Światełko w tunelu dla powrotu statków pod polską banderę.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zapowiedziało finał prac nad projektem powrotu statków pod polską banderę, który nastąpi prawdopodobnie na początku przyszłego roku.
Nad ustawą pracują przedstawiciele rządu, armatorów oraz związków zawodowych. Dojście do efektywnego rozwiązania łatwe nie jest. Rządzący od lat bezradnie rozkładali ręce twierdząc, że na finansowanie lub współfinansowanie składek marynarzy pieniędzy po prostu nie ma.
- Decyzje, jak podzielić te koszty jeszcze nie zapadły – powiedział w Radiu Szczecin rzecznik resortu gospodarki morskiej, Piotr Jasina. - Analizowane są różne rozwiązania stosowane przez różne kraje i to jest m.in. zadanie tej roboczej grupy. Ministerstwo Finansów prowadzi analityczne prace i mamy nadzieję, że w tej kwestii będą konkretniejsze rozwiązania do końca roku.
Próby wprowadzenia przepisów, które by regulowały tę kwestię były podejmowane wielokrotnie. Chociażby przez przedstawicieli Polskiej Żeglugi Morskiej.
- W ramach prowadzenia rozmów w Komisji Trójstronnej, przy dużym zrozumieniu Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, wypracowaliśmy w 2008 r. wspólny projekt, regulujący ten problem - komentował w portalu GospodarkaMorska.pl Paweł Szynkaruk, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej. - Projekt zakłada wprowadzenie dużo niższych podatków oraz obciążeń w kwestii ubezpieczeń społecznych i jest zgodny z regulacjami unijnymi. Niestety nie było zgody Ministerstwa Finansów oraz Pracy i Polityki Społecznej na wdrożenie tych rozwiązań. Przedstawiciele resortów twierdzili, że wprowadzenie tych przepisów załamie polski system podatkowy.
Na razie jednak PŻM ma zarejestrowane spółki w siedmiu krajach, gdzie przepisy umożliwiają wygodną i tanią banderę. Jak tłumaczył jakiś czas temu Krzysztof Gogol z PŻM, armator rejestruje spółki za granicą, aby na nie brać kredyty potrzebne do budowy statków.
- (…)Wszystkie nasze statki, czyli 59 jednostek, są zarejestrowane pod obcymi banderami, czyli de facto każdy z tych statków ma spółkę gdzieś za granicą - mówił dla Radia Szczecin Gogol. - PŻM zakłada spółki w obcych krajach, ponieważ budując statek, tworzy się taką spółkę, żeby uzyskać kredyt bankowy.
Jak oszacował Związek Armatorów Polskich, bez wprowadzenia nowych rozwiązań, pokrycie składek marynarzy przez armatorów zwiększyłoby koszty pracodawców aż o 70 proc.

Źródło: gospodarkamorska.pl

IMO w sprawie ochrony środowiska.

W dniach 24-28 października 2016 w Londynie odbyło się 70 posiedzenie Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (Marine Environment Protection Committee – MEPC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej - IMO. Na posiedzeniu tym podjęto szereg decyzji w zakresie regulacji prawnych dotyczących ochrony środowiska, mających fundamentalne znaczenie dla kompanii żeglugowych. Niniejszy artykuł przedstawia najważniejsze z nich.

Obowiązkowe gromadzenie danych o zużyciu paliwa

MEPC przyjął zawarte w Załączniku VI Międzynarodowej Konwencji o Zapobieganiu Zanieczyszczaniu Morza Przez Statki (MARPOL) wymagania dotyczące rejestrowania i raportowania zużycia paliwa przez statki. Zgodnie z wymaganiami, wobec statków o pojemności 5,000 GT i wyższej obowiązywać będzie od 1 stycznia 2019 roku wymóg zbierania danych na temat m.in. rodzaju zużywanego paliwa. Dane te będą przekazywane na koniec roku kalendarzowego państwu bandery. Państwa bandery będą zobowiązane następnie do przekazywania zanonimizowanych danych do bazy danych IMO.

Strategia redukcji emisji gazów cieplarnianych

Zatwierdzono harmonogram rozwoju ogólnej strategii IMO w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków, zgodnie z którym początkowa strategia redukcji emisji gazów cieplarnianych zostanie przyjęta w 2018 roku. Harmonogram zawiera listę zadań, w tym dalsze badania IMO na temat emisji gazów cieplarnianych, do

wykonania aż do 2023 roku. MEPC postanowił również o organizacji międzysesyjnych posiedzeń grupy roboczej w tym temacie. Następne posiedzenie planowane jest na połowę 2017 roku.

Efektywność energetyczna międzynarodowej żeglugi

MEPC pracował nad raportem dotyczącym technologicznych aspektów wdrożenia fazy 2 regulacji EEDI (Energy Efficiency Design Index), dotyczącej okresu od 1 stycznia 2020 roku do 31 grudnia 2024 roku. Komitet wskazał również na konieczność zajęcia się fazą 3 EEDI (okres od 1 stycznia 2025 roku) w tym dyskusją na temat wcześniejszego jej przyjęcia, a także możliwości wprowadzenia fazy 4. Obecnie faza 3 zakłada budowę statków o efektywności energetycznej wyższej o 30% niż dotychczasowa. Prace w tym zakresie będą kontynuowane na następnym posiedzeniu MEPC.

Implementacja regulacji w zakresie redukcji siarki w paliwach

Data 1 stycznia 2020 roku została potwierdzona jako dzień implementacji przepisów zakładających znaczącą redukcję zawartości siarki w paliwach okrętowych. Począwszy od tej daty graniczną zawartością siarki w paliwie będzie 0,50 % m/m (w porównaniu z obecnie obowiązującą granicą 3,5% m/m). Nowy limit nie zmieni limitów obecnie obowiązujących w obszarach kontroli emisji, które od 1 stycznia 2015 roku wynoszą 0,10% m/m.

Obszary kontroli emisji tlenku azotu

MEPC zatwierdził wybór Morza Północnego i Morza Bałtyckiego jako obszarów kontroli emisji (ECA) tlenku azotu na podstawie Załącznika VI do Konwencji MARPOL. Projekt zmian w celu formalnego wyboru tych obszarów zostanie przedstawiony na następnym posiedzeniu MEPC. Oba obszary zostaną ustanowione od 1 stycznia 2021 roku. Silniki statków zbudowanych po 1 stycznia 2021 r. i pływających po obszarach kontroli emisji tlenku azotu będą musiały spełniać warunki przewidziane limitem.

Poprawki w zakresie dowodów dostawy paliwa

Zatwierdzono projekt poprawek do Załącznika VI do Konwencji MARPOL w zakresie dowodów dostawy paliwa (bunker delivery note). Zmiany uwzględniają sytuacje, w których dostarczane paliwo nie spełnia wymogów w zakresie zawartości siarki, jednak zostało ono dostarczone na statek zapewniający równoważne środki (np. scrubbery) redukujące emisję tlenku siarki. Poprawki zostaną najprawdopodobniej przyjęte na następnym posiedzeniu MEPC. Zatwierdzono również wytyczne w sprawie pobierania próbek paliwa dla celów sprawdzania zawartości siarki.

Wytyczne dla zatwierdzania systemów zarządzania wodami balastowymi

MEPC przyjął ulepszone wytyczne dla zatwierdzania systemów zarządzania wodami balastowymi. Nowe wytyczne zmieniają poprzednio ustalone (w 2008 roku) procedury zatwierdzania systemów (ballast water management systems - BWMS). Nowe wytyczne będą obowiązywać dla systemów zainstalowanych w dniu lub po dniu 28 października 2020 roku. W przypadku systemów instalowanych przed tą datą, obowiązywać będą wytyczne z 2008 roku. Konwencja o Kontroli i Postepowaniu ze Statkowymi Wodami Balastowymi i Osadami w Portach Morskich MEPC wejdzie w życie w dniu 8 września 2017 roku.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Wchodzi w życie nowa Konwencja o Kontroli o Postępowaniu ze Statkowymi Wodami Balastowymi i Osadami.

