---

Wraz z nadejściem chłodnych miesięcy wzrasta liczba infekcji, w tym przeziębień, grypy i zakażeń wirusowych. Ekspert Śląskiego Uniwersytetu Medycznego przypominają, że jesienno-zimowy spadek odporności może wynikać z mniejszej aktywności fizycznej, zmian w diecie i ograniczonej syntezy witaminy D.

Według specjalistów podczas tego okresu należy pamiętać o racjonalnym żywieniu, które ma wpływ na stan i funkcjonowanie układu odpornościowego.

- Niedożywienie, spowodowane niewystarczającym spożyciem witamin oraz mikroelementów, głównie cynku i selenu, może upośledzać zdolność organizmu do wspierania wrodzonej odpowiedzi immunologicznej - podkreślił prof. Paweł Ramos, kierownik Zakładu Farmacji Aptecznej Wydziału Nauk Farmaceutycznych SUM.

Jak wyjaśnił, niedobory w wyniku niedożywienia mogą powodować problemy z komórkami takimi jak: leukocyty, limfocyty T czy komórkami NK - kluczowymi w walce z chorobami.

Według prof. Ramosa w okresie jesienno-zimowym ważne jest uzupełnianie witaminy D, która wpływa na funkcje odpornościowe, błony śluzowe i odpowiedź immunologiczną. Z powodu ograniczonej ekspozycji na słońce większość osób w Polsce ma jej zbyt niski poziom. Eksperci przypominają jednak, że witaminę D można przedawkować, dlatego dawkę należy dobierać indywidualnie i kontrolować jej stężenie w organizmie.

Także witamina C wspiera leukocyty i barierę śluzową, a przyjmowana w początkowej fazie infekcji może skracać jej czas trwania. Źródłem witaminy C są świeże warzywa i owoce, m.in. papryka, natka pietruszki, owoce dzikiej róży, czarne porzeczki i kiwi. Według naukowca wskazane jest częstsze przyjmowanie mniejszych dawek tej witaminy zamiast jednorazowych dużych porcji.

W okresie zwiększonej zapadalności na infekcje warto zwrócić uwagę także na cynk, który wspomaga funkcjonowanie komórek odpornościowych i gojenie błon śluzowych. Jego preparaty mogą skrócić objawy przeziębienia, jeśli zostaną przyjęte odpowiednio wcześniej. Podobne znaczenie mają witaminy A i E, działające antyoksydacyjnie i wspierająco na błony śluzowe, oraz witaminy z grupy B, które uczestniczą w reakcjach enzymatycznych i produkcji przeciwciał.

Ekspert zwrócił również uwagę na rolę mikroelementów, takich jak selen, żelazo i magnez, oraz probiotyków wpływających na mikrobiotę jelitową i odporność organizmu. Jak podkreślił, skuteczność probiotyków zależy od doboru odpowiednich, przebadanych szczepów, a także od właściwego sposobu przechowywania preparatów.

Prof. Ramos zastrzegł, że nie powinniśmy nadużywać suplementów. Należy pamiętać, że nie podlegają one takim samym rygorystycznym wymogom dopuszczania do obrotu jak leki. W związku z tym - jeżeli jest to możliwe - powinniśmy wybierać produkt zarejestrowany jako lek również z dostępnością OTC (czyli lek nie wymagający recepty). Powinniśmy kupować suplementy z pewnego źródła, a takim jest apteka stacjonarna.

Specjaliści Śląskiego Uniwersytetu Medycznego przypominają, że suplementy nie zastąpią zdrowego stylu życia, opartego na zbilansowanej diecie, odpowiednim śnie, aktywności fizycznej i szczepieniach ochronnych. W profilaktyce infekcji istotne znaczenie ma również higiena, regularne wietrzenie pomieszczeń, utrzymanie wilgotności powietrza na poziomie 40–60 procent oraz dostosowana do pogody aktywność na świeżym powietrzu.

Źródło: [www.naukawpolsce.pl](http://www.naukawpolsce.pl)

### ***Trump nie wyklucza użycia siły przeciwko Wenezueli. Wskazał jeszcze jeden kraj.***

---

Prezydent USA Donald Trump nie wykluczył użycia siły przeciwko Wenezueli. Amerykański przywódca stwierdził też, że może wysłać wojska lub przeprowadzić ataki w Nigerii, by powstrzymać zabijanie chrześcijan przez dżihadystów.

