Stocznia z Kanady szuka pracowników na Pomorzu.

Praca w stoczni od zaraz. Kanadyjska stocznia Irving Shipbuilding szuka pracowników. Firma z Halifax chce stworzyć nawet 1 000 nowych miejsc pracy.
Potrzebni są głównie wykwalifikowani serwisanci, inżynierowie, specjaliści od planowania i kontrolowania jakości, kadra zarządzająca oraz szefowie produkcji. Uwagę zwracają przede wszystkim zarobki: na początek szef produkcji zarabia 75 000 dolarów kanadyjskich rocznie. W przeliczeniu na złotówki daje to ok. 236 000 złotych. Praktykant dostaje tam około 74 złotych za godzinę pracy.
Stocznia zatrudnia tylko na długoterminowe kontrakty, dlatego przyszli pracownicy muszą wraz z całą rodziną przeprowadzić się do Kanady. Konieczna jest także biegła znajomość języka angielskiego.
Kanadyjska stocznia potrzebuje nowych pracowników, ponieważ obecnie realizuje ogromny kontrakt, jaki zlecił jej rząd. Obejmuje on odbudowę floty kanadyjskiej Królewskiej Marynarki Wojennej. Jak informują przedstawiciele stoczni, w najbliższych latach powstanie 21 statków. Obecnie Irving Shipbuilding zatrudnia 1 400 pracowników. Potrzebny będzie kolejny 1 000.
To nie pierwszy raz, gdy kanadyjska stocznia szuka pracowników w Polsce. Rekrutację ten pracodawca zorganizował także w ubiegłym roku.

Źródło gospodarkamorska.pl

Stocznia CRIST – zatrudnienie

Rynek pracy nie rozpieszcza pracodawców z sektora stoczniowego. Na brak rąk do pracy narzeka każdy przedstawiciel branży. Aleksandra Podwysocka, dyrektor organizacyjno-administracyjny w stoczni CRIST opowiada o tym, jak firma radzi sobie z zatrudnianiem fachowców.
Podczas tegorocznego Baltexpo Zdzisław Bahrycz powiedział, że co roku stocznia musi zatrudniać około 150 osób. Czy udaje Wam się ta sztuka?
Zatrudniamy 1500 pracowników. Co roku potrzebujemy do pracy około 150 ludzi, są lata kiedy rekrutujemy jeszcze większą liczbę. Dodam, że nasza stocznia może poszczycić się niskim wskaźnikiem rotacji zatrudnienia. Liczba 150 wynika przede wszystkim z naturalnych odejść na emerytury. Około 100 osób pozyskujemy z rynku, natomiast pozostali, to absolwenci szkół wyższych, średnich czy zawodowych. Przedstawiciele zawodów technicznych są u nas zawsze mile widziani.
Kogo najbardziej poszukujecie?
Przede wszystkim szukamy spawaczy, monterów oraz mechaników okrętowych. Jeśli chodzi o zatrudnianie kadry inżynierskiej, z tym nie mamy większego kłopotu. Odkąd zacieśniliśmy współpracę z Wydziałem Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej oraz Akademią Morską, mamy stały napływ absolwentów kierunków technicznych.
Posiłkujecie się pracownikami z zagranicy?
W naszej stoczni dominują polscy pracownicy i to na nich opieramy naszą działalność. Oczywiście najważniejsze są dla nas kompetencje i kwalifikacje, więc osoby z innych krajów, które je posiadają mogą znaleźć pracę w naszej stoczni. Traktujemy je i wynagradzamy w ten sam sposób co resztę załogi, ale patrząc na naszą strukturę zatrudnienia są dla nas na dzień dzisiejszy jedynie uzupełnienie dla kadry polskiej. Chciałabym podkreślić, że bardzo mocno zwracamy uwagę na przestrzeganie zasad etycznych. Wdrożyliśmy kodeks postępowania dla podwykonawców, który jest swoistym kompendium naszego kodeksu etycznego. Dodam, że podążamy za standardami naszych skandynawskich klientów. Nie patrzymy na pracowników z punktu widzenia ich narodowości, lecz ich kompetencji i tego co mogą zaoferować naszej stoczni.

