

Świnoujście dostało pieniądze z UE na tunel łączący Uznam i Wolin.

Świnoujście otrzymało dofinansowanie unijne w wysokości 775,6 mln zł na budowę tunelu łączącego wyspy Uznam i Wolin. To 85 proc. wartości całej inwestycji, pozostałe 15 proc. miasto będzie musiało pokryć z własnego budżetu.

Świnoujście otrzymało dofinansowanie w ramach unijnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – poinformował w czwartek prezydent miasta Janusz Żmurkiewicz. Wstępny koszt całej budowy tunelu to 950 mln zł. Miasto zabezpieczyło na ten cel 130 mln zł.

– Wczoraj w godzinach popołudniowych otrzymaliśmy informację, na którą ja czekałem 15 lat, mieszkańcy Świnoujścia czekają 70 lat. Informację, która dotyczy sprawy kluczowej, czyli skomunikowania wyspy Uznam i Wolin, czyli przyłączenia Świnoujścia do Polski – mówił Żmurkiewicz na czwartkowej konferencji prasowej. Dodał, że jego pełnomocnikiem ds. realizacji budowy tunelu oraz dróg dojazdowych został inż. Adam Łosiński, który odpowiadał za budowę tunelu drogowego pod Martwą Wisłą w Gdańsku.

– Każdy sukces ma wielu ojców. Dobrym duchem, a nawet ojcem chrzestnym tego przedsięwzięcia, jest Joachim Brudziński (wicemarszałek Sejmu z PiS – PAP). Gdyby nie jego wsparcie, to byśmy o tym dzisiaj nie rozmawiali. Prezydent dodał, że inwestycja będzie mogła być zrealizowana dzięki wsparciu ministra (budownictwa i infrastruktury Andrzeja – PAP) Adamczyka, prezesa GDDKiA Jacka Bojanowicza oraz marszałka zachodniopomorskiego Olgierda Geblewicza – podkreślił prezydent Świnoujścia.

Całkowita długość trasy wyniesie około 3,4 km, w tym 1,44 km tunelu, który, zgodnie z uzyskaną w 2010 roku decyzją środowiskową, zostanie wykonany w technologii „tarczy drażonej”. Średnica wewnętrzna tunelu będzie wynosić 12 m. Zostanie w nim wykonana dwukierunkowa jezdnia, poniżej jezdni powstanie również tunel ewakuacyjny.

Magistrat liczy, że pierwsze samochody przejadą tunelem na przełomie 2021 i 2022 r. Przejazd przez tunel będzie bezpłatny przez pierwszych pięć lat jego użytkowania.

Barbara Michalska, pierwsza wiceprezydent miasta mówiła w czwartek, że „w wariacie optymistycznym, bez odwołań, już w połowie roku będziemy znali wykonawcę budowy, a w wariacie pesymistycznym – może się to odbyć pod koniec 2017 r.”. – Około roku (...) będą trwałe prace projektowe, a także uzyskanie pozwoleń na budowę. Pierwsze roboty pojawią się najwcześniej w 2019 r. Wykonawca w przeciągu trzech lat będzie wiercił pod Świną otwór i instalował konstrukcję. W 2021 r. powinniśmy zakończyć prace – powiedziała wiceprezydent.

Odpowiadając na pytania dziennikarzy dotyczące obecnych przepraw przez Świnę, prezydent Żmurkiewicz zapewnił, że „nie będzie żadnych komplikacji na torze wodnym podczas budowy tunelu, gdyż wybrano metodę wiercenia”.

W kwietniu 2016 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) ogłosiła przetarg na zaprojektowanie i budowę tunelu. Do konkursu zgłosiło się 14 podmiotów krajowych i zagranicznych. Jak poinformowała media GDDKiA, podpisanie umów jest planowane w 2017 r.

Kryteria przetargu to przede wszystkim cena (90 proc.) i czas realizacji inwestycji (10 proc.) Wybrany wykonawca będzie miał od 47 do 50 miesięcy na realizację zadania, w tym 15 miesięcy na prace projektowe i uzyskanie zezwolenia na realizację inwestycji. Z czasu realizacji robót budowlanych będą wyłączone okresy zimowe.

Świnoujście jest jedynym miastem w Polsce leżącym na kilkudziesięciu wyspach, z których tylko trzy są zamieszkałe (Uznam, Wolin i Karsibór). Na wyspie Uznam znajdują się centrum administracyjno-usługowe i dzielnica nadmorska wraz z obiektami turystyczno-uzdrowiskowymi, to tutaj mieszka 80 proc. mieszkańców Świnoujścia. Miasto nie ma drogowego połączenia z siecią dróg krajowych. Działają w nim dwie przeprawy promowe.

Budowa tunelu – zdaniem władz miasta – to konieczność. Dwa lata temu w sezonie letnim obłożenie miejsc noclegowych sięgnęło prawie 100 proc., a z przepraw promowych w 2015 r. skorzystało ponad 2 mln samochodów. Prawie czterdziestoletnie promy już niedługo nie będą w stanie obsłużyć rosnącej liczby pasażerów – przewiduje miasto. W sezonie letnim dziennie z przepraw korzysta nawet ok. 11 tys. samochodów.

Źródło: pap

PŻM rezygnuje z części zamówionych jednostek ?

Jeszcze w wakacje PŻM zawarła porozumienie ze stoczniami, w których miała zamówionych w sumie 18 nowych jednostek w ramach programu wymiany floty. Na razie odebrała dwa, Armię Krajową i Legiony Polskie, przyjmowanie kolejnych jednostek przesunięto. Być może z części szczyński armator w ogóle zrezygnuje. Nieoficjalnie mówi się o 5 statkach.

Tymczasowy dyrektor PŻM Piotr Cichocki mówi, że prowadzone są analizy ekonomiczne nad opłacalnością budowy kolejnych jednostek. - Pytanie o inwestycje jest podstawowym, które przede mną stoi – powiedział w Radio Szczecin Cichocki.

Polska Żegluga Morska posiada 56 statków o łącznej nośności 2,2 mln DWT.

Są to masowce w grupach: Handy-size /od 16 600 DWT do 41 200 DWT/ oraz Panamaxów /73 500 DWT do 82 000 DWT/. Poza masowcami PŻM posiada 2 siarkowce /jeden z nich m/t „Aurora” w zarządzie/ a także promy m/f „Polonia”, m/f „Gryf”, m/f „Wolin”, m/f „Skania” zarządzane przez pezetemowską spółkę Unity Line.

W 2009 roku do eksploatacji weszło 5 masowców o nośności 37 700 DWT ze stoczni Xingang: „Mazowsze”, „Orawa”, „Kurpie”, „Kociewie”, „Polesie”.

W 2010 roku dostarczono 8 statków, w tym: trzy post-panamaxy ze stoczni New Times Shipyard o nośności 80.000 DWT ("Giewont", "Jawor", "Ornak"), cztery "jeziorowce" ze stoczni Mingde o nośności 30.000 DWT ("Miedwie", "Drawsko", "Resko", "Wicko") i statek z serii 37.700 DWT ze stoczni Xingang - m/s "Wadowice II".