IMO potwierdziło, iż Konwencja o Kontroli i Postępowaniu ze Statkowymi Wodami Balastowymi i Osadami wchodzi w życie z dniem 8 września 2017 r. 52 państwa członkowskie, które przystąpiły do podpisania Traktatu, osiągnęły łącznie 35,1441% tonażu światowej floty, co umożliwiło podpisanie dokumentu. Konwencja przewiduje, że wejście przepisów w życie nastąpi 12 miesięcy po jej ratyfikacji przez co najmniej 30 państw.

Wytyczne

Do dnia 8 września 2017 roku, wszystkie statki (tj. jednostki dowolnego typu eksploatowane w środowisku wodnym, w tym obiekty zanurzalne, jednostki pływające, pływające platformy, pływające jednostki składowania (FSU) oraz pływające jednostki wydobywcze, magazynowania i załadunku (jednostki FPSO)) będą zobowiązane

do:przeprowadzenia przeglądu zasadniczego, po którym wydane zostanie Międzynarodowe Świadectwo Postępowania z Wodami Balastowymi (dla statków o pojemności brutto 400 i większej, które objęte są wymaganiami Konwencji, wyłączając platformy pływające, jednostki FSU i FPSO). Statki, które są zarejestrowane przez Administrację bandery, która nie jest jeszcze stroną Konwencji będą musiały wykazać zgodność i może być konieczne przeprowadzenie przeglądu dla wydania dokumentu zgodności, posiadania na pokładzie zatwierdzonego Planu Postępowania z Wodami Balastowymi, prowadzenia książki zapisów wód balastowych, postępowania z wodami balastowymi podczas każdego rejsu, poprzez ich wymianę (lub oczyszczenie przy użyciu zatwierdzonego systemu uzdatniania wód balastowych).

W późniejszym terminie, statki będą zobowiązane także do:

postępowania z wodami balastowymi podczas każdej podróży, poprzez ich oczyszczenie przy użyciu zatwierdzonego systemu obróbki wód balastowych.

Konwencja nie dotyczy:

statków nie przewożących wód balastowych, podróży krajowych,

statków operujących tylko na wodach jednej ze Stron Konwencji i na morzu otwartym,

statków wojennych, wojennych pomocniczych bądź innych podobnych będących w posiadaniu i użytkowanych przez Państwo Strony, lub stałych wód balastowych, umieszczonych w zamkniętych zbiornikach statkowych, nie przeznaczonych do zrzutu.

Administracja państwa bandery w szczególnych okolicznościach może wystawić odstępstwo od wymagań Konwencji, dla:

statków odbywających okazjonalne lub jednorazowe podróże między określonymi portami, bądź innymi ustalonymi miejscami,

statków operujących tylko na z góry ustalonych trasach.

Działania PRS w zakresie wdrożenia Konwencji BWM

W celu dostosowania statków do wymagań Konwencji, a także wymagań lokalnych, Polski Rejestr Statków oferuje armatorom usługi w zakresie:

doradztwa technicznego,

zatwierdzania dokumentacji technicznej i certyfikacji systemów oczyszczania wód balastowych, w sytuacji przebudowy systemów balastowych na statkach istniejących, oraz przy instalacji systemów oczyszczania wód balastowych na statkach nowych.

Wszelkich informacji w tym zakresie udziela Inspektorat Maszynowo-Wyposażeniowy PRS, tel. 58 75 11 226, e-mail: tm@prs.pl, który przyjmuje także zlecenia.

Zwracamy uwagę, że zgodnie z informacjami przekazywanymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), ilość dostępnych systemów obróbki wód balastowych do montażu na statkach w następnych latach może być niewystarczająca w stosunku do zapotrzebowania rynku. Dlatego też w interesie armatorów leży przystąpienie z odpowiednim wyprzedzeniem do przebudowy systemów balastowych lub wystarczająco wczesne zaprojektowanie odpowiednich systemów na nowych statkach oraz zamówienie ich u wytwórców.

Tekst Konwencji BWM możliwy jest do zakupienia w PRS. Zamówienia przyjmuje Inspektorat Przepisów i Wydawnictw PRS, tel. 58 75 11 378, e-mail: op@prs.pl.

Źródło: gospodarka morska.pl

Polski Rejestr Statków S.A. oraz firma ENAMOR rozszerzają działalność na rynku greckim.

W dniu 22. listopada b.r. w Hotelu SAVOY w Pireusie odbyło się spotkanie z firmami greckimi, zorganizowane przez współpracującą od wielu lat z Polskim Rejestrem Statków S.A. firmę ENAMOR oraz grecką firmę NAVICOM.

Spotkanie to dotyczyło nawiązania współpracy i wykorzystania potencjału firm na rynku greckim: ENAMOR otworzył dwa lata temu swoje przedstawicielstwo w Grecji, zaś Polski Rejestr Statków posiada od wielu lat swoją

Placówkę w Pireusie. W ramach zacieśniania współpracy z klientami tego rynku, przedstawiciele ENAMORu: Kierownik Działu Sprzedaży i Marketingu - p. Wojciech Bakierski, Zastępca Dyrektora Technicznego - p. Wojciech Górski oraz przedstawiciel ENAMORu w Grecji i Kierownik projektu - p. Kacper Synowiecki, zaprezentowali na spotkaniu szereg swoich produktów.
Wśród nich znalazły się między innymi: urządzenie diagnostyczne do pomiaru momentu obrotowego wału śrubowego E-Torque Meter, wchodzące w skład Systemu Wspomagania Kontroli Napędu Propulsion Control Assistance System ETNP-10, a także dwa inne systemy: System Optymalizacji Efektywności Energetycznej Ship Efficiency Optimisation System ESOS 2.0 i System Monitorowania Zużycia Paliwa Monitoring of Fuel Consumption System EFCM. Systemy te wychodzą naprzeciw najnowszym wymaganiom Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w zakresie rozszerzenia i realizacji Planu zarządzania efektywnością energetyczną przez statki (SEEMP), oraz wymaganiom zarówno Unii Europejskiej, jak i IMO, w zakresie monitorowania emisji CO2 z żeglugi morskiej i zmniejszania globalnego ocieplenia. Firma ENAMOR wystąpiła do PRS o rozpoczęcie procedury uznania typu dla swoich nowych produktów.
Polski Rejestr Statków na spotkaniu reprezentował z kolei Kierownik Inspektoratu Maszynowo – Wyposażeniowego PRS - p. Krzysztof Kołwzan, który przedstawił prezentację dotyczącą wymagań regulacji Unii Europejskiej w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji CO2 ze statków (MRV) oraz nowych wymagań IMO wchodzących w życie w marcu 2018 roku.
IMO planuje bowiem wdrożyć System gromadzenia danych o zużyciu paliwa przez statki (IMO DCS) oraz rozszerzyć zakres wymaganego już przepisami Załącznika VI do Konwencji MARPOL Planu zarządzania efektywnością energetyczną przez statki (SEEMP) o nową część, związaną z implementacją mechanizmu IMO DCS przez statki o pojemności brutto 5000 i większej.
Zarówno zaprezentowane podczas spotkania produkty firmy ENAMOR, jak i tematyka przepisowa przedstawiona w prezentacji PRS, wzbudziły duże zainteresowanie wśród obecnych gości. Nowe wymagania w światowej i europejskiej żegludze w zakresie monitorowania emisji CO2 wymuszają instalowanie nowych systemów, które będą wspomagać załogi statków w spełnianiu nowych norm. Stąd na seminarium pojawiły się liczne zapytania przedstawicieli armatorów na temat kosztów zakupu i instalacji takich systemów, zakresu obowiązywania wymagań EU i IMO, możliwych odstępstw od wymagań dla statków, a także porównania dwóch systemów monitorowania emisji CO2, które obowiązują w EU już od końca 2015 roku, a które będą obowiązywać również w żegludze światowej od 2018 r.