Pieniądze to nie wszystko, jednak są istotne w procesie wyboru zawodu. Jak zarabia się w stoczni CRIST?
Zarabia się dobrze. Niestety nie mogę zdradzić szczegółów, obowiązuje nas tajemnica wynagrodzeń. Mogę jedynie powiedzieć, że pensja którą oferujemy, jest konkurencyjna rynkowo. Jest to wynagrodzenie dostosowane do kompetencji, wydajności i jakości pracy. Co ważne, wiemy, że nasi pracownicy są zadowoleni z wysokości swoich zarobków.
Jak motywujecie swoich pracowników?
Przede wszystkim dbamy o ich rozwój. Zapewniamy szkolenia zawodowe, zarówno podnoszące umiejętności miękkie, jak i twarde. Kompetencje twarde rozwijamy np. w ramach nauki w naszym Ośrodku Szkolenia Spawaczy. Miękkie, jak np. umiejętności zarządzania zespołem, negocjacyjne czy chociażby etykiety w biznesie, rozwijamy w specjalnie przygotowanych programach szkoleniowych. Co istotne, szkolenia są dostosowane do potrzeb pracowników. Co roku na tego typu programy szkoleniowe przeznaczamy sporą część naszego budżetu personalnego.
Oprócz tego staramy się, żeby nasz pracownik czuł się dobrze w strukturze firmy. Organizujemy różne imprezy dla pracowników i ich dzieci, począwszy od konkursów plastycznych, przez akcje sportowe, na imprezach integracyjnych skończywszy.
Kształcicie również swoich pracowników.
Podnosimy ich kwalifikacje w ramach kilku programów. Rozpoczęliśmy chociażby Program dla Młodych Mistrzów Produkcyjnych, w którym kształcą się absolwenci szkół technicznych. Mamy również Program Pomocnika Montera, którego pierwszą edycję uruchomiliśmy 3 lata temu. W tej chwili jesteśmy właśnie w trakcie naboru chętnych. W jego ramach zdobywa się uprawnienia cięcia-sczepiania oraz pierwsze doświadczenie zawodowe jako pomocnik montera. Oprócz tego kształcimy spawaczy w ramach zajęć w naszym Ośrodku Szkolenia Spawaczy. Dodam, że wszyscy biorący udział w obu programach otrzymują stałe i atrakcyjne wynagrodzenie.
Szkoły techniczne dają wam solidny zastrzyk nowych pracowników.
To prawda. Co roku zapraszamy młodych ludzi na staże i praktyki. Studenci uczelni technicznych odbywają też u nas staże wakacyjne. Z naszej strony uczestniczymy w dniach specjalnych na Politechnice Gdańskiej czy jesteśmy w jury konkursu na najlepszą pracę magisterską lub inżynierską. Bierzemy również aktywny udział w studenckich targach pracy.
Jeśli chodzi o uczniów, proponujemy im udział w praktykach. W tym zakresie współpracujemy z Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1 w Gdyni czy Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1 w Gdańsku. W 10-miesięcznych praktykach bierze udział około 60 uczniów.
Ilu zostaje, żeby później pracować w stoczni?
Szacujemy, że od 20 do 40 proc. z każdego rocznika. Jednak praktyki to nie wszystko, co oferujemy tym młodym ludziom. Zapraszamy ich na dni otwarte, prowadzimy program stypendialny, organizujemy wycieczki szkolne po naszym zakładzie.
Bierzecie również udział w programie „Odkrywamy gdyńskie stocznie gimnazjalistom".
Program jest organizowany przez miasto Gdynia oraz Pomorską Specjalną Strefą Ekonomiczną i ma zachęcić młode osoby do pracy w firmach związanych z gospodarką morską. W jego ramach gościliśmy cztery grupy wycieczkowe, z czego trzy pierwsze to byli gimnazjaliści. Pokazywaliśmy im „kuchnię" pracy stoczniowca i to, że stocznia może być atrakcyjnym pracodawcą. Czwarta grupa, to doradcy zawodowi. Przekazywaliśmy im informacje o specyfice zawodu, jakie wykształcenie jest wymagane, które kompetencje są najcenniejsze, w jaki sposób wygląda ścieżka zawodowa w stoczni.
Czy miasto Gdynia wspiera was w poszukiwaniu pracowników?
Z miastem Gdynia współpracuje się nam bardzo dobrze. Zawsze możemy liczyć na wsparcie, jeśli chodzi np. o otwarcie nowej klasy o profilu stoczniowym. Chociażby w zeszłym roku wystąpiliśmy do Prezydenta Miasta Gdynia z zapotrzebowaniem na powołanie klasy, w której będą kształceni mechanicy okrętowi. Odpowiedź przyszła bardzo szybko i obecnie jesteśmy w trakcie ustalania potrzeb związanych z docelowym wykształceniem absolwentów tej klasy.