W 2011 roku flota PŻM powiększyła się o następujące statki: m/s "Rysy" (80.000 DWT), m/s "Juno" (30.000 DWT), m/s "Lubie" (30.000 DWT), m/s "Regalica" (16.900 DWT).

W 2012 roku weszły: m/s "Solina", m/s "Narew", m/s "Raba", m/s "Olza", m/s "Prosna", m/s "San", m/s "Skawa", m/s "Ina", m/s "Szczecin", m/s "Mamry", m/s "Koszalin", m/s "Gdynia" oraz m/s "Puck".

W 2013 do eksploatacji weszły kamsarmaxy: Karpaty oraz Sudety, Beskidy oraz Tatry. Niedawno do floty dołączyły wspomniane wcześniej Armia Krajowa i Legiony Polskie.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Cyberataki coraz częstsze w obecnym roku.

Większość systemów zainstalowanych na dzisiejszych statkach narażają armatorów na cyberataki, głównie z powodu przestarzałości oprogramowania. Wraz z wejściem do służb pierwszych jednostek bezzałogowych to zagrożenie będzie coraz ważniejsze.

Istnieje jednak rozwiązanie tej sytuacji - twierdzą badacze z Uniwersytetu Plymouth. Armatorzy muszą zaktualizować systemy bezpieczeństwa, poprawić design nowych statków oraz zapewnić załozdze specjalny trening.

Dotychczas właściciele statków musieli martwić się tradycyjnymi zagrożeniami: abordażem, porwaniem, kradzieżą paliwa. Te ataki wciąż są obecne, ale są znane i zrozumiałe. Cyberataki jest z kolei dużo trudniej dostrzec, a co za tym idzie obrona przed nimi jest o wiele trudniejsza. A zagrożenie jest duże, gdyż skutek udanego ataku hakerów może dojść do: strat finansowych, uszkodzenia towarów, zanieczyszczenia środowiska czy utraty dobrego wizerunku.

- Nasz świat jest w dużej mierze zależny od nowych technologii i globalnego dostępu do informacji, nie wyłączając gospodarki morskiej. Dlatego statki są coraz częściej obiektem ataku hakerskiego. Dlatego trzeba zmienić podejście do kwestii bezpieczeństwa morskiego jako całości. W dłuższej perspektywie potrzebujemy większej ilości projektów badawczych zajmujących się tematyką cyberbezpieczeństwa morskiego - powiedział prof. Kevin Jones z Uniwersytetu Plymouth.

Celami ataków cybernetycznych padną w przyszłości systemy nawigacyjne, napędowe czy zarządzające przewozem towarów. A przypomnijmy, że aż 90 proc. światowego handlu biegnie przez morza - stanowi to więc dla hakerów łakomy kąsek.

Według badaczy z angielskiego uniwersytetu armatorzy muszą w końcu zajrzeć prawdzie w oczy i zadbać o przeszkolenie na nowo załogi pod kątem nowych zagrożeń oraz aktualizację starego sprzętu.

Źródło: gospodarka morską.pl

Jest nadzieja na ożywienie na rynku kontenerowym.

Nowy rok daje nadzieje armatorom na ożywienie na rynku, mimo braku balansu między popytem i podażą - komentują eksperci z Alphaliner.

Poprzedni rok pełen był negatywnych rekordów - głównie pod względem wysokości stawek frachtowych i jednostek pozostających bez pracy. Z drugiej strony był to także rok z rekordowo niskim wynikiem wzrostu floty - zaledwie 1,5 proc. (20,27 mln TEU ogółem).

To dobry wynik w czasie przerostu podaży nad popytem. Wpływ na to miało masowe złomowanie kontenerowców. W zeszłym roku z rynku zniknęły 192 jednostki o łącznej ładowności 654,9 tys. TEU.

Spadła za to liczba wprowadzonych do służby nowych jednostek, w porównaniu do 2015 roku. W 2016 roku przybyło z tego źródła tylko 934,5 tys. TEU ładowności.

Mimo usilnych starań armatorów liczba kontenerowców bez pracy osiągnęła rekordowy poziom 1,59 mln TEU w październiku (1,42 mln TEU na koniec roku).

- Nadpodaż wciąż pozostaje największą bolączką tej branży, ale dalsze pozytywne działania armatorów mogą doprowadzić do odwrócenia trendów na rynku - twierdzą eksperci Alphaliner.

Źródło: gospodarka morską.pl

Co czeka gospodarkę morską w 2017 r.?

Nad tym co przyniesie Nowy Rok w gospodarce morskiej zastanawialiśmy się wspólnie z innymi ekspertami na antenie Radia Gdańsk w audycji Ludzie i Pieniądze. Program poprowadził Artur Kielbasiński, a jego gośćmi byli: Adam Żołnowski - wiceprezes terminala DCT, Mateusz Kowalewski - Gospodarkamorska.pl i Sławomir Niecko - Klaster Logistyczno-Transportowy "Północ-Południe".

Według Adama Żołnowskiego dla gospodarki morskiej najważniejsze będą nadchodzące miesiące.

- Mówię przede wszystkim o tym, czy sytuacja sektora stoczniowego będzie się poprawiała. W ostatnich kilku miesiącach nie wyglądała ona zbyt różowo. To powoduje nadpodaż mocy przeładunkowych i linie oceaniczne zamawiają niewiele nowych jednostek. W związku z tym 2017 rok przynosi wiele wyzwań - mówił. Ekspert zaznaczał też, że wzrost mocy przeładunkowych w sektorze kontenerowym oznacza nowe cele na 2017 roku.

- Moce przeładunkowe Polski wzrosły o 30 proc. dzięki inwestycji DCT. Tutaj wyzwaniem będzie wypełnienie ładunkami tego, co zostało oddane do użytku. Nasze porty stają się coraz ważniejsze na świecie, więc będą realizowały szereg projektów inwestycyjnych. Trzeba trzymać kciuki, by one się udały. Mówię tu choćby o infrastrukturze wewnątrz portów, nowych połączeniach drogowych i kolejowych oraz inwestycjach w falochrony - dodał.

Z kolei Mateusz Kowalewski zwrócił uwagę na coraz większy wpływ światowych trendów i marek na polską gospodarkę morską.

- Nadchodzące lata to czas pod znakiem globalizacji dla polskiej gospodarki morskiej. Z takiego organizmu prowincjonalnego staliśmy się częścią światowej gospodarki. Rozwój takich portów jak DCT Gdańsk jest coraz bliżej największych mechanizmów rynkowych. 2017 rok to czas relacji z globalną gospodarką. Coraz większy wpływ na to, co się dzieje w naszych firmach, mają cena ropy naftowej, stawki frachtowe i relacje transportowe - tłumaczył.

Sławomir Niecko zdradził kierunek Klastra Logistyczno-Transportowego "Północ-Południe".