Źródło: gospodarka morska.pl

Irańskie statki w polskich stoczniach?

Wiceminister gospodarki morskiej Grzegorz Witkowski ujawnił, że Lotos prowadzi rozmowy ze stroną irańską na temat zakupów ropy. Jak dodaje przedstawiciel administracji, rozmowy są już zaawansowane. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zabiega także o to by kontrakt offsetowy przewidywał remont irańskich jednostek w trójmiejskich stoczniach.
Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej chce zawrzeć umowę offsetową. Według niej w zamian za zakup surowca strona irańska wyremontowałaby lub przebudowałaby swoje jednostki w polskich stoczniach. Chodzi zarówno o prywatne, jak i publiczne podmioty z Trójmiasta. Im większa będzie skala zakupów ropy przez Polaków, tym więcej statków Irańczycy mają wyremontować nad Bałtykiem.
Irańska żegluga to ponad 100 statków. Wiele z nich, jak twierdzi Grzegorz Witkowski, ma powyżej 15, a nawet 25 lat i potrzebuje remontu lub przebudowy. Polska, jak dodaje wiceminister, ma wykwalifikowaną kadrę oraz infrastrukturę przygotowaną do takich remontów.
Minister nie powiedział kiedy zakończą się rozmowy z Irańczykami, ani kiedy pierwsze statki z tego kraju zawiną na remont do trójmiejskich portów.
Z początkiem przyszłego roku wejdzie też w życie ustawa aktywizująca przemysł okrętowy. Zakłada ona zwolnienie stoczni z podatku VAT już na etapie rozpoczęcia budowy lub dużej przebudowy statku. Właściciel

zakładu będzie mógł też wybrać sposób płacenia podatku między CIT, a 1-procentowym podatkiem przychodowym. Grunt, na którym działa stocznia, będzie mogła być objęta przepisami o specjalnych strefach ekonomicznych.

Źródło: gospodarka morska.pl

Trump może pozwolić na ponowne odwierty w Arktyce.

Prezydent elekt USA Donald Trump ogłosił w ubiegłym tygodniu, że zlikwiduje ograniczenia w sektorze energetycznym i pozwoli na wznowienie odwiertów w Arktyce. Realizacja tego planu może okazać się korzystna dla gospodarki – ocenia w piątek „Wall Street Journal".
Dziennik w komentarzu redakcyjnym przypomina, że w tym tygodniu Trump opublikował materiał wideo, w którym informował o planach na pierwszych 100 dni swoich rządów.
– Usunę zabijające miejsca pracy restrykcje dotyczące produkcji amerykańskiej energii m.in. z łupków czy czystego węgla, co stworzy miliony dobrze płatnych miejsc pracy – zapowiedział Trump.
W zeszłym tygodniu administracja prezydenta Baracka Obamy zakończyła pracę nad pięcioletnim planem dotyczącym morskich odwiertów. W jego ramach podjęto decyzję o anulowaniu planowanych koncesji na odwierty w Arktyce do 2022 roku. „WSJ" przypomina, że Obama podjął tę decyzję pod wpływem nacisków ekologów. Obecna administracja tłumaczy, że wydobywanie surowców energetycznych w Arktyce jest nieopłacalne ze względu na niskie ceny ropy naftowej, które według prognoz mają się utrzymać w najbliższych latach.
Jak przypomina „WSJ", w Arktyce znajduje się ok. 90 mld baryłek ropy naftowej i ok. 30 proc. niewykorzystanych do tej pory światowych zasobów gazu ziemnego. Wznowienie wydobycia stworzy tysiące miejsc pracy – ocenia amerykański dziennik. Dodaje też, że sam proces pozyskiwania surowców nie powinien być skomplikowany, ponieważ większość złóż znajduje się na głębokości mniejszej niż 100 m.
Jednak obowiązujące obecnie w USA prawo utrudnia rozpoczęcie wszelkich odwiertów. Z zeszłorocznego raportu amerykańskiej krajowej rady naftowej wynika, że podmiot chcący rozpocząć odwiert eksploracyjny w Arktyce potrzebuje pozwoleń ok. 12 stanowych i federalnych agencji. Z tego typu problemami nie muszą się borykać rosyjskie firmy – dodaje „WSJ".
Aby zmienić tę sytuację, administracja Trumpa będzie musiała ogłosić nowy plan dotyczący morskich odwiertów. Według amerykańskiego dziennika, mógłby on obejmować lata 2019-2024, dzięki czemu unieważniłby rozporządzenie Obamy. Jednak wprowadzenie nowych regulacji zajęłoby Trumpowi ok. 18 miesięcy. Według dziennika, otwarcie Arktyki na wydobycie byłoby korzystne dla „światowych konsumentów oraz amerykańskiego wzrostu gospodarczego".

Źródło: pap.pl

Największe morskie turbiny wiatrowe już w ruchu.

Duński koncern energetyczny Dong uruchomił produkcję energii z pierwszych elektrowni wiatrowych, które wchodzą w skład drugiego etapu morskiej farmy wiatrowej Burbo Bank, w którym wykorzystano po raz pierwszy największe turbiny wiatrowe, które do tej pory zainstalowano na morzu.
Pierwszy etap farmy wiatrowej Burbo Bank, która znajduje się na Morzu Irlandzkim, w pobliżu Liverpoolu, został uruchomiony już w 2007 roku. Pracę rozpoczęło wówczas 25 elektrowni wiatrowych Siemensa o jednostkowej mocy 3,6 MW.
Teraz, w ramach drugiego etapu projektu Burbo Bank, uruchamiane są ponad dwukrotnie większe turbiny. To pokazuje skalę postępu, jaki w ciągu niecałych 10 lat dokonano w technologii morskich elektrowni wiatrowych. Ogromne turbiny – model V164 8MW – dostarczy japońsko-duńskie konsorcjum MHI Vestas. Ogromne turbiny zostaną zainstalowane na wysokości 195 metrów, długość pojedynczej łopaty wyniesie 80 m.

Pierwsze turbiny o mocy 8 MW zainstalowano we wrześniu br. Teraz rozpoczęła się produkcja energii przez pierwszą z nich.
– Pierwsza energia jest dla nas milowym krokiem, ponieważ potwierdza, że wszystkie elementy systemu przesyłowego i generacji działają (…) To także milowy krok na szerszą skalę dla przemysłu offshore. Wykorzystanie większych turbin to krok w kierunku redukcji kosztów energii z morskich farm wiatrowych – komentuje Claus Bøjle Møller dyrektor projektu Burbo Bank Extension
Docelowo na farmie wiatrowej Burbo Bank II pracować będą 32 ogromne turbiny wiatrowe, ich łączna moc wyniesie 258 MW.
Projekt jest realizowany przez spółkę utworzoną przez duński koncern energetyczny Dong, który ma 50 proc. udziałów, a także przez duński fundusz emerytalny PKA (25 proc.) oraz fundusz inwestycyjny Kirkbi (25 proc.), do którego należy m.in. Lego Group.
Po rozbudowie cała farma wiatrowa Burbo Bank będzie produkować energię w ilości odpowiadającej zapotrzebowaniu około 300 tys. gospodarstw domowych.

Źródło: gospodarka morska.pl

Polska Grupa Zbrojeniowa i Rolls Royce podpisały ramową umowę o współpracy.