Trump odniósł się do spekulacji o nadchodzących uderzeniach USA na instalacje wojskowe w Wenezueli podczas rozmowy z dziennikarzami na pokładzie Air Force One w drodze powrotnej do Białego Domu ze swojej posiadłości na Florydzie. Pytany o to, czy ma plany uderzeń na Wenezuelę, prezydent wyśmiał dziennikarkę zadającą to pytanie, twierdząc, że gdyby miał takie plany, nie powiedziałby o nich.

– Jak mogę odpowiedzieć na takie pytanie? (...) Kto by to powiedział? Zakładając, że tak, czy powiedziałbym ci to szczerze? „Tak, mamy plany. Mamy. Mamy bardzo tajne plany”. Co to za pytanie? – zżymał się prezydent USA. – Zobaczymy, co się stanie z Wenezuelą – dodał jednak. Wskazał przy tym m.in. na rzekomy udział wenezuelskich władz w wysyłanie nielegalnych imigrantów do USA, w tym więźniów i pacjentów szpitali psychiatrycznych.

Jeszcze w piątek pytany, czy doniesienia o tym, że rozważa uderzenia przeciwko Wenezueli, są prawdziwe, prezydent odparł, że nie są. Wcześniej jednak zapowiadał, że USA będą przeprowadzać ataki przeciwko kartelom narkotykowym na lądzie. USA uważają przywódcę tego kraju Nicolasa Maduro za szefa jednego z karteli i stawiają

mu zarzuty o takim charakterze. Według „Wall Street Journal” amerykańskie wojsko zidentyfikowało bazy wojskowe, które miały być wykorzystywane przez kartel do przemytu narkotyków.

Trump odniósł się w niedzielę również do swoich poprzednich gróźb interwencji wojskowej w Nigerii. Pytany o to, czy może wysłać tam żołnierzy lub przeprowadzić ataki z powietrza, odparł, że może tak być.

– Przewiduję wiele rzeczy. W Nigerii zabijają rekordową liczbę chrześcijan, a w innych krajach też jest bardzo źle. Wiecie, że w tej części świata jest bardzo źle. Zabijają chrześcijan i to w bardzo dużych liczbach. Nie pozwolimy na to – zadeklarował.

Trump oskarża władze Nigerii o przyzwolenie na zabójstwa chrześcijan przez dżihadystyczne bojówki. Wcześniej Nigeria znalazła się ponownie na liście państw obserwowanych przez administrację USA z powodu obaw o zakres wolności religijnej. Wcześniej została z tego samego powodu wpisana na listę za pierwszej kadencji prezydenckiej Trumpa. Rok później usunął ją z niej były demokratyczny prezydent Joe Biden.

Kilka tygodni temu senator USA z ramienia Partii Republikańskiej, Ted Cruz, stwierdził, że w Nigerii dochodzi do „masowych mordów chrześcijan” i zaapelował do Kongresu o uznanie tego kraju za państwo naruszające wolność religijną.

Prezydent Nigerii Bola Ahmed Tinubu oznajmił, że decyzja ta nie odzwierciedla rzeczywistej sytuacji na miejscu – przekazała agencja AP. Nigeryjskie władze od 2010 r. walczą z islamistyczną organizacją Boko Haram, której bojówki terroryzują północną i środkową część kraju, próbując zaprowadzić w całej Nigerii prawo szariat. Szacuje się, że z ok. 240 mln mieszkańców kraju 53,5 proc. to wyznawcy islamu, a ok. 46 proc. to chrześcijanie różnych wyznań.

Źródło: [www.pap.pl](http://www.pap.pl)

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

---

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

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

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

### **Nasze cele:**

- Polscy marynarze powinni mieć równoważne warunki zatrudnienia jaki ich koledzy w innych krajach UE.
- Zakończenia dyskryminacji płacowej i socjalnej oraz segregacji marynarzy ze względu na kraj pochodzenia.
- Każdy marynarz zatrudniony na statku pod banderą UE powinien korzystać z ubezpieczenia społecznego przewidzianego w prawie wspólnotowym.
- Dbanie o wizerunek marynarza w Polsce jak i na świecie poprzez rzetelne informowanie o trudach jego pracy.