- Myślę, że nasz klaster, który powstał 4 lata temu, będzie miał teraz szansę rozwoju. Od grudnia tego roku jesteśmy kluczowym krajowym klastrem. Wspomaga nas ministerstwo rozwoju, które prezentuje program dotyczący rozwoju środków transportu zbiorowego, w tym transportu elektrycznego. Nasz klaster wziął za cel promowanie tego typu jednostek. Naszym hasłem jest, by Gdańsk był połączony z Helem promem elektrycznym. Pierwszy prom elektryczny kursujący w Danii został wybudowany w Gdańsku. Koszty i czas trwania budowy są jednak rozległe. To wszystko powinno zamknąć się w ciągu dwóch lat - wyliczał.

Źródło: RadioGdańsk.

Pioma Odlewnia: polski wkład w nietypową morską elektrownię wiatrową.

Spółka Pioma Odlewnia dostarczyła odlewy do systemu cumowania wież, będących elementem konstrukcji pływających turbin wiatrowych, które wejdą w skład morskiej farmy wiatrowej Hywind, będącej pierwszym na świecie projektem składającym się z morskich wiatraków nieprzytwierdzonych do morskiego dna.

Zamówienie zrealizowano dla firmy MacGregor w ramach dostawy systemu cumowania Pusnes dla każdej z pięciu pływających turbin wiatrowych projektu Hywind. Po uruchomieniu Hywind będzie dostarczał energię w ilości odpowiadającej zapotrzebowaniu 20 tysięcy gospodarstw domowych. Projekt ma charakter pilotażowy i stoi za nim firma Statoil.

– Rynek offshore, to nie tylko wydobywanie węglowodorów, ich systemy przesyłowe i coraz bardziej prawdopodobne pozyskiwanie także innych surowców z morskiego dna, ale, co warto podkreślić, także farmy wiatrowe. Wszędzie tam potrzebne są najwyższej jakości odlewy. Chcielibyśmy, aby w przyszłości zamówienia offshorowe zwiększyły swój udział w portfolio naszych realizacji – komentuje Rafał Kania, dyrektor operacyjny Pioma Odlewnia sp. z o.o.

– W naszej spółce w Piotrkowie Trybunalskim po ostatnich modernizacjach mamy możliwość produkcji odlewów o podwyższonych wymaganiach, takich jak te stosowane właśnie w energetyce morskiej i lądowej.

Spółka z Grupy PGO odpowiadała za przygotowanie i dostarczenie trzech kluczowych komponentów: łoża, zapadki łańcuchowej i koła łańcuchowego, będących elementami systemu cumowania pływających turbin.

– Firma dużo zaangażowania wkłada w rozwój technologii odlewów m.in. dla energetyki czy offshore. Są to obszary, z którymi wiążemy plany na przyszłość. W opisywanym przedsięwzięciu Pioma-Odlewnia realizowała zamówienie od projektu modeli odlewów, aż po ich wykonanie. Na potrzeby produkcji został dobrany odpowiedni skład chemiczny, stworzono instrukcje wytapiania staliwa oraz jego obróbki cieplnej zgodne z wymaganiami DNV. Produkcja elementów poddana była niezwykle ścisłej kontroli wewnętrznej oraz ze strony klienta. W trakcie przygotowania projektu zamawiający prowadził stały monitoring jakościowy na wszystkich etapach procesu, w efekcie którego do każdego z trzech elementów zostały stworzone szczegółowa dokumentacja parametrów i wykonania odlewów. Warto podkreślić ogromny wkład naszych pracowników zaangażowanych w projekt, zarówno inżynierów i konstruktorów, jak i działów produkcji oraz kontroli jakości – dodaje Rafał Kania.

Hywind Scotland Pilot Park to pilotażowy projekt, który obejmuje budowę pięciu turbin wiatrowych, każda o mocy 6 MW. Innowacyjna morska farma wiatrowa zlokalizowana będzie około 25-30 km od szkockiego wybrzeża na wysokości Peterhead. Turbiny będą pływały na wodach o głębokości przekraczającej 100 metrów.

Wykorzystywane rozwiązania technologiczne zostały wcześniej przetestowane przez Statoil u wybrzeży Norwegii. Kilka lat temu pływająca turbina o mocy 2,3 MW została przymocowana linami do morskiego dna w pobliżu norweskiej wyspy Karmøy. Turbina, której wysokość wieży wynosi 65 metrów, a waga to ponad 130 ton, kosztowała około 52 mln euro.

Pomyślne testy projektu w Karmøy przesądziły o realizacji pierwszej na świecie farmy wiatrowej złożonej z pływających turbin wiatrowych. Przewidywana data uruchomienia morskiej farmy wiatrowej Hywind to rok 2017.

Podobny projekt jest realizowany u wybrzeży Portugalii. Koncern energetyczny EDP Renovaveis zbuduje pływającą farmę wiatrową o mocy 25 MW, która powstanie na wysokości położonego na północy Portugalii miasta Viana do Castelo. Uruchomienie produkcji energii zaplanowano na rok 2018.

Budowa farmy wiatrowej o mocy 25 MW to kolejny etap rozwoju technologii pływających wiatraków. W ubiegłym roku EDP Renovaveis zakończyło trwające 5 lat testy pływającej turbiny wiatrowej. Do tego celu wykorzystano turbinę Vestas V80 o mocy 2 MW. Od grudnia 2011 r. elektrownia wiatrowa wyprodukowała niemal 17 GWh energii elektrycznej, a jej pracy nie zaszkodziły fale sięgające nawet 17 metrów.

Źródło: www.omk.org.pl

Druga młodość znanego na Bałtyku promu. Wärtsilä kluczowym partnerem.

Pływający dla Moby Lines prom Moby Zaza, który w ubiegłym roku zasilł flotę włoskiego operatora, czekają poważne zmiany. Na statku pojawią się m.in. nowe systemy odpowiedzialne za zasilanie statku.

Wiadomo już, że dostawcą nowych napędów dla Moby Lines będzie fiński koncern Wärtsilä. Firma dostarczy pomocnicze generatory elektryczne z cyfrowymi regulatorami napięcia, systemy chłodzenia wodą, charakteryzujące się wysoką efektywnością, tłumiki pozwalające na redukcję poziomu hałasu z systemu odprowadzania spalin oraz szereg innych rozwiązań, które mają sprawić, że Moby Zaza stanie się promem jeszcze bardziej przyjaznym środowisku.

Wärtsilä nie tylko dostarczy nowoczesne rozwiązania, ale będzie też odpowiedzialna za ich integrację. „Wärtsilä jest kluczowym partnerem naszej grupy. Ich kompetencje oraz zdolność szybkiego reagowania pozwoli nam przywrócić statek do serwisu w najkrótszym możliwym czasie” - powiedział szef Moby Lines.

Moby Zaza nie będzie pierwszym promem, który przejdzie podobną modernizację. Wcześniej takim zmianom poddane zostały statki Moby Corse i Moby Kiss. Wymiana niektórych systemów i rozwiązań na promie Moby Zaza jest koniecznością. Jednostka ma już bowiem ponad 30 lat. Została zbudowana w 1982 r. dla Olau Line. Przez długi czas pływała też dla Color Line (pod nazwą Christian IV). Statek został kupiony przez Moby Lines pod koniec 2015 r., a niedawno przeszedł dużą modernizację w stoczni w Neapolu, po której wszedł na nową trasę w ofercie Moby Lines – kursuje pomiędzy Niceą a Bastią na Korsyce. Moby Zaza ma 155 metrów długości, a na pokład może zabrać 1400 pasażerów.

