Prezes PKP Cargo: mamy nadzieję, że niedługo ruszy transport żywności do Chin.

Mamy nadzieję, że niedługo ruszy transport polskiej żywności do Chin. Jeśli coraz więcej towarów będzie eksportowanych koleją z Polski do Państwa Środka, to ten rodzaj transportu stanie się bardziej opłacalny – mówi w rozmowie z PAP prezes PKP Cargo Maciej Libiszewski.
– *Jeśli chodzi o ekspansję zagraniczną, to patrzymy przede wszystkim na wschód. Kolejne wizyty chińskich delegacji powodują, że nie możemy na to patrzeć inaczej. Takim przykładem jest wizyta prezydenta Chin Xi Jinpinga wraz prezydentem Polski Andrzejem Dudą w naszym terminalu w Warszawie w czerwcu tego roku. To właśnie tam prezydent Chin smakował polskie jabłka dostarczone przez polskich rolników* – przypomniał Libiszewski.
Jak dodał, podczas tej wizyty zostały podpisane porozumienia, dzięki którym polska żywność jest certyfikowana w Chinach. – *Mamy nadzieję, że lada moment transport ruszy do Chin. W tej chwili przeważający kierunek transportu towarów to z Chin do Polski. Jeśli będziemy eksportować towary do Chin, wtedy transport będzie bardziej opłacalny* – powiedział Libiszewski.
Dodał, że spółka PKP Cargo często przyjmuje delegacje z różnych chiński prowincji, które chcą ustanowienia połączenia kolejowego z Polską. – Każdą z tych prowincji zamieszkuje około 100 mln ludzi. Są to bardzo poważni partnerzy – powiedział.
W czerwcu Polskę odwiedził przewodniczący ChRL Xi Jinping. W Warszawie podpisał szereg międzyrządowych porozumień ws. inwestycji infrastrukturalnych, m.in. chińskiego projektu „Jedwabnego Szlaku", wymiany handlowej oraz współpracy naukowej i kulturalnej.
W czasie wizyty prezydenci Polski i Chin symbolicznie otworzyli linię kolejową na trasie Chiny-Europa pod marką China Railway Express. Zgodzili się, że Polska może odgrywać ważną rolę na szlaku handlowym Chiny-UE. Obie strony podkreślały, że chińska inicjatywa Nowego Jedwabnego Szlaku to ogromna szansa dla gospodarek obu krajów. Andrzej Duda i Xi Jinping podpisali też wspólne oświadczenie w sprawie ustanowienia wszechstronnego strategicznego partnerstwa między RP a ChRL.
Zgodnie z danymi Ministerstwa Rozwoju, Chiny są największym partnerem handlowym Polski w Azji pod względem wartości wymiany handlowej ogółem i wielkości importu. W 2015 r. eksport z Polski do Chin osiągnął 1,82 mld euro (wzrost o 8 proc.), a import z Chin – 20,33 mld euro (wzrost o 16 proc.). Ujemne saldo handlu z Chinami wyniosło 18,51 mld euro i było wyższe o ponad 2,6 mld euro w porównaniu do roku 2014. Import z Chin ma największy udział w tworzeniu deficytu handlowego Polski. W 2015 r. Chiny zajęły w polskim imporcie drugie miejsce, za Niemcami. Eksport do Chin stanowił 1 proc. całkowitej wartości polskiego eksportu, co stanowi 21. miejsce w polskim eksporcie.
W 2015 roku głównym polskim towarem eksportowym do Chin pozostawała miedź. W imporcie z Chin ponad połowę stanowią wyroby przemysłu elektromaszynowego, ważną pozycją są także wyroby włókiennicze. Głównym celem polskiego rządu jest zmniejszenie gigantycznego deficytu w handlu z Chinami poprzez wzrost eksportu do Państwa Środka. Na otwarcie rynku chińskiego z niecierpliwością czeka m.in. krajowy przemysł spożywczy.

Źródło: gospodarkamorska.pl

5 km w 3 godziny. Rekordowy transport w Gdyni.