Polska Grupa Zbrojeniowa S.A., Rolls-Royce PLC i Rolls-Royce Polska Sp. z o.o. w obecności Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rozwoju Jadwigi Emilewicz podpisały ramową umowę o współpracy. Jej celem jest zbadanie i ocena potencjalnej współpracy biznesowej pomiędzy podmiotami w sektorach morskim, lotnictwa cywilnego i wojskowego, systemów napędowych oraz w sektorze energetycznym.
Podpisanie umowy ramowej pomiędzy PGZ S.A. i Rolls-Royce'em to efekt wielu spotkań i rozmów, dotyczących obszarów, w których istnieje możliwość współpracy przemysłowej pomiędzy Spółkami. Ze strony Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A. podpisali ją Prezes Zarządu PGZ S.A. Arkadiusz Siwko oraz Członek Zarządu PGZ S.A. Adam Lesiński, zaś ze strony Rolls-Royce'a Paul Kaye, Prezes Zarządu Rolls-Royce International (Europa Centralna i Wschodnia), Przemysław Roth, Prezes Zarządu Rolls-Royce Polska Sp. z o.o oraz Adam Laskowski, Dyrektor Zarządzający Centrum Rolls-Royce'a w Gdyni. Podczas podpisania umowy obecni byli także przedstawiciele zarządów spółek, które dedykowane są przez PGZ do współpracy Rolls-Royce'em.
– Polska Grupa Zbrojeniowa kontynuuje rozwój potencjału przemysłowego, także poprzez nawiązywanie relacji z partnerami zagranicznymi. Jestem przekonany, że współpraca PGZ z Rolls-Royce'em obu stronom przyniesie szereg wymiernych korzyści zarówno przemysłowych, jak i biznesowych. Spółki należące do PGZ, które stanowią uniwersalną bazę produkcyjną przemysłu obronnego Polski, mają szansę zostać włączone w międzynarodowy łańcuch kooperacji na rzecz przemysłów zbrojeniowego i cywilnego – powiedział Prezes Zarządu PGZ S.A. Arkadiusz Siwko.
– Rolls-Royce jest obecny w Polsce od ponad 20 lat. Jestem przekonany, że podpisanie umowy z Polską Grupą Zbrojeniową stanowi początek wieloletniej współpracy z polskim przemysłem – powiedział Paul Kaye, Prezes Zarządu Rolls-Royce International (Europa Centralna i Wschodnia).
Podpisanie umowy ramowej rozpoczyna współpracę Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A. i Rolls-Royce'a w obszarach: projektowania, dostarczania, obsługi, konserwacji, serwisowania, naprawy produktów i systemów. Prowadzone będą badania nad rozwojem w następujących sektorach: morskim, lotnictwa wojskowego i cywilnego, wojskowych i cywilnych systemów napędowych oraz w sektorze energetycznym. Współpracę pomiędzy Rolls-Royce'em i PGZ S.A. nawiążą Rolls-Royce Polska Sp. z o.o. i spółki Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A., m.in. MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych S.A., Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej S.A. w Gdyni, Wojskowe Zakłady Motoryzacyjne S.A. w Poznaniu, Stocznia Remontowa „Nauta" S.A. w Gdyni, jak również spółka Energomontaż-Północ Gdynia Sp. z o.o.

Źródło: gospodarka morska.pl

Maritime startup – Port Gdańsk czeka na innowacje.

Drony do badania dna, wodne odkurzacze identyfikujące i usuwające zanieczyszczenia, natychmiastowa informacja dotycząca uszkodzeń nabrzeża, oprogramowanie usprawniające logistykę transportu, a nawet eletromagnetyczne cumy - tego typu inowacyjne rozwiązania mogą w przyszłości pojawić się w Porcie Gdańsk. Ma w tym pomóc inkubator morski - unikalny program wsparcia startupów z branży transportu morskiego.
List intencyjny w tej sprawie podpisali: Małgorzata Jasnoch – Prezes Zarządu STARTERA, Joanna Grandzicka – Wiceprezes Zarządu STARTERA, Alan Aleksandrowicz – Prezes Zarządu Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego, Łukasz Greinke – Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA oraz Bożena Jankowska – Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA. W wydarzeniu wiął udział także zastępca prezydenta Gdańska ds. polityki gospodarczej – Andrzej Bojanowski, który zaprezentował regionalną wizję rozwoju inkubatora morskiego oraz międzysektorowej współpracy na rzecz rozwoju branży morskiej.
Firmy biorące udział w inkubacji otrzymają wsparcie konkretnych mentorów, dopasowane do ich potrzeb. Ponadto uczestnicy dostaną dostęp do dedykowanej Inkubatorowi Morskiemu przestrzeni w Gdańsku gdzie młode firmy będą mogły skorzystać z pomieszczeń biurowych i coworkingu.
Z okazji inauguracji prac nad inkubatorem, który zacznie działać na początku 2017 roku, w gdańskim STARTERZE odbył się Maritime Startup. W wydarzeniu wzięły udział startupy zajmujące się rozwiązaniami z branży morskiej i logistycznej. Przedsiębiorcy wzięli udział w warsztatach, które zakończyła prezentacja projektów przed partnerami inkubatora.

Otwarta formuła

– Nie precyzujemy konkretnych oczekiwań wobec przedsiębiorców, którzy bedą uczestniczyć w pracach inkubatora ponieważ nie chcemy ograniczać ich pomysłowości i inicjatywy – mówi Łukasz Greinke, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA. – Mam nadzieje, że pojawia się tutaj rozwiązania przełomowe i wizjonerskie, które nas zaskoczą. Chcemy by ktoś spojrzał na problemy Portu z nowej perpektywy, a inkubator stał się dla nas bazą pomysłów, z których będziemy mogli czerpać. Poza tym nasz udzial w projekcie ma także charakter promocyjny, dzięki niemu więcej osób będzie zdawało sobie sprawę z tego, czym właściwie zajmuje sie Zarząd Portu.
Podczas wydarzenia odbyła się także prezentacja startupów z branży, które liczą na udział w programie wspierającym młode firmy. Oferty niektórych z nich były już bardzo zaawansowane.
– Gdański projekt jest wyjątkowy, ponieważ dotychczas na świecie funkcjonują zaledwie trzy podobne – stwierdza Mare Straetmans, dyrektor zarządzający podobnego programu, akceleratora PortXL z Rotterdamu, który jest największym w Europie programem wdrażającym okołoportowe rozwiązania. Jego obecność na Maritime Startup zdecydowanie podniosła rangę wydarzenia. – Bardzo wiele rzeczy w portach, takich jak sterowanie dźwigami czy obenność dronów, zmieniło się w ciągu ostatnich kilku lat. Inne, jak na przykład cumowanie, wygląda tak samo od kilkuset, więc jest jeszczeogromna przestrzeń do zagospodarowania.
Straetmans poprowadził tez dla mlodych przedsiębiorców warsztaty z prowadzenia biznesu i komunikacji z dużymi przedsiębiorstwami i korporacjami.

Szeroka perspektywa

– Po udanym starcie programu akceleracyjnego Starter Rocket zdecydowaliśmy się na stworzenie dodatkowej inkubacji dedykowanej ściśle branży morskiej, w sposób naturalny niezwykle istotnej dla Miasta Gdańska i wskazanej jako jedna z Inteligentnych Specjalizacji naszego województwa – tłumaczy Małgorzata Jasnoch, Prezes Gdańskiego Inkubatora Przedsiębiorczości STARTER. – Projekty opracowane w inkubatorze morskim odpowiedzą na autentyczne potrzeby przemysłu morskiego i logistycznego, dzięki temu będą mogły być niemal natychmiast wdrożone – zapewnia.
Także zdaniem prezesa Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego Alana Aleksandrowicza inkubator morski jest świetnym pomysłem na wykorzystanie potencjału polskiej branży morsko-logistycznej, a ponadto pomoże w integracji firm i organizacji w środowisku wokół nadrzędnego celu, jakim jest wsparcie młodych biznesów.
Na efekt pracy startupów z pewnością będziemy musieli jeszcze chwilę zaczekać, z pewnością jednak będziemy im się przyglądać z uwagą. Nalezy też podkreślić, że główną zaletą programu jest ścisła współpraca z przedstawicielami branży.

Źródło: gospodarka morska.pl

Ewolucja zostawiła w nas nie tylko nieszkodliwe fuszerki jak gęsia skórka czy sutki u mężczyzn, ale także śmiertelnie niebezpieczne błędy.