Moby Lines to włoski przewoźnik promowy, który funkcjonuje na rynku od 1959 r. (na początku jako Navigazione Arcipelago Maddalenino). Specjalizuje się on w ofercie połączeń z Francji i Włoch oraz włoskich i francuskich wysp. W sumie w jego siatce znajduje się 31 tras, na których każdego roku przewożonych jest 6,2 miliona pasażerów

Źródło: promyskat.pl

W MSR Gryfii początek roku z pełnymi dokami.

Stoczniozycy z Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia nie mogą narzekać na brak pracy. W stoczni w Szczecinie trwają remonty kilku statków, a w najbliższych dniach zaplanowane są prace na kolejnych jednostkach. Stocznia kontynuuje współpracę ze szczecińskim armatorem – Polską Żegluga Morską. Obecnie trwa remont ostatniej z czterech jednostek przyjętych do stoczni w grudniu 2016 r. – masowca Olza. Wcześniej remonty przeszły Skawa, Solina i Roztocze. Zakres prac na statkach obejmował konserwację kadłuba i ładowni, remonty maszynowe i elektryczne, oraz przegląd dźwigów ładunkowych i urządzeń pokładowych. Większość prac prowadzona była w doku nr 5. Jednocześnie w stoczni trwają remonty jednostek Covadonga oraz Lita. Pierwszy statek to chemikaliowiec o wymiarach 119 x 17 m, należący do hiszpańskiego armatora. Lita jest z kolei drobnicowcem i należy do armatora z Niemiec. Ma 137 m długości i 23 m szerokości. W doku nr 1 Lita przechodzi remont obejmujący konserwację i prace na kadłubie.

Źródło: MorzaiOceany.pl

Polscy marynarze na globalnym rynku pracy – rynek pracodawcy zastępuje rynek pracownika.

Następstwem globalnego kryzysu i gwałtownego spadku cen ropy jest m.in. redukcja etatów w żegludze morskiej. W Norwegii bez pracy pozostało ok. 7 000 polskich marynarzy. Począwszy od 2014r. jedynie w samej branży offshore na Morzu Północnym pracę straciło 85 000 osób. Na całym świecie – 250 000. Czy w tych okolicznościach istnieje jeszcze możliwość zapewnienia zatrudnienia polskim kadrom morskimi? Zdaniem przedstawicieli APMAR (Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych), np. system zabezpieczeń społecznych marynarzy oparty na pensji minimalnej może stanowić wartość dodaną, która sprowadzi armatorów z powrotem do Polski. Póki co armatorzy postrzegają nasz kraj jedynie jako źródło relatywnie taniej, profesjonalnej, choć dość problematycznej, siły roboczej na globalnym rynku pracy.

Globalne zawirowania, lokalne problemy

- Kryzys w światowej flocie od kilku lat objawia się m.in. brakiem popytu na przewozy oraz potrzebą złomowania olbrzymiej ilości jednostek podstawowej masy kontenerowej (statki typu panamax o ładowności ok. 4 – 5 tys. TEU). W przypadku jednostek tego właśnie typu stawki czarterowe są coraz częściej niższe niż dzienny koszt eksploatacji. Średni koszt utrzymania to zazwyczaj minimum 5 tys. USD dziennie, gdy przychód z umowy czarterowej to czasem zaledwie 4 tys. dolarów. Czyni to nieopłacalną działalność shippingową. Zrozumiały to już niemieckie banki, które w dużej mierze wycofują się z finansowania branży statkowej, niezależnie od typu floty. Rynek przewozów morskich nie jest już dla nich sektorem gwarantującym dające się przewidzieć zyski. Mamy więc do czynienia z odpływem kapitału zarówno stricte shippingowego jak i bankowo-inwestycyjnego- tłumaczy Aleksandra Trzeciak, ze Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw rekrutacyjnych Apmar.

Jeżeli chodzi o europejską branżę morską pomimo pozytywnych cech żeglugi (ta forma transportu jest i będzie trudna do zastąpienia na dużą skalę) i długookresowego potencjału wzrostu, od pewnego czasu nie tworzy ona już nowych miejsc pracy na morzu dla marynarzy zamieszkałych w UE. Zdaniem Europejskiej Federacji Transportowców (ETF) armatorzy nadal zastępują europejskich oficerów i marynarzy szeregowych generującymi niskie koszty załogami spoza Europy. Postępujący spadek liczby marynarzy z UE i wynikająca z tego erozja europejskiego know-how morskiego, wynika częściowo z niedoboru armatorów opowiadających się za szkoleniem i zatrudnianiem nowego pokolenia marynarzy z UE oraz z niejednorodnego charakteru europejskich rynków żeglugowych. Zdaniem ETF powinniśmy odrodzić kwalifikacje morskie w Europie poprzez uregulowanie form zatrudnienia i inwestowanie w więcej miejsc pracy dla marynarzy z UE.

Globalny kryzys finansowy pogłębia się od 2009r. Po olimpiadzie w Chinach w 2008r. będącej ostatnim momentem gwałtownego wzrostu, wszystkie wskaźniki gospodarcze zaczęły nagle spadać. Ożywienie w przepływie towarów będące owocem gigantycznej imprezy sportowej, globalna gospodarka odczuwała jeszcze na początku 2011r. Następnie coraz częstsze były zjawiska upadłości firm shippingowych. Bankructwo ogromnej koreańskiej linii Hanjin, zadłużonej na 4,5 mld euro, które miało miejsce w sierpniu br. świadczy o tym, że turbulencje dotyczą nawet podmioty mającej jak dotychczas bardzo mocną pozycję na rynku transportu morskiego.

W rezultacie polskim marynarzom trudno jest znaleźć pracę. Ci, którzy zdecydowali się na związanie swojej przyszłości zawodowej z sektorem offshore w tej chwili są grupą marynarzy, którym najtrudniej odnaleźć się w nowych realiach rynku pracy.

Do niedawna dla załoganta praca na platformie lub jednostce offshore była wyznacznikiem statusu zawodowego, finansowego i społecznego. Obecnie praca w niegdyś elitarnym sektorze gospodarki morskiej nie jest już wyznacznikiem wysokiego statusu, lecz raczej odium ciągnącym się za marynarzem aplikującym na stanowiska w flocie handlowej- mówi Michał Wiśniewski, Przewodniczący Rady w Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw rekrutacyjnych Apmar.