50 m długości – to więcej niż długość 4 autobusów ustawionych jeden za drugim, 5,88 m szerokości to niemal 2 pasy ruchu. Zestaw tej wielkości z elementem suwnicy nabrzeżowej przejechał Trasą Kwiatkowskiego w Gdyni w nocy z niedzieli 30/10 na poniedziałek 31/10

Ta ważąca niemal 70 ton konstrukcja była największą przewiezioną w jednym kawałku na Pomorzu. Transport na liczącym zaledwie 5 km odcinku zajął około 3 godziny. Największym wyzwaniem był wyjazd z terenu wykonawcy na ulicy Hutniczej oraz wjazd i przejazd tyłem po Trasie Kwiatkowskiego.
- Przy tak dużych elementach najwięcej czasu pochłania planowanie trasy – mówi Waldemar Pomian, kierownik działu transportu ponadgabarytowego w Scandinavian Express. – Mierzymy każdy odcinek trasy, weryfikujemy , czy zestaw będzie w stanie się złożyć, czyli mówiąc potocznie wejść w zakręt. W przypadku tego zlecenia musieliśmy wyłączyć odcinek Trasy Kwiatkowskiego liczący długość między dwoma zjazdami. Poruszaliśmy się tyłem i pod prąd.
To wszystko było możliwe dzięki precyzji i opanowaniu biorących udział w przejeździe ludzi. W jednej akcji uczestniczy zespół złożony nawet z 10 osób, których praca musi być na bieżąco koordynowana. Napięcie przy realizacji tak dużego transportu jest ogromne.
- W chwili, gdy rozpoczynamy przejazd, nie liczy się nic innego – tłumaczy Roman Jakubik, wieloletni pilot i doradca zarządu ds. transportu ponadgabarytowego w firmie Scandinavian Express. – Każdy z nas dokładnie wie, co ma robić, ale nerwy, że cokolwiek mogłoby pójść niezgodnie z planem, są ogromne.
Element suwnicy jest ostatnim i zarazem największym z 4, które przygotowała stocznia Vistal Offshore dla kontrahenta niemieckiego. Belki suwnicy po pomalowaniu zostaną przetransportowane statkiem do klienta na terenie Ameryki Północnej.
***
SCANDINAVIAN EXPRESS Poland to operator Logistyczny działający nieprzerwanie od niemal 25 lat. Firma specjalizuje się w spedycji i transporcie przesyłek drobnicowych, całopojazdowych oraz ładunków ponadgabarytowych, przede wszystkim w relacji Europa-Skandynawia.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Spadki w przewozach Cargo.

W ciągu 9 miesięcy 2016 r. zostało przewiezionych blisko 162 mln ton, co oznacza spadek o ponad 1,9% w porównaniu do analogicznego okresu w roku ubiegłym. Urząd Transportu Kolejowego opublikował miesięczne statystyki rynku przewozów towarowych za wrzesień 2016 r.
W okresie 9 m-cy jedynie w lutym i sierpniu masa przewiezionych towarów była wyższa niż rok temu. Praca przewozowa spadła w tym okresie o 0,4%, a praca eksploatacyjna o blisko 1,3%. Spadek wskaźników we wrześniu najbardziej widoczny jest w pracy eksploatacyjnej, której wartość jest niższa o blisko 4,8% względem września 2015 r. W przypadku masy i pracy przewozowej wartość spadku wyniosła odpowiednio 2,9% i 3,3%.
W pierwszych trzech kwartałach zmalał wolumen przewozów PKP Cargo – do 43,6 proc. (-4 pkt. proc.), CTL Logistics – do 4,4 proc. (-1,3 p.p), Pol-Miedź – 2,3 proc. (-0,1 p.p.) i Freighliner Pl – 2,2 (-0,3 p.p), wzrósł m.in. DB Cargo Polska – do 18,2 proc. (+0,7 p.p.), Lotos Kolej – 5,8 proc. (+0,2), PUK Kolprem – 2,8 proc. (+0,5 p.p.). Udziały PKP LHS pozostały na tym samym poziomie - 4,3 proc.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Niemcy uprzywilejowani w sprawie Nord Streamu.

W sprawie Nord Streamu Niemcy zostały potraktowane w uprzywilejowany sposób; albo prawo unijne jest jednakowe dla wszystkich, albo istnieją specjalne reguły dla Niemiec. Polska powinna w tej sprawie wejść na drogę sądową - mówi PAP brytyjski ekspert, prof. Alan Riley.
Komisja Europejska podjęła w piątek decyzję, dzięki której rosyjski Gazprom będzie mógł znacznie zwiększyć wykorzystywanie gazociągu OPAL, czyli lądowej odnogi Nord Streamu. Dotychczas Nord Stream wykorzystywany był w połowie, bo Gazprom miał ograniczony dostęp do korzystania z jego lądowej odnogi -

właśnie gazociągu OPAL. Bruksela przekonuje, że krok ten poprawia konkurencyjność na rynku.