1. Mózg: kreatywny, ale i szalony

To, co mamy pod czaszką, jest wspaniałym narzędziem, zdolnym chociażby do wymyślania nieszablonowych rozwiązań. Wszystko ma jednak swoją cenę – w tym przypadku większa kreatywność to większe ryzyko chorób psychicznych. Badacze z Karolinska Institutet odkryli, że osoby kreatywne mają mniej receptorów D2 w części mózgu zwanej wzgórzem wzrokowym. Podobnie wygląda to u schizofreników. Wzgórze wzrokowe pełni funkcję filtra sygnałów z narządów zmysłów, które mają trafić do kory mózgowej. Badacze sugerują, że mniej receptorów D2 oznacza mniej restrykcyjny filtr, co ma ułatwiać niebanalne myślenie. Oznacza to, że miedzy kreatywnością a zaburzeniami psychicznymi granica jest bardzo cienka. Uczeni z Karolinska Institutet przebadali ponad milion osób i wykazali, że twórcy częściej pochodzą z rodzin, w których występują zaburzenia psychiczne. Do podobnych wniosków doszli genetycy z Uniwersytetu w Budapeszcie. Z ich badań wynika, że uwarunkowane genetycznie większe ryzyko choroby afektywnej dwubiegunowej (tzw. depresji maniakalnej) i schizofrenii ma wpływ na kreatywność.

2. Zęby mądrości: za ciasno w szczękach

W porównaniu z naszymi praprzodkami mamy wyraźnie bardziej płaskie twarze. Wynika to z tego, że nasze jedzenie jest miększe m.in. dzięki gotowaniu, a to oznacza mniejsze obciążenie dla zębów i szczęk, które mogły się zmniejszyć. Dlatego zęby mądrości, nazywane tak od wyrzynania się w dorosłym życiu, nie mają wystarczająco dużo miejsca. Bywa, że nie ma z nimi żadnego problemu, ale u niektórych są schowane w dziąśle, czasem wyrzynają się częściowo, pod kątem, naciskają na inne zęby i oczywiście bolą. Na dodatek są nam raczej niepotrzebne. Zmiana diety osłabiła także nasze mięśnie odpowiedzialne za działanie szczęk. Nadal potrafimy gryźć mocno i precyzyjnie, ale dużo lepiej kontrolujemy to, co dzieje się w przedniej części naszego uzębienia. Tymczasem ząb mądrości znajduje się daleko w tyle, bo jest jeszcze jednym trzonowcem służącym do rozgniatania i rozdrabniania pokarmu. Ta wada uzębienia daje się we znaki ok. 65 proc. z nas. W czasach, w których medycyna jest powszechnie dostępna ból jest na szczęście jedynym problemem,ale dla naszych przodków było to bardziej nieprzyjemne. Ząb mądrości może powodować uszkodzenie dziąseł, co bez leczenia grozi infekcją i zapaleniem, a potem – w skrajnych przypadkach - paradontozą, która z kolei może się skończyć utratą uzębienia.

3. Nagłośnia: skrzyżowanie układów

Ciało to utkane jest ze słabych i nietrwałych elementów, piękne tylko w swej zewnętrznej formie. Czy można się dziwić, że podlega śmierci, do której wystarczy jedno zachłyśnięcie się?" – pisał o człowieku Seneka. Dla Karola Darwina istnienie wspólnej części układu oddechowego i pokarmowego było „dziwnym faktem". Co prawda podczas połykania wejście do płuc jest blokowane przez część krtani zwaną nagłośnią, ale ten mechanizm nie jest doskonały. Wystarczy niefortunne zaczerpnięcie oddechu, aby udusił nas fragment jedzenia. Ta pułapka to spadek po rybach płucodysznych, które połykały powietrze – był to pierwszy krok do powstania płuc. Na lądzie zwierzęta zaczęły oddychać przez nos, co pozwoliło im korzystać z węchu, ale fragment wspólny obu układów pozostał. Pełne ich rozdzielenie obserwujemy tylko u waleni. Na dodatek tylko u człowieka ryzyko zadławienia jest tak duże. Chodzi o umiejscowienie krtani. U dorosłych ludzi jest ona położona znacznie niżej niż u innych zwierząt lądowych. Wyjątkiem są noworodki, które potrafią pić mleko bez przerw na oddech. Krtań dziecka przesuwa się w dół dopiero po trzecim miesiącu życia. Ten podatny na błędy układ ma kluczową zaletę: pozwala nam na sprawne mówienie. Efekt jest jednak taki, że jeden odcinek naszego ciała służy jednocześnie do jedzenia, oddychania i mówienia. Dlatego powtarzane przez nasze mamy zalecenie „nie mów przy jedzeniu!" to nie tylko kwestia dobrego wychowania.

4. Metabolizm: utracona witamina C

Szkorbut był kiedyś zmorą marynarzy. Po wielu tygodniach na morzu, bez dostępu do świeżych warzyw, cierpieli na chorobę straszną – bo objawiającą się m.in. wypadaniem zębów i złamaniami kości – oraz śmiertelną. Dla ludzi, bo np. dla okrętowych kotów monotonna dieta nie była żadnym problemem. A to dlatego, że zdecydowana

większość ssaków potrafi sama wytwarzać niezbędną do życia witaminę C. Wyjątkami są ludzie i inne naczelne, a także gryzonie z rodzaju kawiowatych (do których zaliczają się kapibary i kawie, czyli świnki morskie) oraz większość nietoperzy. Co ciekawe, nasi przodkowie kiedyś nie mieli tego problemu. W ludzkim DNA do dziś są geny związane z produkcją witaminy C, ale nie działają. Zostały „wyłączone" przez mutację, która pojawiła się prawdopodobnie około 60 mln lat temu. Podobne zjawisko zauważono u bakterii. Jeśli żyły w środowisku bogatym w witaminy B1 i B12, po pewnym czasie traciły zdolność ich wytwarzania. Ewolucja często pozbywa się mechanizmów, które okazują się zbędne w nowym środowisku. Ssaki naczelne jadły dużo pokarmów roślinnych, bogatych w witaminę C. Dopiero rozwój naszej cywilizacji prawił, że zaczęliśmy cierpieć na niedobory żywieniowe. Sporo czasu zajęło nam zrozumienie tego zjawiska. Na szkorbut cierpieli jeszcze marynarze w czasie I wojny światowej! Dopiero w 1932 r., po odkryciu witaminy C, lekarze zorientowali się, skąd bierze się ta choroba. Nic dziwnego, że do dziś zalecają, by w naszej diecie było dużo warzyw i owoców będących źródłem wielu niezbędnych organizmowi substancji

5. Tkanka tłuszczowa: co za dużo, to niezdrowo

Choć odsądzamy ją od czci i wiary, jest doskonałym wynalazkiem. Dzięki niej nie musimy jeść bez przerwy. Kiedy organizm potrzebuje energii, sięga do zapasów w tkance tłuszczowej. To trochę jak z pazurami u zwierząt – rosną nieustannie, ale w ruchu są ścierane. Tkanka tłuszczowa powstaje po to, byśmy potem ją zużywali. Dopiero jeśli tego nie robimy, zaczynają się kłopoty. Otyłość ma silny związek z chorobami takimi jak cukrzyca typu II, nadciśnienie, zwyrodnienie stawów, ale też depresja – średnio skraca życie człowieka o 6–7 lat. W Polsce otyli stanowią jedną czwartą społeczeństwa, w USA jedną trzecią, w krajach Zatoki Perskiej 36,7 proc., a w Japonii zaledwie 3 proc.! Takie rozbieżności trudno wyjaśnić za pomocą prostych czynników jak różnice kulturowe. Otyłość to wynik działania wielu czynników: od genów przez żywienie w dzieciństwie po aktywność fizyczną dorosłego człowieka. Nadmiarowi tkanki tłuszczowej sprzyja nawet centralne ogrzewanie, bo nie musimy spalać dodatkowych kalorii, by przetrwać chłodne miesiące. Nasze organizmy po prostu nie są przystosowane do życia w dobrobycie.