Zatrudnieni w sektorze offshore charakteryzowali się dość wysokimi oczekiwaniami finansowymi i dobrymi warunkami pracy. Obecnie szukając zatrudnienia na pokładach statków handlowych muszą przyjmować oferty

pracy znacznie poniżej swoich kwalifikacji oraz oczekiwań finansowych. Tradycyjny rynek pracy w sektorze konwencjonalnej żeglugi morskiej został w dużej mierze opanowany przez inne nacje. Obecnie dominują na nim Filipińczycy, Ukraińcy Rosjanie, oraz inne nacje wschodnie i azjatyckie. Po okresie prosperity w sektorze offshore posady straciło nagle ok. 70% wszystkich zatrudnionych. Zmiana obecnego stanu rzeczy będzie wymagała wielu lat.

- Marynarz zatrudniony w sektorze offshore odwykł od służby na konwencjonalnej jednostce. Pracodawca, który kilka lat temu zatrudnił danego załoganta na pokładzie dużej jednostki konwencjonalnej, w chwili, gdy pracownik odszedł i przez długi czas pracował w branży offshore, a teraz chce wrócić do dawnej firmy, jest przekonany, że aplikant nie będzie już w stanie przystosować się do dawnego systemu pracy, przyzwyczajzeń i warunków panujących na statkach konwencjonalnych typu cargo-stwierdza Michał Wiśniewski, Przewodniczący Rady w Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw rekrutacyjnych Apmar.

Rynek pracodawcy

Masowe złomowanie floty przyczyniło się do mniejszego zapotrzebowania na pracę marynarzy. Do niedawna rynek pracy był rynkiem pracownika, obecnie zdecydowanie jest rynkiem pracodawcy. Jeśli pracodawca może przebierać w aplikacjach o pracę, to zatrudni kandydata, który miał już doświadczenie w pracy na jednostce danego typu i spełnia warunki ściśle dostosowane do danej oferty.

- Cały czas pomagamy znaleźć polskim marynarzom zatrudnienie. Jednak obecnie występuje daleko idące profilowanie i specjalizacja (armator życzy sobie konkretnego profilu pracownika)- zapewnia Michał Wiśniewski.

Wymagania stawiane potencjalnym pracownikom są coraz bardziej precyzyjne, a także daleko idące. Obejmują specyfikę zatrudnienia, typ jednostki, rodzaj ładunków, rejon pływania statków, wiek aplikanta. Profil kandydata musi zostać dopasowany do konkretnej oferty.

- Specyfikacja obejmuje już nawet rodzaj i wielkość jednostki, na której ostatnio pracował załogant oraz typ maszyny, na której wcześniej pracował.

Z mojej codziennej pracy wynika, że ze względu na nadmiar kandydatów, nikt nie rozpatruje już podań składanych przez aplikantów starszych niż rocznik 1960.

Taki załogant wciąż może funkcjonować przez kolejne lata w swojej dotychczasowej firmie jako stały, sprawdzony pracownik, ale prawdopodobnie nie przejdzie procesu rekrutacji u potencjalnego nowego pracodawcy- ocenia Aleksandra Trzeciak ze Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw rekrutacyjnych Apmar.

Ubezpieczeni marynarze cenniejsi dla armatora

Ograniczenie popytu na pracę ma wpływ również na plany tworzenia systemu zabezpieczeń społecznych dla marynarzy.

- Jako organizacja uważamy, że system zabezpieczenia społecznego marynarzy jest konieczny. Kurczenie się rynku przewozów morskich nie jest usprawiedliwieniem dla braku podejmowania działań zabezpieczających interesy marynarzy pracujących już w zawodzie. Należy objąć systemem zabezpieczeń społecznych pracowników, którzy są już na rynku i pozostaną na nim póki mają możliwość pracy. Poprzez takie mechanizmy stwarzamy również szansę oddziaływania na rynek załogowy. Dysponując korzystnym systemem zatrudnienia polskich marynarzy moglibyśmy zaproponować naszym klientom coś więcej, niż tylko zarządzanie aktami personalnymi i aranżacja wymian załogi- informuje Michał Wiśniewski z APMAR.

Alternatywą mógłby być np. system zatrudnienia marynarza w Polsce wraz z ubezpieczeniem społecznym, które często jest od załogantów wymagane w realiach unijnego rynku transportowego. Marynarz pływający na statkach tzw. wygodnej bandery nie jest ubezpieczony społecznie, całe jego ubezpieczenie ma wyłącznie charakter wynikający z kontraktu podpisanego między armatorem a załogantem. Jednak w przypadku wielu bander europejskich uregulowania są dużo bardziej restrykcyjne, a zapewnienie zabezpieczenia społecznego marynarza jest ich ważnym elementem.

W okresie w którym zwłaszcza starszym pracownikom trudno jest znaleźć zatrudnienie, zatrudnieni będą coraz głośniejsze dopominać się swoich praw emerytalnych, których jak dotychczas nie nabyli.

Pracownicy żeglugi morskiej przechodzący na emeryturę mają również stały problem z możliwością skorzystania z państwowej służby zdrowia. Analogicznie dotyczy to marynarzy pozostających chwilowo bez zatrudnienia. Pozostaje im jedynie ubezpieczenie dobrowolne.

- Marynarze jako grupa zawodowa są doskonałym przykładem absolutnie wolnego rynku w sferze form zatrudnienia i zabezpieczeń społecznych. Niektórzy inwestowali w nieruchomości, inni odkładali oszczędności na konta bankowe lub fundusze oszczędnościowe. Ci, którzy nie podjęli podobnych działań, zostali bez żadnego zabezpieczenia. Rynek marynarski odzwierciedla więc bezwzględna odpowiedzialność jednostki za swoje przyszłe, losy bez wsparcia państwowego lub innego zewnętrznego systemu zabezpieczeń społecznych- zapewnia Michał Wiśniewski.

Wielu marynarzy przez lata było przeświadczonych o tym, że jeszcze na emeryturze będą w stanie znaleźć zatrudnienie. Kryzys zweryfikował ich plany. Już w wieku przed-emerytalnym trudno dziś znaleźć pracę- uzupełnia Aleksandra Trzeciak.

Jak na razie armatorzy zajęci są liczeniem strat i nic nie wskazuje na to, by byli chętni partycypować w jakimkolwiek systemie marynarskich ubezpieczeń społecznych. Państwo polskie nie ma interesu dokładać do składek socjalnych pracowników zatrudnionych w spółkach nie związanych w żaden sposób z polską gospodarką i nie odprowadzających podatków w naszym kraju- oznajmia Aleksandra Trzeciak.

Sytuacja mogłaby wyglądać inaczej, gdyby statki, na których są polscy marynarze pływały pod polską banderą, lub zatrudniające naszych rodaków firmy były zarejestrowane w Polsce i tutaj prowadziły swą działalność gospodarczą. Wówczas byłoby możliwe zastosowanie wsparcia państwa zgodnie z dyrektywami unijnymi, które zezwalają na stosowanie finansowych instrumentów wspierających wybrane sektory branży morskiej.

- Biorąc pod uwagę obecną trudną sytuację na rynku najsensowniej byłoby, gdyby to sam załogant był odpowiedzialny za uiszczanie swojej składki. Składka mogłaby być częściowo lub całkowicie refundowana, jednak tu decyzja należałaby do armatora - mówi Aleksandra Trzeciak z APMAR.