"Istotną sprawą jest kwestia tego, dlaczego Nord Stream 1 nie podlegał unijnym zasadom dotyczącym liberalizacji prawa odnoszącego się do rynku energii. Polski rząd powinien zachęcić europosłów, by rozpocząć postępowanie w tej sprawie w Parlamencie Europejskim i domagać się upublicznienia wszystkich dokumentów Komisji Europejskiej z nią związanych. Powinni być też przesłuchani wszyscy urzędnicy, obecni i byli, którzy byli zaangażowani w podjęcie tej decyzji. Parlament Europejski powinien otworzyć postępowanie w komisji w tej sprawie" - uważa Riley, który zajmuje się m.in. unijnymi regulacjami dotyczącymi rynku energetycznego. "Kraje Europy Zachodniej muszą odnieść się do pewnej kwestii i jest ona zasadnicza - to coś więcej niż tylko sprawy dotyczące gazu i bezpieczeństwa energetycznego, to praworządność. Albo prawo unijne jest jednakowe dla wszystkich, albo istnieją specjalne reguły dla Niemiec. Taka sytuacja jest nie do zaakceptowania" - ocenił ekspert z City University w Londynie.
"Byłoby słusznym, gdyby Polska albo PGNiG wystąpiły w tej sprawie na drogę sądową. Jeśli tak by się stało, jest bardzo prawdopodobne, że wygrałaby i położyłaby temu kres" - ocenił Riley. "Myślę, że to będzie bardzo trudna sprawa dla niemieckiego rządu i Komisji Europejskiej. Jeśli popatrzymy na fakty, to bardzo trudno nie dojść do konkluzji, że prawo w tym zakresie nie zostało wzięte pod uwagę, a w uprzywilejowany sposób zostały potraktowane Niemcy" - zaznaczył.
W ocenie Rileya, występując do sądu, Polska "wyświadczy przysługę Europie, nalegając, by zasada praworządności odnosiła się jednakowo do wszystkich państw europejskich i przedsiębiorstw, niezależnie od tego, jak są silne".
Decyzja KE dot. OPAL-u będzie obowiązywała do 2033 r. Oznacza ona, że Rosjanie będą mogli wykorzystywać 80 proc. przepustowości tego gazociągu. Obecnie Gazprom korzysta z 50 proc. przepustowości, od dawna wnioskuje jednak, by było to blisko 100 proc. Dotychczas taką możliwość blokowała KE.
Premier Beata Szydło, jeszcze zanim decyzja została oficjalnie wydana, zapowiedziała, że Polska będzie przeciwko niej protestowała, łącznie z zaskarżeniem jej do sądu. Minister energii Krzysztof Tchórzewski powiedział jeszcze przed oficjalną decyzją KE w rozmowie z PAP, że idzie ona w poprzek solidarności gospodarczej w UE.
Nasi dyplomaci wskazują, że wraz z drugą decyzją dotyczącą Gazpromu, w której KE rezygnuje z karania rosyjskiej spółki za niedozwolone na rynku Europy Środkowo-Wschodniej praktyki, Bruksela pozbywa się atutów, by walczyć z planowanym gazociągiem Nord Stream 2. Gazociąg Nord Stream 2 ma powstać na dnie Bałtyku, równolegle do uruchomionego w 2011 roku gazociągu Nord Stream. Ma to być dwunitkowa magistrala gazowa o mocy przesyłowej 55 mld metrów sześciennych surowca rocznie z Rosji do Niemiec. Projektowi temu sprzeciwiają się Polska, kraje bałtyckie i Ukraina.
Zdaniem PGNiG zwiększenie możliwości wykorzystania biegnącego od Morza Bałtyckiego przez wschodnie Niemcy do Czech OPAL-u przez Gazprom jest zagrożeniem dla dostaw gazu w naszej części Europy. Spółka zapowiedziała jednocześnie, że jest przygotowana do zaskarżenia tych decyzji.
W 2009 r. OPAL-owi przyznano na 22 lata wyjątkowe traktowanie w ramach unijnego trzeciego pakietu energetycznego. Pakiet ten wymaga m.in. dostępu stron trzecich (czyli w tym przypadku konkurentów Gazpromu) do infrastruktury przesyłu gazu w UE. Zgodnie z tym wyjątkiem Gazprom otrzymał rezerwację 50 proc. przepustowości OPAL-u.
Możliwości przesyłowe OPAL-u wynoszą 36,5 mld metrów sześciennych rocznie. Dla porównania biegnący przez Polskę gazociąg jamalski ma przepustowość ok. 33 mld metrów sześciennych błękitnego paliwa.