6. Jajowód: zarodki na rozdrożach

Aż 1,5 proc. ludzkich zarodków zagnieżdża się poza macicą – to tzw. ciąża ektopowa. W większości przypadków dochodzi do niej w jajowodzie. Wynika to z niedoskonałej budowy układu rozrodczego kobiety. Zapłodniona komórka może utknąć po drodze do macicy i zacząć rozwijać się tam, gdzie może tylko zaszkodzić. Ciąża pozamaciczna kończy się poronieniem lub groźnym dla życia matki krwotokiem. Co ciekawe, u zwierząt wygląda to zupełnie inaczej. Poza macicą zarodek nie może się zagnieździć ani rozwijać. Jeśli dochodzi do ciąży pozamacicznej, to jest to wynik przemieszczenia się embrionu z jamy macicy w inne miejsce. Dlatego zwierzęce matki bardzo rzadko umierają z tego powodu. Natomiast u nas ciąża pozamaciczna nadal jest przyczyną 10–15 proc. zgonów wśród ciężarnych kobiet.

7. Kręgosłup: powyginany i niestabilny

Dzięki ewolucji mamy postawę wyprostowaną, która pozwoliła nam m.in. na swobodne używanie rąk. Jednak od 7 mln lat cierpimy na skutki uboczne związane z pionizacją ciała. Czworonogi mają w miarę równomiernie obciążony kręgosłup, który jest u nich wygięty w łuk ku górze. Tymczasem u nas ma on charakterystyczny „esowaty" kształt – z wygięciami do tyłu (kifoza) i przodu (lordoza). Taka konstrukcja jest mało stabilna: może dojść do nadmiernego wygięcia (hiperlordoza i hiperkifoza), a także do skrzywień bocznych (skolioza). Te wady bywają nie tylko bolesne, ale i niebezpieczne dla narządów wewnętrznych ze względu na wywieranie nadmiernego nacisku. Każdy nasz krok jest odczuwany przez wszystkie kręgi, a ludzkie kości zużywają się szybciej niż u innych naczelnych, przez co jesteśmy w późniejszym wieku podatniejsi na złamania. Ewolucja zadbała tylko o kobiety. Co prawda w czasie ciąży mają większe problemy z kręgosłupem niż samice innych ssaków naczelnych, ale mają też mechanizm, który to kompensuje. Kręgosłup kobiet jest nieco bardziej elastyczny, co pozwala im na łatwiejsze odchylenie się do tyłu w czasie chodzenia.

8. Wyrostek robaczkowy: ślepa uliczka

Dawno temu nasi zwierzęcy przodkowie potrafili trawić roślinny wielocukier zwany celulozą. Pomagały im w tym bakterie zamieszkujące ślepo zakończony odcinek układu pokarmowego, który dziś nazywamy wyrostkiem robaczkowym. Znajduje się on na pograniczu jelita cienkiego i grubego, a jeśli się zatka, np. niestrawionym jedzeniem, pojawia się stan zapalny. Dotyczy to 8,6 proc. mężczyźni 6,7 proc. kobiet w różnym wieku, także dziecięcym. Jeśli wyrostek pęknie (a u dzieci dochodzi do tego szybciej niż u dorosłych!), zaczyna się groźne dla

życia zapalenie otrzewnej, czyli błony wyściełającej od środka jamę brzuszną i znajdujące się w niej narządy. Kiedyś zapalenie wyrostka kończyło się śmiercią. Do dziś na świecie z tego powodu umiera około 70 tys. osób rocznie. Nie istnieje sposób na skuteczne zapobieganie tej chorobie – ryzyko zmniejsza trochę dieta bogata w błonnik. Może więc powinniśmy się w ogóle pozbyć wyrostka? To też nie byłby dobry pomysł. Od niedawna wiemy, że znajdują się w nim bakterie korzystne dla działania naszego układu pokarmowego. Jeśli flora bakteryjna jelit zostanie zniszczona, wyrostek służy jako „kopia zapasowa", z której odtwarzana jest populacja przyjaznych mikrobów. W jego ścianach znajduje się też bardzo dużo komórek układu immunologicznego, co sugeruje, że ten pozornie zbędny narząd jest częścią naszego układu odpornościowego.

9. Kanał rodny: śmiertelna pułapka

Żaden ssak nie męczy się w czasie porodu tak jak człowiek. To dlatego, że mamy konflikt dwóch ewolucyjnych interesów: zwiększenia objętości mózgu oraz wyprostowanej postawy ciała. Otwór ograniczony kośćmi miednicy, przez który musi przecisnąć się dziecko, jest „na styk" w stosunku do obwodu jego czaszki. Szerszy o kilka centymetrów kanał rodny ułatwiłby poród, ale zarazem utrudniłby kobietom poruszanie się. W efekcie przyjście na świat było przez tysiące lat jednym z najgroźniejszych momentów w życiu człowieka. Główka dziecka może być za duża lub ustawić się pod złym kątem i zaklinować. W takiej sytuacji potrzebna jest pomoc, ale w przeszłości często była na tyle niedelikatna, że wyrządzała wiele szkód. Noworodek co prawda przychodził na świat, lecz z uszkodzeniami delikatnej czaszki i jej zawartości. Zdarzało się też nieraz, że porodu nie przeżywała matka. Można się pocieszać tym, że duże mózgi pozwoliły ludzkości na wymyślenie współczesnej medycyny, która pozwala na zminimalizowanie zagrożeń związanych z porodem. Jest to jednak bardzo świeży wynalazek. W połowie XVII w. w Anglii umierało 125 rodzących na 1000! Współcześnie ten odsetek w skali świata wynosi 210 na 100 tys. – to 33 zgony na godzinę. Im biedniejszy kraj, tym większe ryzyko. Największe jest w Somalii – wynosi aż 1 do 18.

10.Ściana brzucha: słaby punkt mężczyzn

Mężczyźni nie mają problemów z ciążą pozamaciczną ani wąskim kanałem rodnym. Jednak ich organy płciowe też mogą stanowić źródło śmiertelnego zagrożenia. Chodzi konkretnie o jądra, które w trakcie rozwoju płodowego wędrują po ciele. Powstają – tak jak u naszych wodnych praprzodków – w okolicach wątroby. Potem jednak muszą trafić do moszny, gdzie panuje niższa temperatura, niezbędna do produkcji plemników. Aby to zrobić, przechodzą przez specjalny kanał w ścianie brzucha, ciągnąc za sobą niezbędne „okablowanie", czyli nasieniowody, nerwy i naczynia krwionośne. I to właśnie jest słaby punkt. U ok. 25 proc. mężczyzn ten kanał jest słabszy – predyspozycje do tego są wrodzone – i może się otworzyć, zwłaszcza jeśli ciśnienie w jamie brzusznej często rośnie (podczas wysiłku, kaszlu itd.). Wówczas wciskają się do niego jelita i powstaje przepuklina pachwinowa. Dolegliwość jest bolesna, ale też groźną dla życia. Jeśli jelita utkną w kanale, dochodzi do ich niedokrwienia i martwicy. W takiej sytuacji niezbędna jest szybka pomoc lekarska polegająca najczęściej na operacji, podczas której jelita wracają na swoje miejsce, a osłabione fragmenty w ścianie brzucha są wzmacniane.

Źródło: focus.pl

Wydarzyło się 28 listopada - kalendarium

28 listopada jest 332. (w latach przestępnych 333.) dniem w kalendarzu gregoriańskim.

Do końca roku pozostaje 33 dni.

28 listopada wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:

1620 r. – Bogusław XIV został księciem szczecińskim.

1627 r. - V wojna polsko-szwedzka: zwycięstwo floty polskiej w bitwie pod Oliwą.