- Stworzenie, wdrożenie i egzekwowanie w Polsce przepisów umożliwiających i gwarantujących godziwe warunki pracy marynarzom na statkach polskiej bandery.
- Powszechne 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](https://www.omk.org.pl/przylacz_sie)

**Może polubisz nas na FB ?**

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

## *Wydarzyło się 3 listopada - kalendarium.*

---

3 listopada jest **307** dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało **58 dni**.

### **Dzisiaj imieniny świętują:**

Bogumił, Cezary, Chwalisław, German, Ginewra, Hubert, Huberta, Marcin, Sylwia, Szymon, Teofil, Walenty, Walentyn, Wenefryda i Witalis.

OMK życzy solenizantom wszystkiego najlepszego 😊

### **Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:**

- 1478** – Wojna popia: wojska polskie zajęły Frombork.
- 1656** – Polska i Rosja zawarły antyszwedzki rozejm w Niemieży.
- 1716** – Konfederaci łanogrodzcy i dwór sasko-polski podpisali traktat warszawski.
- 1771** – Konfederaci barscy podjęli w Warszawie próbę porwania króla Stanisława Augusta Poniatowskiego.
- 1848** – W Krakowie ukazał się pierwszy numer dziennika informacyjno-politycznego „Czas”.
- 1894** – W Poznaniu powstała niemiecka organizacja nacjonalistyczna Hakata.
- 1918:**
  - Nieudana próba zamachu stanu podjęta przez rząd Józefa Świeżyńskiego przeciwko Radzie Regencyjnej.
  - Utworzono Polski Komitet Narodowy we Lwowie.
- 1922** – Powołano Towarzystwo z Ograniczoną Poręką „Stocznia w Gdyni”.
- 1929** – W Kielcach odsłonięto Pomnik Niepodległości.
- 1939** – W lasach piaszczystych koło Wejherowa Niemcy rozstrzelali co najmniej 82 Polaków.
- 1943** – W niemieckim obozie koncentracyjnym na Majdanku w ramach akcji „Erntefest” („Dożynki”) rozstrzelano 18 400 Żydów (3/4 listopada).
- 1959** – Premiera filmu Awantura o Basię w reżyserii Marii Kaniewskiej.
- 1963** – W Kołobrzegu odsłonięto pomnik Zaślubin Polski z Morzem.
- 1969** – We wsi Rzepin koło Starachowic zamordowano 5-osobową rodzinę sołtysa Mieczysława Lipy.
- 1976** – W katastrofie kolejowej w Juliance koło Częstochowy zginęło 25 osób, a 79 zostało rannych.
- 1984** – W Warszawie odbył się pogrzeb księdza Jerzego Popiełuszki.
- 1994** – Marcin Świącicki został prezydentem Warszawy.
- 2005:**
  - Emitowany w TVP1 Klan osiągnął jako pierwszy polski serial telewizyjny granicę 1000 odcinków.
  - Podczas sesji naukowej w katedrze we Fromborku poinformowano o odkryciu grobu Mikołaja Kopernika.
- 2013** – W Warszawie odbył się pogrzeb Tadeusza Mazowieckiego i na ten dzień w całym kraju została ogłoszona żałoba narodowa.

Źródło: [www.pl.wikipedia.org](http://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	3,6751	+0,63
dolar australijski	AUD	2,4040	+0,21
dolar hongkoński	HKD	0,4729	+0,60
dolar kanadyjski	CAD	2,6241	+0,23
dolar nowozelandzki	NZD	2,1034	-0,13
dolar singapurski	SGD	2,8257	+0,50
euro	EUR	4,2543	+0,28
forint węgierski	HUF	1,0961	+0,37
frank szwajcarski	CHF	4,5849	+0,28
funt szterling	GBP	4,8303	+0,28
hrywna ukraińska	UAH	0,0877	+0,80
jen japoński	JPY	2,3841	+0,40
korona czeska	CZK	0,1749	+0,40
korona duńska	DKK	0,5697	+0,28
korona islandzka	ISK	2,9421	-0,42
korona norweska	NOK	0,3647	+0,27
korona szwedzka	SEK	0,3892	+0,28
lej rumuński	RON	0,8367	+0,30

3-11-2025r.