Źródło: PAP.pl

Czy nowa siatka aliansów ustabilizuje sytuacje na rynku kontenerowców?.

W kwietniu przyszłego roku cztery największe alianse kontenerowe - 2M, Ocean Three, CKYHE i G6 w efekcie przetasowań zmienią się już tylko w trzy sojusze: 3M, Ocean Alliane i The Alliance. Czy to starczy do ustabilizowania sytuacji na rynku kontenerowym?

Eksperci z agencji McKinsey & Co Shanghai twierdzą, że większy wpływ będzie miała konsolidacja rynku, czyli wchłanianie mniejszych armatorów przez większych.
- Zmiany w aliansach nie wpłynęło wielce na spedytorów. A jeżeli nawet to negatywnie, gdyż zmusiły ich do nagłej zmiany swoich siatek logistycznych - twierdzi Steve Saxon, partner McKinsey & Co Shanghai. - Lepsza dla rynku będzie konsolidacja, zdecydowanie - dodał.
W tym roku udział procentowy w rynku pierwszej trójki wśród armatorów już zdążył się powiększyć o 3 proc. Ogółem na koniec sierpnia w służbie było 6080 kontenerowców liniowych, czyli takich, które pływają na stałych połączeniach. Ich zdolność przewozowa to 20,75 mln TEU.
Liderem pod tym względem dalej zostaje duński Maersk Line, z flotą 617 kontenerowców o ładowności 3,17 TEU (15.3 proc światowej mocy). Za nimi znajduje się szwajcarski MSC z 487 statkami o ładowności 2,78 TEU (13,4 proc. udziału) oraz francuskie CMA CGMA z 484 jednostkami o ładowności 2,22 mln TEU (10,8 proc. rynku).
Łącznie pierwsza dziesiątka największych przewoźników posiada aż 67,8 proc. udziałów w światowych zdolnościach transportu drobnicy w kontenerach.
Alianse i fuzje to sposób linii żeglugowych na przywrócenie równowagi między popytem i podazą oraz zwiększenie rentowności działalności. Miało to być następstwem efektów uzyskanych z ekonomii skali. Ostatnim przykładem konsolidacji jest fuzja armatorów Hapag-Lloyd i UASC.
Armatorzy w walce z kryzysem decydują się też na większe niż wcześniej złomowanie starych jednostek. Mimo jednak tych zabiegów kryzys nadal szaleje. Według agencji Drewry dzieje się tak, bo transport morski kontenerów znajduje się w okresie przejściowym.
Chodzi głównie o fakt zastępowania starej floty nowymi megakontenerowcami. A okres niskiego popytu to najgorszy czas na tę zmianę, gdyż dodatkowa podaż generuje kolejne problemy rynkowe. Dlatego zdaniem ekspertów kryzys na rynku przewozu kontenerów potrwa jeszcze jakiś czas.
To pierwsze takie zawody w historii, a reprezentacja Politechniki Gdańskiej już zdołała je zdominować. Dwie ekipy wystawione przez PG zajęły odpowiednio drugie i trzecie miejsce podczas Żeglarskich Mistrzostw Pomorskich Uczelni Wyższych.
Regaty odbyły się w niedzielę, 16 października, a ich gospodarzem i współorganizatorem było Narodowe Centrum Żeglarskie AWF. W szranki stanęli zawodnicy z Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, Politechniki Gdańskiej, Uniwersytetu Gdańskiego, Akademii Morskiej oraz Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Elblągu.
Drugie miejsce przypadło załodze złożonej ze sternika Igora Tarasiuka oraz Kacpra Slepkowrońskiego, Dawida Płotki i Tomasza Piernickiego. Tuż za nimi uplasowała się ekipa sternika Patryka Richtera – Jakub Surowiec, Marek Zalewski i Tomasz Riemer.
– Walka była bardzo emocjonująca. Warto nadmienić, że załoga zdobywców drugiego miejsca była złożona prawie wyłącznie ze studentów pierwszego roku. Tym pomyślnym wynikiem Sekcja Żeglarska PG dobrze kończy udany sezon – podkreśla mgr Jakub Pankowski z Centrum Sportu Akademickiego Politechniki Gdańskiej.

Źródło: gospodarka morska.pl

Tchórzewski: decyzja w sprawie gazociągu Opal-w poprzek solidarności gospodarczej UE.