W Polsce dość popularne są modele refundacji przez armatorów ubezpieczeń zdrowotnych marynarza w prywatnych kasach. Jednak sam marynarz powinien być w większym stopniu przymuszony do odpowiedzialności za swą przyszłość. Poziom standardowych składek w wysokości adekwatnej do zatrudnienia na lądzie, nie jest obecnie akceptowany przez marynarzy.

- Program zabezpieczeń społecznych mógłby stanowić element składowy pełnego systemu zatrudnienia marynarza w Polsce. Może stanowić wartość dodaną, która sprowadzi armatorów z powrotem do Polski- przypuszcza Michał Wiśniewski.

Obecnie status prawny marynarza zależy od formy zatrudnienia załoganta, miejsca jego zatrudnienia, miejsca rejestracji pracodawcy. Przedsiębiorca zatrudniający załogantów w Polsce, odprowadzający w naszym kraju składki może być czynnikiem lepiej wykorzystującym polski potencjał rozwojowy, niż armator traktujący Polskę jedynie jako rezerwar relatywnie taniej siły roboczej, przeznaczonej na globalny rynek. Taki pracownik spełnia wówczas wszelkie lokalne, nawet najbardziej restrykcyjne, wymagania formalno-prawne na bardziej wymagającym rynku unijnym.

- Pracownik objęty systemem ubezpieczeń może być dla niektórych pracodawców cenny ze względu na prawne ułatwienia. Niestety na innych rynkach takie rozwiązanie pozostaje dla armatora zbyt istotnym obciążeniem finansowym- analizuje Aleksandra Trzeciak.

Problematyczna pozostaje także sytuacja świeżych absolwentów Akademii i Szkół Morskich. Problem przedstawia się podobnie jak w segmencie długo pływających marynarzy. W pewnym momencie polscy kadeci byli traktowani przez pracodawców jako mało lojalni pracownicy, gdyż często po zdobyciu pierwszych doświadczeń zawodowych i po wystawieniu przez armatora dokumentu potwierdzającego staż i zaliczeniu praktyk, natychmiast szukali zatrudnienia np. w znacznie lepiej płatnym sektorze offshore. Obecnie studenci uczelni morskich są zmuszeni do intensywnych poszukiwań ofert stażu i brania specjalnych urlopów dziekańskich, by móc zaliczać obowiązkowe praktyki.

W najbliższym czasie z uwagi na wymogi rynku będą znajdowali zatrudnienie przede wszystkim elastyczni kandydaci. Elastyczność dotyczy zarówno warunków płacowych, jak i zawieranej umowy. Pracodawca nie będzie podejmował decyzji w oparciu o narodowość aplikanta. Rolę grają obecnie poprzednie doświadczenia i wrażenia pracodawcy z współpracy z danym kandydatem, koszty pracy, a także brak dodatkowych kłopotów formalno-prawnych. Program ubezpieczenia społecznego byłby zielonym światłem dla zatrudniania polskich marynarzy i stworzenia polskich firm shippingowych. Trudno jednak w obecnej chwili promować podobne rozwiązania mając na względzie to, że w każdej chwili w Polsce może np. ulec zmianie system ubezpieczeń społecznych, którego kształtu nikt nie jest w stanie obecnie przewidzieć. Tymczasem np. niemieccy marynarze wcześniej rozproszeni

po różnych banderach świata pływają obecnie prawie wyłącznie pod banderą unijną, korzystając z przywilejów socjalnych tak jak pracownicy lądowi. Niemieckie państwo pokrywa koszty ubezpieczenia socjalnego marynarzy. Jednakże jednocześnie poziom płac na tamtejszym rynku załogowym stale maleje. W rezultacie niemieckim armatorom łatwiej i taniej jest obecnie zatrudniać swoich rodaków niż ich konkurentów z Polski. Pamiętajmy jednak, że w całych Niemczech jest ok. 4 tys. zarejestrowanych marynarzy, zaś w Polsce 40 tys.

Opracował Maciej Ostrowski

Źródło:MorzaiOceany.pl

Największa karuzela pod słońcem.

Rację mają ci naukowcy, którzy twierdzą, że badanie Kosmosu – zwłaszcza przez dalekie misje – przypomina budowanie gotyckich katedr. Twórcy planów najwspanialszych francuskich czy niemieckich katedr zwykle nie dożywali finału – gdy do gotowej świątyni można już było wejść. Podobnie jest z długoterminowymi misjami, takimi jak Cassini czy New Horizons. Czas dzielący początki misji od ich końca wydłuża się znacznie, ponieważ wyprawy kosmiczne stają się coraz dalsze. Na przykład New Horizons – najszybsza ze wszystkich sond wysłanych do tej pory z Ziemi – wystartowała dekadę temu, zbadała Plutona (planetę karłowatą leżącą na krańcach Układu Słonecznego) i ruszyła ku obiektom Pasa Kuipera, czyli właściwie na zupełnie peryferia naszego układu planetarnego. Gdy go opuści (jak sondy Pioneer i Voyager) i podąży w przestrzeń Galaktyki, będzie aktywna jeszcze przez dziesięciolecia. Nikt dzisiaj nie wie, kiedy ta misja naprawdę się skończy. Może za 100 lat?

Burza z sześciokątów

Pomysł, by wysłać do Saturna oraz jego pierścieni i księżyców sondę – nazwaną potem Cassini-Huygens – zrodził się już w połowie lat 70. XX w., wkrótce po tym, jak sondy Voyager, mknąc ku granicom Układu Słonecznego, wykonały pierwsze w miarę dokładne zdjęcia tej niezwykłej planety. Wtedy spece z NASA i ESA uznali, że warto wydać miliardy dolarów, by dolecieć do Saturna. Tak też się stało – po siedmiu latach od chwili startu sondy Cassini-Huygens w 1997 r. to się udało. Cassini, czyli skonstruowany przez NASA orbiter, w 2004 r. zaczął krążyć wokół Saturna i jego księżyców. Z kolei Huygensa – przytwierdzony do Cassini próbnik, będący dziełem ESA – zrzucano w 2005 r. na powierzchnię Tytana (największy księżyc Saturna).

Saturn to miejsce odległe od nas o 1,5 mld km, czyli leży ponad dziewięć razy dalej od Ziemi niż Słońce. Sonda jednak przebyła dłuższą drogę – ponad 2,2 mld km – ponieważ w jej trakcie, by nabrać odpowiedniej prędkości, zaliczyła aż cztery asysty grawitacyjne – dwie przy Wenus, jedną przy Ziemi i jedną przy Jowisz. Gdy w połowie 2004 r. osiągnęła orbitę Saturna, pierwszą obserwacją była wielka sześciokątna burza na biegunie północnym, odkryta wcześniej przez sondę Voyager. Jest to niezwykle zjawisko, jedyne w Układzie Słonecznym. Burzowe chmury układają się w wyraźne sześciokątne struktury o boku prawie 14 tys. km. Cały układ potrzebuje na pełen obrót około 11 godz. Burza nie przemieszcza się nad planetą, co sugeruje, że nie mamy tu do czynienia z typowym huraganem typu tornado, jak na Ziemi. Naukowcy sądzą, że jest to prawdopodobnie olbrzymia fala stojąca w atmosferze.