1967 r. – W FSO w Warszawie zjechał z linii montażowej pierwszy Fiat 125p

1984 r. – W Centralnym Szpitalu Klinicznym Wojskowej Akademii Medycznej w Warszawie zespół pod kierunkiem prof. Wiesława Wiktora Jędrzejczaka przeprowadził pierwszy w kraju przeszczep szpiku kostnego od spokrewnionego dawcy.
1990 r. – Wrocław, jako drugie polskie miasto po Warszawie, został podłączony do Internetu.

Ciasno w trenerskiej poczekalni. Falowanie i spadanie.

W polskich klubach coraz częściej pracę dostają zagraniczni szkoleniowcy. W tej sytuacji nasi trenerzy mają większe trudności ze znalezieniem interesującego zajęcia w ojczyźnie
Bluesowa pieśniarka Elżbieta Mielczarek lata temu śpiewała „Siedzenie i czekanie to jest naturalny stan" . Wprawdzie chodziło jej o poczekalnię na dworcu kolejowym, ale jest to także coś normalnego w przypadku trenera znajdującego się aktualnie bez pracy. Oto ranking naszych szkoleniowców, którzy w chwili oddania go do druku nie prowadzili żadnej drużyny. Brani pod uwagę byli jednak tylko tacy, który w czasie ostatnich dwóch lat pracowali w jakimś klubie

1. MACIEJ SKORŻA

Od października ubiegłego roku, gdy został zwolniony z Lecha Poznań, słuch o nim zaginął. Od tego czasu nie podjął się prowadzenia żadnej drużyny. Z tym, że jego nazwisko wymieniano w kontekście zatrudnienia nie tylko w klubach krajowych, ale i zagranicznych. Niedawno pojawiły się na przykład pogłoski, że miałby zostać trenerem Anorthosisu Famagusta Larnaka, ale ostatecznie cypryjską drużynę przejął ktoś inny. Nie ma go w mediach, a przecież jest to szkoleniowiec, który ma w dorobku trzy tytuły mistrza Polski i trzy triumfy w Pucharze Polski. Miał sukcesy nie tylko z Wisłą Kraków, Legią Warszawa oraz Lechem Poznań, ale i w Amice Wronki oraz Groclinie Grodzisk Wielkopolski, o których już powoli zapominamy. Ponadto był bliskim współpracownikiem Pawła Janasa, gdy reprezentacja Polski dziesięć lat temu uczestniczyła w swoim ostatnim mundialu. Nie jest jednak człowiekiem, który łapie każdą okazję. Nie podejmuje pochopnych decyzji, dokładnie rozpatruje oferty i podpisuje kontrakt dopiero wtedy, jeśli jest przekonany co do jego słuszności.

2. JAN URBAN

Dla niego ostatnim zawodowym przystankiem również pozostaje stolica Wielkopolski. Tak jak trzy lata temu w Legii, tak niedawno w Lechu na ławce trenerskiej zastąpił go obcokrajowiec. Z warszawskim klubem zdobył niegdyś mistrzostwo oraz miał udział w kolejnym tytule, a także dwukrotnie wywalczył Puchar Polski. Natomiast Kolejorza kilka miesięcy temu doprowadził do triumfu w Superpucharze... po zwycięstwie nad Legią. Nie udało mu się natomiast osiągnąć sukcesów zarówno w Zagłębiu Lubin, gdzie były duże pieniądze, jak i w Osasunie Pampeluna, gdzie po spadku z Primera Division kasy brakowało. Natomiast miał niezły epizod w ekstraklasowej Polonii Bytom, więc może powinien jeszcze raz spróbować sił w mniejszym klubie, gdzie nie ma wielkiej presji. A może jego powołaniem jest praca z zespołami juniorskimi i młodzieżowymi, bo jak mało który z polskich szkoleniowców potrafi wyławiać piłkarskie talenty.

3. TADEUSZ PAWŁOWSKI

Za 2014 rok był przez redakcję „PN" uznany za najlepszego polskiego szkoleniowca. Prowadzony przez niego wtedy zespół Śląska był wiceliderem tabeli, zaś później sezon zakończył na czwartej pozycji. Znakomicie mu się wówczas wiodło w klubie, w którym przez wiele lat był piłkarzem z sukcesami, a także dwadzieścia lat wcześniej trenerem, tyle że bez sukcesów. Przed drugą kadencją w Śląsku przez dwie dekady na przemian szkolił młodzież w Austrii oraz prowadził dolnośląskie drużyny z niższych klas rozgrywkowych. Zupełnie nie udała mu się natomiast przygoda w roli szkoleniowca Wisły Kraków: trwała od końca grudnia ubiegłego roku przez zaledwie trzy miesiące. Zapewne potem miał oferty z innych drużyn, ale między innymi z powodów rodzinnych nie chciał wyjeżdżać na dłużej z Wrocławia. Przy okazji meczów reprezentacji Polski w tym mieście pojawia się w studiu TVP, ale chyba nie powiedział też ostatniego słowa jako szkoleniowiec i pewnie wcześniej lub później pojawi się znów na ławce.

4. DARIUSZ WDOWCZYK

Właśnie pożegnał się z Wisłą. W Krakowie spędził osiem miesięcy, przeżywał tam prawdziwą zawodową sinusoidę. Najpierw szybko zespół odbudował i był bliski awansu do czołowej ósemki poprzednich rozgrywek, potem był fatalny początek trwającego sezonu, gdy zespół był w kryzysie spowodowanym w dużej mierze zawirowaniami właścicielskimi, ale potem znowu go odbudował. Jego karierę trenerską zatrzymała się osiem lat temu, gdy został zdyskwalifikowany w konsekwencji afery korupcyjnej. Z tego powodu na pięć lat został wykluczony z zawodu. Duże były więc obawy, gdy w 2013 wracał na ławkę trenerską w Pogoni. Przez półtora roku w Szczecinie radził sobie jednak przyzwoicie. Kiedyś zdobywał tytuły mistrzowskie z Polonią i Legią, cieszył się wtedy dobrą marką, więc mimo grzechów z przeszłości prezes PZPN Zbigniew Boniek podobno brał poważnie jego kandydaturę przed wyborem selekcjonera w roku 2013.

5. LESZEK OJRZYŃSKI

W marcu 2016 roku pożegnał się z Górnikiem Zabrze. Chociaż w przypadku roszad trenerskich w drużynach ekstraklasy czy nawet pierwszej ligi jego nazwisko się pojawiało, to jednak pozostaje bez zajęcia. To jedna z dłuższych przerw w zawodowej karierze ambitnego szkoleniowca. W jego przypadku kryzys nastąpił po pobycie w Podbeskidziu Bielsko-Biała. Najpierw było tam znakomicie, ale gdy zespół w sezonie 2014-15 nie zdołał zakwalifikować się do czołowej ósemki ekstraklasy, został zwolniony. Potem wylądował w Zabrzu, gdy Górnik znajdował się w kryzysie i wytrwał tam zaledwie kilka miesięcy. Nie ukrywa, że jego marzeniem byłaby praca w Legii, gdzie kiedyś zaczynał trenerską przygodę od szkolenia trampkarzy.