Decyzja Komisji Europejskiej w sprawie umożliwienia Gazpromowi zwiększenia wykorzystania gazociągu Opal idzie w poprzek solidarności gospodarczej w UE - mówi w rozmowie z PAP minister energii Krzysztof Tchórzewski.
Minister podkreślił zarazem, że choć to nadal nieoficjalna informacja, nie zmienia faktu, że "ona boli". "Ta zgoda kładzie się dużym cieniem na współpracę w zakresie bezpieczeństwa energetycznego, a nawet podważa założenia Unii Europejskiej dotyczące wspólnej polityki energetycznej. Ta zgoda wyraźnie o tym świadczy" - powiedział PAP szef resortu energii.
Wiceprzewodniczący KE ds. unii energetycznej Marosz Szefczovicz potwierdził w środę, że Komisja w najbliższych dniach wyda decyzję ws. wniosku rosyjskiego Gazpromu o zezwolenie na większe wykorzystanie

przepustowości gazociągu OPAL, lądowej odnogi Nord Streamu. Na konferencji prasowej w Brukseli Szefczovicz przypomniał, że KE otrzymała notyfikację w tej sprawie od niemieckiej Federalnej Agencji ds. Sieci, która zgodziła się w maju, by Gazprom mógł wykorzystywać 100 procent przepustowości gazociągu biegnącego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej. Obecnie może wykorzystywać 50 proc. przepustowości, a pozostała część jest udostępniona dla innych operatorów. Według nieoficjalnych informacji Komisja zgodzi się, by Rosjanie mogli wykorzystywać 80 proc. przepustowości OPAL-u. 20 proc. ma być zostawione dla innych operatorów.
Gazociąg OPAL biegnie wzdłuż polskiej granicy przez 470 km od miejscowości Brandov do granicy czesko-niemieckiej.
"Rozumiałbym taką decyzję, gdyby KE - jako wspólnota gospodarcza - wspólnie negocjowała ceny gazu" - powiedział PAP Tchórzewski. "Jednak w przypadku Niemiec nie ma takiej woli. Nasze sugestie w tej sprawie strona niemiecka pomija milczeniem" - dodał.
Na pytanie, na ile ewentualnie korzystna dla Rosjan decyzja przekazania gazociągu Opal do dyspozycji Gazpromu komplikuje plany dotyczące budowy tzw. Bramy Północnej, która miałaby połączyć polski system gazowy ze złożami na Szelfie Norweskim, Tchórzewski powiedział, że choć "werbalnie" polskie plany dywersyfikacji źródeł dostaw gazu "znajdują aplauz", to praktycznie decyzja ta powoduje, że Nord Stream zyskuje tańszy przesył gazu do państw Europy Południowej.
"W tym momencie Bramę Północną robimy przede wszystkim dla siebie, choć liczyliśmy na sąsiadów; w ewentualnym kryzysie oni mogą się do nas zwrócić, ale będzie to dużo kosztowało, bo to my poniesiemy duże koszty" - powiedział Tchórzewski.
Minister przyznał, że zwiększenie przepustowości Opala dla Gazpromu będzie miało duży wpływ na polskie plany zbudowania hubu gazowego w naszej części Europy.
"Ta zgoda kładzie się dużym cieniem na współpracę w zakresie bezpieczeństwa energetycznego, a nawet podważa założenia Unii Europejskiej dotyczące wspólnej polityki energetycznej. Ta zgoda wyraźnie o tym świadczy" - powiedział.
Połączenie złóż norweskich z Polską to część strategii tzw. korytarza Północ - Południe do transportu gazu. Korytarz północny (lub Brama Północna) jest elementem rzeczywistej dywersyfikacji dostaw gazu ziemnego do Polski. Mają go tworzyć świnoujski terminal LNG - na razie o mocy regazyfikacyjnej 5 mld m sześc. rocznie, lecz planowane jest powiększenie tej mocy do 7,5 mld m. sześc. Planowana jest także budowa gazociągu Baltic Pipe, który miałby połączyć gazowe systemy Polski i Danii.
Dzięki temu będzie możliwe połączenie naszego systemu gazowego z systemem norweskim, a przez niego - należących do PGNiG złóż gazu na Szelfie Norweskim Morza Północnego. Według wstępnych założeń Baltic Pipe powinien mieć 7 mld m sześc. rocznej przepustowości. Obecnie trwa analiza jego opłacalności - jeżeli będzie negatywna, to zamiast Baltic Pipe może powstać drugi terminal LNG w Polsce. Najbardziej prawdopodobnym rozwiązaniem w takim wypadku byłby zakup pływającej jednostki regazyfikacyjnej (FSRU), która mogłaby cumować w Zatoce Gdańskiej.
Korytarz Północny ma być częścią tworzącego się w Polsce hubu gazowego dla Europy Środkowej. W jego skład mają wejść także rozbudowane gazociągi na osi Bałtyk-Adriatyk (tzw. Korytarz Północ-Południe) pomiędzy Świnoujściem i chorwacką wyspą Krk oraz interkonektory z Litwą i Ukrainą.