.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Kormoran gotowy. Niszczyciel min w piątek opuścił gdańską stocznię.

Kormoran gotowy do działania. Niszczyciel min w piątek 17/11wypłynął ze stoczni Remontowa Shipbuilding w Gdańsku. Obecnie cumuje w gdyńskim porcie, gdzie czeka na poniesienie bandery. Uroczystość zaplanowano na 28 listopada.

Podniesienie bandery ma rozpocząć się o godzinie 14:30 przy Nabrzeżu Pomorskim w Gdyni. Dzień 28 listopada wybrano nieprzypadkowo. To 99. rocznica utworzenia na mocy dekretu Józefa Piłsudskiego nowożytnej Marynarki Wojennej w Polsce oraz 390. rocznica zwycięskiej bitwy pod Oliwą – największego osiągnięcia floty z czasów I Rzeczypospolitej.

Umowę na budowę Kormorana podpisano we wrześniu 2013 r. pomiędzy Inspektoratem Uzbrojenia Ministerstwa Obrony Narodowej a konsorcjum, w którego skład wchodzą Stocznia Remontowa Shipbuilding, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej S.A. oraz Stocznia Marynarki Wojennej. Zakończono ją w 2015 r., a od połowy 2016 r. jednostka przechodziła próby morskie i stoczniowe, testy kwalifikacyjne oraz odbiory dokonywane przez Inspektorat Uzbrojenia. To pierwszy nowy okręt zbudowany w polskiej stoczni od początku lat 90. ubiegłego wieku.

Nowoczesna jednostka ma 58,5 m długości, 10,3 m szerokości, 2,7 m zanurzenia oraz 850 t wyporności. Kadłub został wykonany z austenitycznej stali nierdzewnej, która zapewnia zmniejszenie wykrywalności pól fizycznych okrętu. Jest on wyposażony m.in. w sonary: podkilowy SHL-101/TM i samobieżny o zmiennej głębokości zanurzenia SHL-300 na pojeździe podwodnym Saab Double Eagle Mark III. Dodatkowo posiada autonomiczny pojazd podwodny Kongsberg Hugin oraz polski zdalnie sterowany pojazd podwodny Morświn służący do identyfikacji obiektów minopodobnych i niszczenia min morskich za pomocą zdalnie odpalanych ładunków wybuchowych typu Toczek. Kormoran dysponuje również polskimi zdalnie sterowanymi pojazdami podwodnymi wielokrotnego i jednorazowego użytku typu Głuptak.

W skład uzbrojenia okrętu wchodzą armata okrętowa Wróbel II kalibru 23 mm i trzy wielkokalibrowe karabiny maszynowe WKM-Bm kalibru 12,7 mm oraz dwie wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych Grom.