Okres obiegu Saturna wokół Słońca trwa prawie 30 ziemskich lat. Cassini nie mógł więc towarzyszyć planecie przez cały rok saturniański; obserwował jednak zimę i wiosnę na półkuli północnej oraz lato i jesień na południowej. Również na półkuli południowej sonda odkryła niezwykłą burzę, tym razem już bardziej przypominającą cyklony czy tornada ziemskie. Wprawdzie i ta, o dziwo, się nie przemieszczała, ale miała w sobie oko cyklonu, czyli miejsce o czystej przestrzeni, wokół którego krążyły potężne zwalę i łańcuchy chmur. Prędkość wiejących tam wiatrów szacuje się na 550 km/h. Burza ma średnicę 8 tys. km. Towarzyszą jej dwa spiralne ramiona uniesione na 30–75 km nad centrum sztormu.

Po wstępnych badaniach Saturna sonda Cassini zaczęła dokładne obserwacje pierścieni planety i jej księżyców, których na razie odkryto 62. Aż 53 z nich mają nadane nazwy. Sam Cassini odkrył 10 nowych księżyców, są to m.in. Methone, Pallene, Polideukes, Daphnis, Anthe i Aegaeon.

Pierścienie, przerwy i smugi

Wciąż nie do końca wiadomo, skąd Saturn wzięł swój charakterystyczny znak rozpoznawczy, a więc słynne pierścienie. Jest ich dziesięć, przy czym największe i najwyraźniejsze oznaczono literami alfabetu łacińskiego, mniejsze noszą nazwy księżyców orbitujących wokół Saturna między pierścieniami. Pierścienie znajdują się od ponad 6 do ponad 120 tys. km od równika planety. Przerwy między nimi, niektóre o szerokości kilkuset, a najszerze kilku tysięcy kilometrów (przerwa Cassiniego ma szerokość 4700 km), są spowodowane właśnie obecnością wielu księżyców, które orbitując, usuwają ze swojej drogi materiał pierścieni. Materiał ten to głównie lód z zanieczyszczeniami i węgiel. Częstki pierścieni mają rozmiary od drobiny kurzu do brył wielkości samochodu. Cassini odkrył też ciała jeszcze większe, głównie w najszerzych pierścieniach B i A, o średnicach do kilkuset metrów. Nazwano je moonletami, czyli małymi księżycami. Dzięki obserwacjom sondy dowiedzieliśmy się także, że wciąż dochodzi do dość częstych zderzeń moonletów.

Sam Cassini odkrył kilka nowych pierścieni, m.in. pierścień związany z księżycami Janus i Epimeteusz oraz pierścień księżycy Pallene. Sonda badała też dokładnie dość niezwykły pierścień F, któremu towarzyszą rozpościerające się za nim świecące smugi materii. Naukowcy wiedzieli już wcześniej, że duże obiekty, jak księżyc Prometeusz o średnicy ponad 150 km, tworzą w pierścieniu F tunele, zmarszczki i kule śniegowe. Niektóre z nich, zwłaszcza te mniejsze, mogą utrzymywać się dość długo, po czym na skutek niezgodności orbit wchodzą w kolizje z materią pierścienia. Kolizje te powodują wyrzucenie cząstek materii poza pierścień, a gdy cząstki te uciekają, pozostawiają świecące smugi o długości 40–180 km. Wszystko to krąży wokół Saturna niczym gigantyczna karuzela.

Źródło:WiedzaiŻycie.pl

Wydarzyło się 09 stycznia - kalendarium

09 stycznia jest 9.dniem w kalendarzu gregoriańskim.

Do końca roku pozostaje 356 (w latach przestępnych 357) dni.

09 stycznia wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:

1838 r. – W Gdańsku otwarto pierwsze publiczne przedszkole

1943 r. - W Zabłociu w dawnym województwie wołyńskim Niemcy zlikwidowali obóz pracy dla żydowskich rzemieślników, rozstrzelując 101 więźniów.

1986 r. – W Gdańsku aresztowano działającego od 4 lat w ukryciu Bogdana Borusewicza.

2009 r. – Somalijscy piraci po wpłaceniu 3 mln dolarów okupu zwolnili tankowiec *MV Sirius Star*.

2015r. – Ogłoszono upadłość linii lotniczych Cyprus Airways.

Historyczna zmiana. 48 drużyn na mundialu ?!

Najbliższy wtorek (17/01) może być dniem, który już na stałe zapisze się w historii światowego futbolu. Jak bowiem wynika z informacji agencji AFP, to właśnie wtedy Międzynarodowa Federacja Piłki Nożnej (FIFA) ma ogłosić decyzję o zwiększeniu liczby uczestników mistrzostw świata.

Od 1998 roku najważniejszy turniej piłkarski na świecie odbywa się formule 32-zespołowej i przez wiele lat wydawało się, że jest to system, który się sprawdził i przy którym nie należy majstrować. Jak się jednak okazało, władze FIFA uznały, że konieczne jest poszerzenie grona finalistów, i to poszerzenie dość radykalne.

AFP donosi, że począwszy od 2026 roku w mistrzostwach świata uczestniczyłyby aż 48 drużyny! Wielkim zwolennikiem tej idei jest **Gianni Infantino**, który na początku ubiegłego roku został wybrany na prezydenta FIFA. Nowy sternik światowej federacji przez wiele miesięcy przygotowywał grunt pod przełomową reformę i wszystko wskazuje na to, że w końcu dopiął swego.

Początkowo optowano za zwiększeniem liczby uczestników mundialu do 40, jednak w takim przypadku sam system rozgrywek byłby zbyt skomplikowany i mógłby rodzić sporo kontrowersji. Zdecydowano się więc na 48 zespołów, które mają zostać podzielone na szesnaście grup, po trzy reprezentacje w każdej. Do kolejnej fazy (1/16 finału - red.) wychodziłyby po dwa najlepsze, a następnie - aż do wielkiego finału - wszyscy zmagaliby się ze sobą w rundzie pucharowej, gdzie przegrywający odpada.