Źródło: PAP.pl

Połowo rządowej dotacji na Most Cłowy w Szczecinie przyznana.

5 milionów złotych dla Szczecina. Premier Beata Szydło podpisała rozporządzenie, na mocy którego przyznana zostanie połowa rządowej dotacji na remont Mostu Cłowego.
Obiekt wymaga przebudowy, ponieważ jest poważnie uszkodzony. Rozbiórka już się rozpoczęła. Kompleksowy remont mostu, realizowany przez konsorcjum Vistal Gdynia oraz Vistal Infrastructure, zakłada wymianę części nośnej na nową i oparcie jej na istniejących podporach.

Oprócz rozbiórki istniejących przęseł kablobetonowych, wykonawca będzie musiał także wyremontować przyczółki i podpory starego mostu, a także zamontować nowe przęsła o konstrukcji zespolonej. Przewidziane jest także położenie nowej nawierzchni na moście i jego wyposażenie.
Przeprawa ma być gotowa w lipcu przyszłego roku. Koszt inwestycji to ponad 18 mln złotych.
Most Cłowy łączy prawobrzeżną część Szczecina z lewobrzeżną. Zapewnia dojazd do miasta, a także do portu w Szczecinie. Został oddany do użytku w 1960 roku. Ma 204 m długości i blisko 19 m szerokości.

Źródło: gospodarka morska.pl

Kolejny gazowiec w Naucie.

Po zakończonych remontach gazowców Gas Myth i Gas Cathar Nauta kontynuuje współpracę z greckim armatorem – Stealth Gas Inc. Obecnie w suchym doku SD I przebywa gazowiec Gas Ethereal. Jednostka do przewozu LPG przechodzi w Stoczni Nauta drugi remont klasowy. Zakres prac na statku obejmuje prace na linii wałów, rurarskie, stalowe i konserwacyjno-malarskie. Gas Ethereal został wybudowany w 2006 r., ma 100 m długości i 17 m szerokości. Może przewozić 5 000 m3 paliwa LPG.Właściciel statku jest armatorem specjalizującym się w transporcie produktów naftowych i petrochemicznych w postaci skroplonej. Stealth Gas jest największym na świecie operatorem statków do przewozu LNG o pojemności 3 000 – 8 000 m3, jego flota liczy blisko 60 jednostek.

Źródło: morzaioceany.pl

Dlaczego w samolotach pasażerskich nie ma spadochronów?

No właśnie, dlaczego? Czy pasażerowie mają wybierać między sobą, kto skorzysta? To brzmi absurdalnie. Zatem skąd pomysł by nie brać na pokład liczby spadochronów równej liczbie podróżujących? Odpowiada Marta Chylińska z Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Powodowy według Chylińskiej są dwa:
1. Po pierwsze zabranie na pokład spadochronu dla każdego pasażera wiąże się z dodatkową masą. Osobiste spadochrony ratunkowe ważą ok. 6-8 kg, więc w przypadku samolotu, na pokładzie którego znajduje się 250 osób, byłoby to dodatkowo 1500–2000 kg.
2. Drugi powód jest znacznie ważniejszy: skakanie z wysokości powyżej 4500 m wymaga specjalistycznego sprzętu i specjalnego przeszkolenia. Nie można też zapomnieć, że na wysokościach przelotowych samolotu (10–11 km) panują arktyczne temperatury, a w powietrzu jest bardzo mało tlenu. Oznacza to, że oprócz spadochronu pasażerowie musieliby mieć butle ze sprężonym tlenem i musieliby umieć z nich korzystać (trzeba wówczas oddychać spokojnie i równomiernie, o co trudno w przypadku awaryjnego skoku ze spadającego samolotu).
Podsumowując, posiadanie spadochronu nie wpływa na bezpieczeństwo pasażerów podczas podróży samolotem (który i tak jest najbezpieczniejszym środkiem transportu).