Kormoran będzie służył w 13. Dywizjonie Trałowców, który jest oddziałem taktycznym 8. Flotylli Obrony Wybrzeża w Świnoujściu. Jego okręty stacjonują w Porcie Wojennym w Gdyni i tam będzie można zobaczyć nowy polski okręt. Do jego głównych zadań należeć będą: zwalczanie i poszukiwanie min morskich, rozpoznanie torów wodnych, przeprowadzanie jednostek przez akweny zagrożenia minowego, stawianie min, zdalne sterowanie samobieżnymi platformami przeciwminowymi oraz prowadzenie akcji ratowniczych. Kormoran ma działać na Bałtyku, Morzu Północnym i innych akwenach podczas misji sojuszniczych. Zapewnienie optymalnej i efektywnej realizacji głównych zadań z wykorzystaniem podsystemów i środków walki, jak również podsystemów łączności, nawigacji i środków obserwacji technicznej oraz obrony biernej, zabezpieczy polski System Dowodzenia i Kierowania Środkami Walki. Dowódcą okrętu jest kmdr ppor. Michał Dziugan, matką chrzestną natomiast Maria Jolanta Karweta, żona admirała floty Andrzeja Karwety. Załoga Kormorana liczy 45 osób.

Kormoran w liczbach

długość całkowita: 58,50 m
długość między pionami: 55,58 m
szerokość maksymalna: 10,30 m
szerokość na wodnicy pływania: 9,75 m
wysokość do pokładu dziobówki: 6,4 m
wysokość do pokładu głównego na rufie: 4,7 m
wyporność standardowa: 830 t
zanurzenie konstrukcyjne: 2,7 m
załoga: 45 osób
dodatkowe miejsca: 7 osób
prędkość maksymalna: 15 węzłów
zasięg: > 2500 Mm
napęd:

- silniki wysokoprężne: 2 × MTU 8V369TE74L o mocy po 1000 kW (1360 KM)

- pędniki cykloidalne: 2 × Voith-Schneider
- zespoły prądotwórcze: 3 × MTU 6R1600M20S o mocy elektrycznej po 380 kVA
- strumieniowy ster dziobowy: 100 kW

przewidywane wyposażenie przeciwminowe:

- sonar podkilowy, sonar samobieżny o zmiennej głębokości zanurzenia, zdalnie sterowane pojazdy podwodne wielokrotnego i jednorazowego użytku, bezzałogowy pojazd podwodny, m.in. system Saab Double Eagle Mark III, pojazd bezzałogowy Kongsberg Hugin i polskie pojazdy bezzałogowe „Morświn", służące do identyfikacji obiektów minopodobnych i niszczenia min morskich za pomocą zdalnie odpalanych ładunków wybuchowych, a także jednorazowego użytku „Głuptaki"

uzbrojenie:

- armata kal. 23 mm: 1 × Wróbel II ZU-23-2MR + wyrzutnie pocisków plot Grom
- (docelowo – armata p-lot. kal. 35 mm: 1 × KDA 35 mm opracowana w Polsce + wyrzutnie pocisków plot Grom)
- wielkokalibrowe karabiny maszynowe 12,7 mm: 2 × WKM-Bm na podstawach słupkowych

Źródło :gospodarkamorska.pl

Wyjątkowy żaglowiec z Polski w drodze do Algierii.

El Mellah w drodze do Algierii. Nowoczesny żaglowiec ze stoczni Remontowa Shipbuilding w piątek opuścił Gdańsk. Przed nim długi pierwszy rejs i sprawdzian dla algierskiej załogi.

Fregata El Mellah jest wyjątkowa z kilku powodów. Po pierwsze, jednostka powstała na zamówienie Marynarki Wojennej Algierii, stając się tym samym okrętem szkolnym. Algierczycy docenili umiejętności pracowników polskiej stoczni i doświadczenie projektanta Zygmunta Chorenia i to właśnie im powierzyli budowę tej niezwykłej jednostki. Dalej, El Mellah to tysięczny statek zwodowany w stoczni Remontowa Shipbuilding 7 listopada 2015 r. I wreszcie, jego nowa załoga szkoliła się na polskim Darze Młodzieży pod czujnym okiem wykładowców z Akademii Morskiej w Gdyni. Zdobyte umiejętności pozwoliły jej teraz bezpiecznie wyruszyć do Algierii. Jak powiedział Piotr Soyka, współwłaściciel i prezes Grupy Kapitałowej REMONTOWA HOLDING, podczas uroczystości podniesienia bandery na żaglowcu , „takiego statku w tej stoczni jeszcze nie budowano".