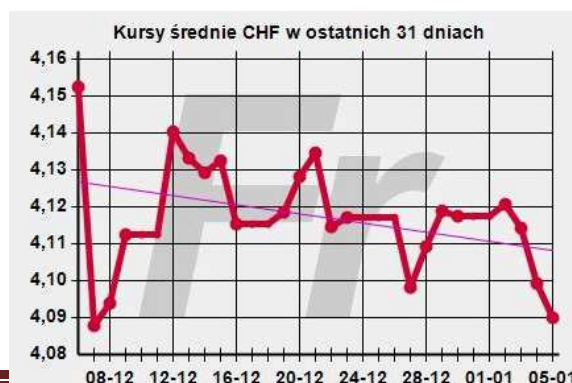
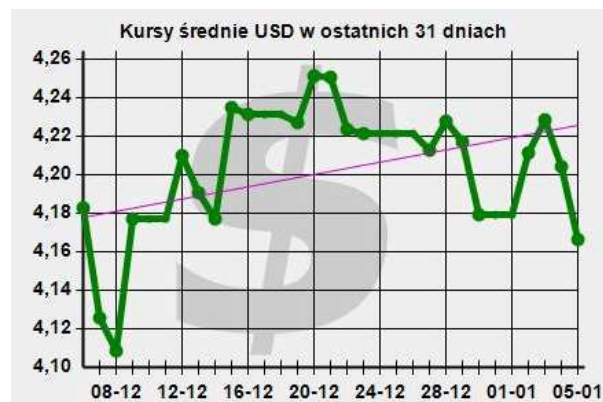
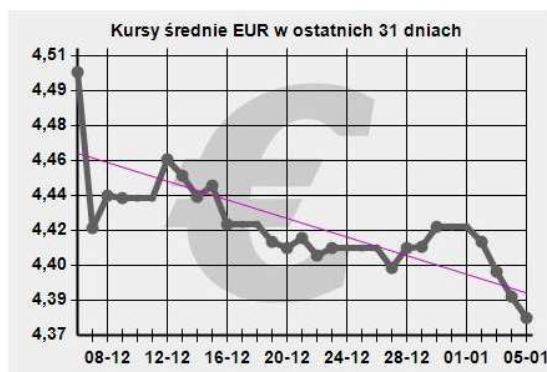
Na rozszerzeniu formuły mundialu mają zyskać wszystkie kontynenty, także Europa, która już dziś dysponuje trzynastoma miejscami. Jeśli reforma Infantino wejdzie w życie, to Stary Kontynent otrzyma dodatkowe trzy, a być może cztery miejsca.

Wszystko wskazuje na to, że zmiany są nieuchronne i we wtorek zostaną one oficjalnie ogłoszone. Taka decyzja będzie oznaczała, że ostatnimi mistrzostwami świata rozgrywanymi w klasycznej formule będą te w Rosji (2018) i Katarze (2022).

O co w tym wszystkim chodzi Infantino i jego przybocznym? Sprawa wydaje się dość oczywista. Więcej drużyn, to więcej meczów i dłuższy mundial, a to oznacza wzrost wpływów do kasy FIFA. Sternikom światowej federacji umyka jednak fakt, że w takiej sytuacji mundial straci na swoim prestiżu i elitarności, a jego wydłużenie w czasie na pewno nie wpłynie na wzrost atrakcyjności. Wręcz przeciwnie.

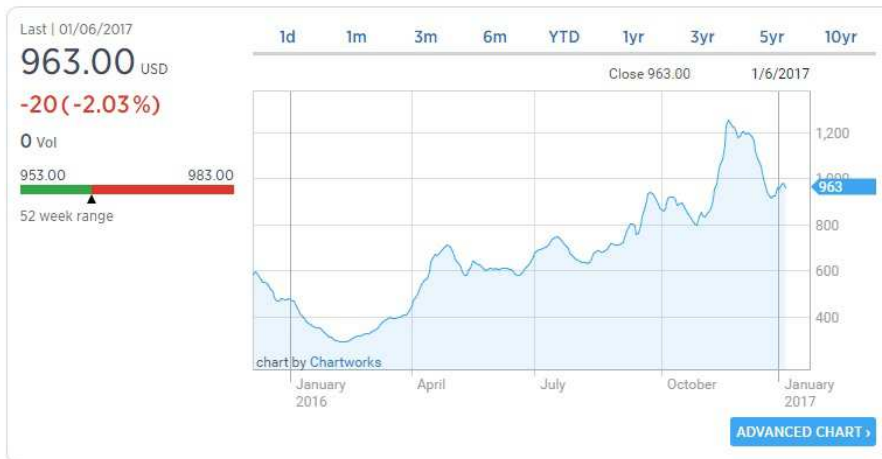
Źródło:PiłkaNozna.pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)



Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI:Exchange)

*Data is delayed



[SUMMARY](#) [NEWS](#) [PROFILE](#)

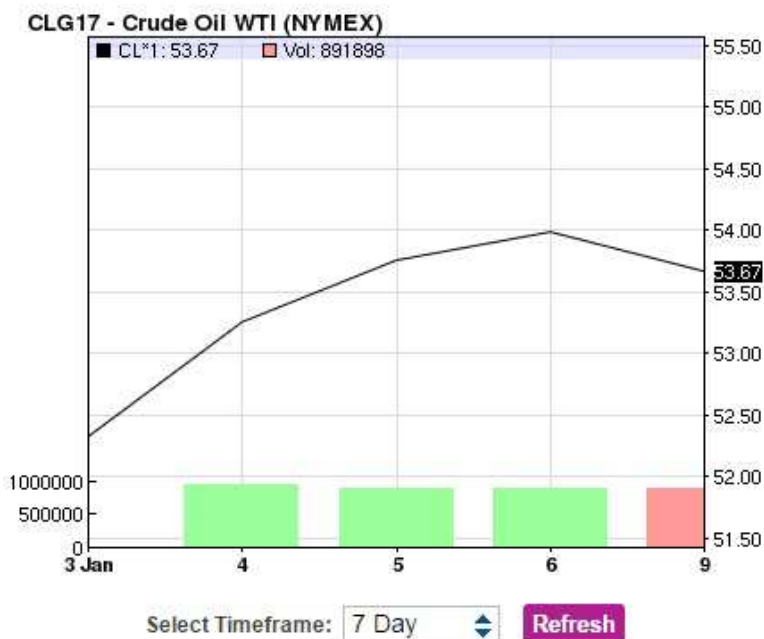
KEY STATS

Day High 963.00 Day Low 963.00 YTD % Chg 2.29 1 Year % Chg 120.90

Crude Oil

WTI (NYMEX) Price

End of day Commodity Futures Price Quotes for Crude Oil WTI (NYMEX)



Rozrywka

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

c) 2017 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl



Turyści w muzeum Ziemi oglądają kości dinozaura. Jeden z nich pyta przewodnika:

- Może pan powiedzieć, ile lat mają te kości?
- 3 miliony, cztery lata i sześć miesięcy - pada odpowiedź.
- To jakaś podpucha?! - pyta turysta. - Skąd pan zna tak dokładny wiek?
- No cóż, kości dinozaura miały 3 miliony lat, kiedy zacząłem tu pracować, a to było cztery i pół roku temu.



Autobus z wycieczką zbliża się do granicy.

– Piwo! Siku! – po raz któryś z rzędu rozweseleni pasażerowie zmuszają kierowcę do zatrzymania.

Po dłuższej chwili, gdy już z powrotem zajęli miejsca w autokarze, kierowca pyta głośno:

– Czy kogoś wam nie brakuje?

Cisza. Po przekroczeniu granicy do kierowcy podchodzi mężczyzna i lekko bełkocząc mówi:

– Nie ma mojej żony...

– No przecież – wścieka się kierowca – przed odjazdem pytałem, czy kogoś wam nie brakuje!

Na to facet:

– Ale mnie jej nie brakuje, tylko mówię, że jej nie ma...