Źródło:Focus.pl

Wydarzyło się 31 października - kalendarium

31 października jest 304. (w latach przestępnych 305.) dniem w kalendarzu gregoriańskim.
Do końca roku pozostaje 61 dni.
31 października wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:

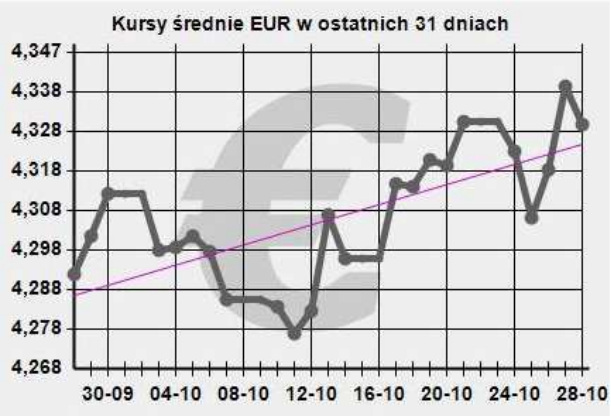
1353 r. – Olsztyn otrzymał prawa miejskie.
1901 r. – W Teatrze Miejskim w Krakowie (obecnie Teatr im. Juliusza Słowackiego) odbyła się prapremiera dramatu *Dziady* Adama Mickiewicza, w opracowaniu tekstu i w inscenizacji Stanisława Wyspiańskiego.
1985 r. – W fabryce w Świdniku z taśmy produkcyjnej zjechał ostatni motocykl WSK.
2014 r. – Podczas lotu próbnego nad pustynią Mojave w Kalifornii doszło do katastrofy pasażerskiego statku kosmicznego *SpaceShipTwo* firmy Virgin Galactic. Pierwszy pilot zdołał się katapultować, a drugi zginął.
2015 r. – 224 osoby zginęły na Synaju w katastrofie należącego do rosyjskich linii Metrojet Airbusa A321, lecącego z Szarm el-Szejk do Petersburga.

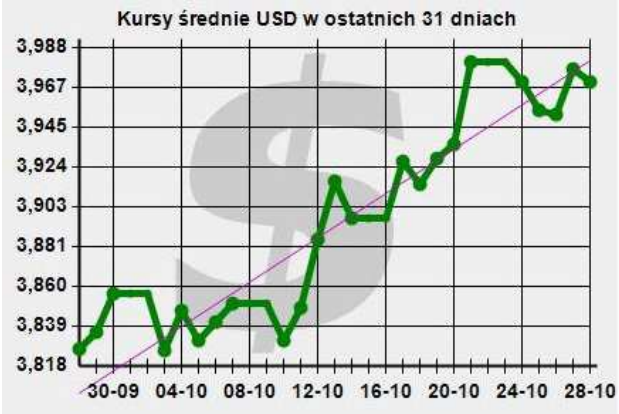
Przełamanie Lewandowskiego i słabiutkie Derby.