6. ROBERT WARZYCHA

Gdy w marcu 2014 niemal po ćwierćwieczu wrócił z emigracji do Zabrza wydawało się, że będzie trenerem Górnika na lata. Ale od razu zaczęły się kłopoty, bo chociaż w Stanach Zjednoczonych mógł przez cztery lata prowadzić w Major League Soccer zespół Columbus Crew, to w Polsce okazało się, że nie ma licencji na bycie pierwszym trenerem. Najpierw musiał uzupełnić wykształcenie i został szkoleniowcem z tylnego siedzenia, potem dyrektorem sportowym. Zabrzanie rozgrywki 2013-14 zakończyli na szóstym miejscu, kolejne na siódmym, a od lata 2015 już oficjalnie mógł być pierwszym trenerem, tyle że jeszcze w wakacje został zdymisjonowany. Początek rozgrywek może nie był udany, ale nic nie wskazywało na to, że 14-krotni mistrzowie już bez niego spadną z ekstraklasy. Potem były kapitan reprezentacji Polski wrócił do Stanów Zjednoczonych, gdzie mieszka na stałe, ale podobno w przypadku otrzymania interesującej oferty nie wyklucza powrotu do ojczyzny

7. FRANCISZEK SMUDA

Po nieudanym Euro 2012 nie może się odnaleźć. Inna sprawa, że ma już swoje lata, w czerwcu skończył 68. Niedawno podano, że mógłby rozpocząć próbę odbudowy Widzewa, czyli klubu, któremu najwięcej zawdzięcza i uczestniczył z nim w Champions League. Teraz jednak grającym aż na czwartym poziomie rozgrywkowym, ale już wkrótce z nowoczesnym stadionem, na którym można by rozgrywać mecze najbardziej prestiżowych rozgrywek. W wywiadzie, jakiego ostatnio Franc udzielił „Dziennikowi Łódzkiemu" przyznał, że cały czas czeka na oferty z zagranicy, ale nie ma takich, które by go satysfakcjonowały. Sprawa ma się podobno wyjaśnić do połowy grudnia. A może wróci do Wisły, w której pracował do marca zeszłego roku, tym bardziej że teraz z drużyną pracuje jego były asystent Kazimierz Kmiecik.

8. ROBERT PODOLIŃSKI

Nieszczęście zaczęło się w ostatniej kolejce sezonu zasadniczego poprzednich rozgrywek. Prowadzone przez niego Podbeskidzie na początku było w górnej ósemce tabeli. Potem okazało się, że jednak będzie w dolnej części i załamane spisało się w niej katastrofalnie, spadając z ekstraklasy. To był koniec tego szkoleniowca pod Klimczokiem i zamiast najlepszego sezonu w karierze nastąpiło tąpnięcie. W trakcie finałów Euro 2016 przypomniano sobie o nim przy okazji Bartosza Kapustki, który u niego zaczął więcej grać w Cracovii, z której później trafił do reprezentacji Polski.

9. PAWEŁ JANAS

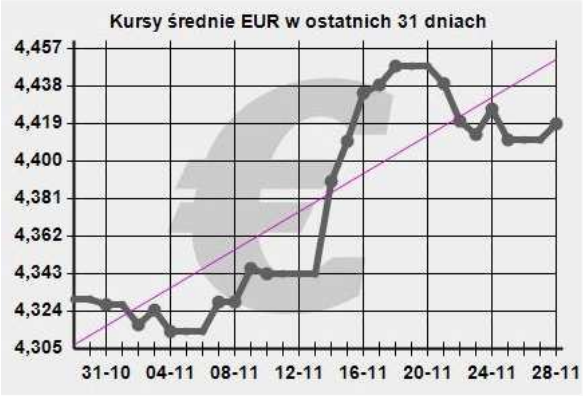
Jedyny polski trener, który zarówno zespół klubowy doprowadził do fazy grupowej Ligi Mistrzów jak i z reprezentacją awansował na mistrzostwa świata. Od marca zeszłego roku nie prowadził jednak żadnej drużyny. Ostatnio specjalizował się w awansach w niższych ligach - z Widzewem dwa razy z rzędu do ekstraklasy, zaś z Drutex-Bytovią do pierwszej ligi. Mimo 63 lat na karku wciąż utrzymuje się w świetnej formie i pewnie w zajęciach na boisku zagiął by jeszcze nie jednego młodszego kolegę po fachu.

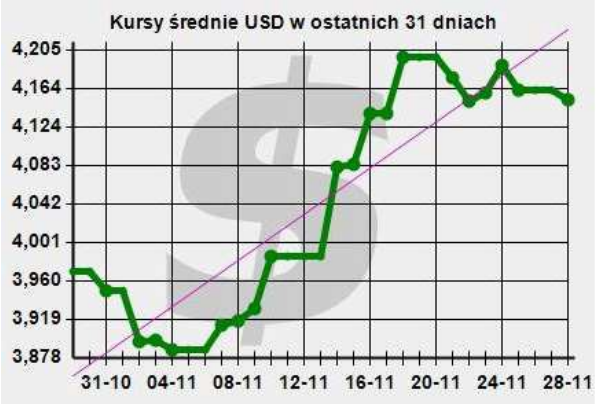
10. TOMASZ HAJTO

Zajmuje się komentowaniem w telewizji meczów Bundesligi i reprezentacji Polski, ale widać i słychać, że tęskni przede wszystkim za ławką trenerską. Przygodę w tym fachu zaczynał od awansu z LUKS Gomunice do okręgówki, a potem już była ekstraklasa w Jagiellonii Białystok, gdzie wytrwał przez półtora roku, ale bez większych osiągnięć. Z kolei w rundzie wiosennej 2015 nie uratował przez spadkiem z I ligi GKS Tychy

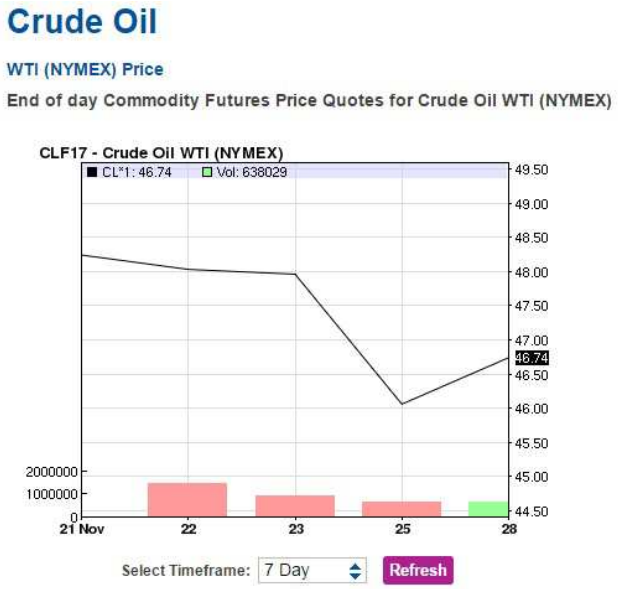
Źródło: PilkaNozna.pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)





Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI :Exchange)
* Data is delayed
+ WATCHLIST
1,181.00 USD
Last | 11/25/2016
▼-20.00 (-1.67%)
Change
0
Volume
290.00
1,257.00
52 week range
QUOTE CHART NEWS PROFILE EARNINGS PEERS FINANCIALS OWNERSHIP
Stock Summary | Options Chain
11/21/2016 Open 1240.00 High 1240.00 Low 1181.00 Close 1181.00
Today
5 Day
1 Month
1 Year
3 Year
5 Year
Dec 2015 Jan 2016 Feb Mar Apr May Jun Jul Aug Sep Oct Nov
High -- 52 wk High 1,257.00 EPS -- Revenue (TTM) --
Low -- 52 wk Low 290.00 Market Cap -- Beta .42
Volume 0.0 YTD % Change 151.26 Shares Out -- Dividend --
10 Day Avg. Vol 0.0 1 Yr % Change 106.71 Price/Earnings -- Yield --


Crude Oil
WTI (NYMEX) Price
End of day Commodity Futures Price Quotes for Crude Oil WTI (NYMEX)
CLF17 - Crude Oil WTI (NYMEX)
CL*1: 46.74
Vol: 638029
49.50
49.00
48.50
48.00
47.50
47.00
46.74
46.50
46.00
45.50
45.00
44.50
2000000
1000000
0
21 Nov
22
23
25
28
Select Timeframe: 7 Day
Refresh

Rozrywka

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

Prawnik, inżynier i matematyk zdają test.
Zaczyna inżynier, pytają go:
- Ile jest 2+2?
Inżynier pomyślał chwilę i powiedział:
- 4.
Potem zawołano matematyka i zadano mu to samo pytanie. Po chwili zastanowienia odpowiedział:
- 4,0.
Następnie wezwano prawnika i usłyszał to samo pytanie. Prawnik odpowiedział szybciej niż matematyk:
- A ile chcecie, żeby było?