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 - najważniejsze surowce

Surowiec	Kurs	Zm. %	Zmiana	Otwarcie	Max	Min	Czas	Jednostka
Ropa	64,83	+0,09%	0,06	65,10	65,32	64,82	2025-11-03 09:37	USD/baryłka
Złoto	4 026,80	+0,76%	30,30	4 000,70	4 038,75	3 972,45	2025-11-03 09:37	USD/uncja
Miedź	10 911,30	+0,15%	16,30	10 866,00	10 927,00	10 843,95	2025-11-03 09:38	USD/tona
Srebro	48,57	+0,85%	0,41	48,22	48,83	47,81	2025-11-03 09:38	USD/uncja
Pallad	1 467,00	+0,82%	11,90	1 459,00	1 478,50	1 433,25	2025-11-03 09:38	USD/uncja
Płatyna	1 605,00	+1,88%	29,60	1 576,40	1 613,70	1 559,95	2025-11-03 09:38	USD/uncja
Nikiel	15 227,63	+0,06%	8,75	15 216,00	15 274,75	15 189,00	2025-11-03 09:38	USD/tona
Aluminium	2 912,10	+0,68%	19,55	2 906,60	2 919,15	2 906,10	2025-11-03 09:37	USD/tona
Bawełna	65,71	+0,26%	0,17	65,88	66,03	65,56	2025-11-03 09:37	US\$/tunt
Benzyna	1,90	0,00%	0,00	1,91	1,91	1,90	2025-11-03 09:37	USD/galon
Canola	637,00	-1,77%	-11,50	649,00	649,50	634,20	2025-10-31 19:19	CAD/tona
Cukier	14,46	+0,21%	0,03	14,38	14,47	14,37	2025-11-03 09:37	US\$/tunt
Cynk	3 081,50	+0,87%	26,62	3 054,40	3 088,00	3 052,60	2025-11-03 09:38	USD/tona
Diesel	721,50	+0,42%	3,00	724,50	728,75	721,50	2025-11-03 09:38	USD/tona
Drewno	537,50	-1,01%	-5,50	540,50	542,50	535,00	2025-10-31 19:38	USD/1000 stóp deskowych
Gaz ziemny	4,26	+3,40%	0,14	4,18	4,28	4,09	2025-11-03 09:38	USD/min btu
Kakao	4 413,00	+1,45%	63,00	4 389,00	4 583,00	4 389,00	2025-10-31 17:54	GBP/tona
Kauczuk	318,00	0,00%	0,00	318,90	318,90	316,40	2025-05-23 23:59	JPY/kilogram
Kawa	392,75	+0,10%	0,75	393,60	396,58	385,65	2025-10-31 18:29	US\$/tunt
Kukurydza	432,90	+0,44%	1,90	432,88	434,40	431,00	2025-11-03 09:35	USD/buszel
Miedź	10 911,30	+0,15%	16,30	10 866,00	10 927,00	10 843,95	2025-11-03 09:38	USD/tona
Miedź comex	5,10	+0,20%	0,01	5,13	5,13	5,07	2025-11-03 09:37	USD/tunt
Mleko	17,40	-0,85%	-0,15	17,51	17,62	17,35	2025-10-31 19:45	USD/cetnar
Nikiel	15 227,63	+0,06%	8,75	15 216,00	15 274,75	15 189,00	2025-11-03 09:38	USD/tona
Olaj opałowy	2,41	+0,42%	0,01	2,41	2,43	2,41	2025-11-03 09:37	USD/galon

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

## Rozrywka

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

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

Źródło: <http://pl.sudokuonline.eu/>

## H U M O R

- Patrycja, Po litrze to z ciebie nawet niezła laska...
- Roman, zwariowałeś? To ja, Bronek!

\*\*\*\*\*

Wsiada punk do autobusu, na głowie ma irokeza a na nogach glany. W tym momencie wstaje zatroskana starsza pani i łagodnym tonem przemawia do punka:

- Usiądź synu bo widzę, że jesteś po chemioterapii i nosisz buty ortopedyczne.