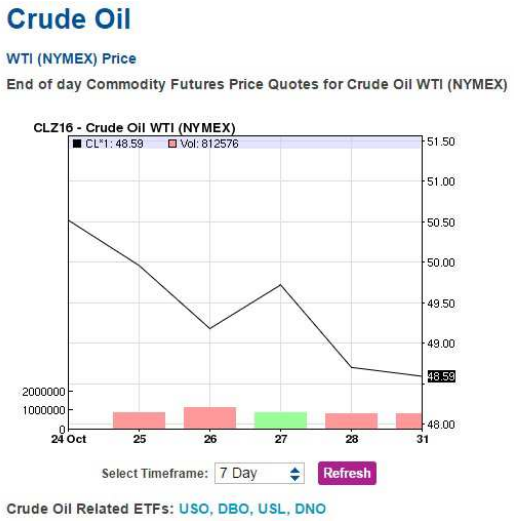
9. kolejka Bundesligi miała upłynąć pod znakiem Revierderby, czyli starcia Borussii Dortmund z FC Schalke 04. Jak się jednak okazało, szlagier zawiódł. Na Signal Iduna Park nie zobaczyliśmy goli, a i emocji czysto sportowych było jak na lekarstwo. Tych nie zabrakło na innych boiskach, a popis gry ponownie dał **Robert Lewandowski**.
Derby Zagłębia Ruhry od lat elektryzują kibiców w całych Niemczech i nie inaczej było w przypadku sobotniego meczu. Borussia wpadła co prawda w lekki dołek formy, jednak Schalke ewidentnie złapało głębszy oddech i po fatalnym starcie sezonu, zaczęło grać na miarę sporych oczekiwań kibiców. Taka mieszanka + fakt rozgrywania spotkania w Dortmundzie miał zagwarantować całe mnóstwo dobrych piłkarskich emocji... no właśnie, miał. Mecz rozczarował i zasłużenie zakończył się bezbramkowym remisem.
W podstawowym składzie BVB znalazło się miejsce dla **Łukasza Piszczka**, który spędził na boisku pełne 90 minut. - Wpadliśmy w lekki dołek i na pewno nie jesteśmy zadowoleni z serii, która nam się przytrafiła. Nie popadamy jednak w skrajności. Bez nerwów, wszystko można jeszcze nadrobić - powiedział po derbach reprezentant Polski.
Przypomnijmy, że Borussia Dortmund notuje obecnie najgorszą passę w Bundeslidze od momentu, gdy jej trenerem został **Thomas Tuchel**. Żółto-czarni nie wygrali w lidze od czterech kolejek, trzy razy remisując i raz przegrywając. Okazją do przełamania tej serii będzie starcie z najsłabszym w lidze Hamburgerem SV w następnej kolejce.
O ile Borussia zawiodła po raz kolejny, to o żadnej wpadce nie było mowy w Augsburgu. Bayern Monachium pewnie pokonał przeciwnika (3:1) i umocnił się na prowadzeniu w tabeli. Znakomitą partię rozegrali wspomniany Lewandowski i **Arjen Robben**. Pierwszy strzelił dwa gole i zapisał na swoim koncie asystę przy trafieniu Holendra, natomiast drugi zdobył jedną bramkę i dołożył do tego dwa decydujące podania przy golach polskiego napastnika.
Tak udana współpraca obu panów mocno zadziwiła kibiców w Niemczech i Polsce, ponieważ do tej pory wydawało się, że Lewandowski i Robben raczej za sobą nie przepadają, a ich wzajemna niechęć była w wielu przypadkach widoczna na boisku. Tym razem było jednak inaczej i obaj piłkarze wyglądali tak, jakby mogli za swojego kolegę skoczyć w ogień. Jeśli ten stan się utrzyma, to Bayern będzie miał z nich sporo pociechy w tym sezonie.
Warto również podkreślić, że Lewandowski dzięki trafieniom w Augsburgu przełamał passę kilku spotkań w Bundeslidze bez gola. Polak udowodnił tym samym krytykom i niedowiarkom, że nadal potrafi strzelać, a przy okazji zaprezentował swoją ludzką twarz, pokazując, że nie jest maszyną, a zwykłym śmiertelnikiem, który czasem może mieć gorszy czas.
Tempa nie zwalniają dwa największe zaskoczenia obecnego sezonu w Niemczech. RB Lipsk pokonał w delegacji Darmstadt (2:1) i odniósł tym samym szóste zwycięstwo w trwającej kampanii, utrzymując się na pozycji wicelidera tabeli i dotrzymując kroku Bayernowi. Obie te drużyny nie zaznały jeszcze smaku porażki.
Tylko raz natomiast przegrali piłkarze FC Koeln, jednak nie miało to miejsca w niedzielne popołudnie. Popularne Koziołki gładko pokonały zawodzące na całej linii - tradycyjnie już - HSV (3:0) i zajmują wysokie czwarte miejsce w tabeli, za Bayernem, Lipskiem i... Hoffenheim. Wieśniaki również nie znalazły jeszcze w tym sezonie pogromcy i z bilansem pięciu wygranych oraz czterech remisów znajdują się na podium po dziewięciu kolejkach.

Źródło: PilkaNozna.pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)







Rozrywka

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

Dzień dobry. Tu gorąca linia psychiatryczna. Jeśli twój problem to impulsywność, przywal w klawisz z numerem 1. Jeśli masz kompleks niższości, niech ktoś lepszy wybierze za ciebie klawisz 2. Jeżeli masz rozdwojenie jaźni, wciśnij klawisze 3 i 4 jednocześnie. Jeżeli cierpisz na manię prześladowczą, naciśnij 5, ale skąd wiesz co się wtedy stanie? Gdy twój problem to schizofrenia, głosy same ci podpowiedzą, który klawisz należy przycisnąć. Jeśli zaś cierpisz na psychozę maniakalno - depresyjna to i tak nikt z tobą nie będzie gadał. W pozostałych przypadkach zostaw wiadomość po usłyszeniu sygnału.