El Mellah ma 110 m długości, 14,5 m szerokości, a jego powierzchnia ożaglowania to 3 000 m kw. Prędkość fregaty pod żaglami przy wietrze o sile 6 stopni w skali Beauforta wynosi około 17 węzłów. Jej najwyższy stalowy maszt ma 54 metry. Trzeci maszt jest jednocześnie kominem żaglowca. W ten sposób projektanci, czyli biuro projektowe Choreń Design & Consulting, uniknęli uciążliwego odprowadzania spalin poprzez boczne wydechy umieszczone na poziomie pokładu.

Dzięki zastosowaniu sterów strumieniowych z przodu i z tyłu fregaty manewrowanie nią jest łatwe. W przeciwieństwie do stawiania żagli. Przy tej operacji algierscy kadeci muszą polegać na sile własnych mięśni.

„Algierczyk" zabiera na pokład 222 członków załogi, w tym 120 kadetów Akademii Marynarki Wojennej z Tamenfoust w Algierii, wśród których znajdzie się 40 kobiet. W pierwszym rejsie towarzyszy im 8 członków załogi Daru Młodzieży, którzy będą czuwać, by algierska fregata bezpiecznie dotarła do macierzystego portu.

Okręt szkolny został zamówiony za pośrednictwem wojskowej firmy Cenzin, specjalizującej się w handlu sprzętem wojskowym i bronią. Dołączy do floty algierskiej marynarki wojennej, w celu wzmocnienia systemu szkolenia i praktyk załóg.

Oferta szkoleniowa dla Algierczyków opracowana została pod kierunkiem byłego komendanta Daru Młodzieży i prorektora ds. morskich Akademii Morskiej w Gdyni kpt. ż.w. Henryka Śniegockiego. Specjalne szkolenie przeszło około 80 algierskich praktykantów – oficerów, podoficerów i marynarzy. Polegało ono na dwumiesięcznym szkoleniu teoretycznym, dwumiesięcznym szkoleniu na Darze Młodzieży, a następnie dwumiesięcznym szkoleniu już na algierskiej fregacie.

El-Mellah to kolejny żaglowiec Zygmunta Chorenia, jednego z najwybitniejszych konstruktorów żaglowców na świecie. Na swoim koncie ma on kilkadziesiąt jednostek napędzanych wiatrem. Wśród nich m.in. takie jak: Aleksander von Hunboldt, Fryderyk Chopin, Royal Clipper, Mir, Dar Młodzieży i Flying Clipper.
Fregata El Mellah, oprócz doskonalenia rzemiosła morskiego i nawigacyjnego, będzie pełniła także funkcje reprezentacyjne oraz uczestniczyła w międzynarodowych zawodach i regatach.
El-Mellah, czyli po arabsku „żeglarz", dołączy do najszybszych i największych żaglowców szkolnych świata.

El-Mellah w liczbach
Długość - 110 m
Szerokość - 14,5 m
Wysokość boczna - 8,6 m
Ożaglowanie - 3 000 m²
Prędkość pod żaglami - 17 węzłów
Załoga - 222 osoby, w tym 120 kadetów i kadetek

Źródło: gospodarkamorska.pl

Pracownicy sektora żeglugowego boją się zwolnień.

Coraz więcej lądowych pracowników sektora żeglugowego obawia się utraty pracy. To już rekordowy wynik - wynika z badań ekspertów morskiego rynku pracy - Halcyon Recruitment.
Takie wnioski wyciągnięto po przeprowadzeniu ankiety pośród 3 tys. pracowników. Aż 63 proc. respondentów niepokoiło się o utratę stanowiska, a część z nich już przygotowuje się do zmiany miejsca w pracy przez następne 12 miesięcy.
To najgorszy wynik od 8 lat, czyli pierwszego badania wykonanego przez Halcyon Recruitment. To efekt głębokiego kryzysu na rynku światowej żeglugi. Respondenci pochodzili z największych centrów morskich z całego świata i reprezentowali największe firmy tam działające.
- Nie ma zdziwienia takimi wynikami naszej ankiety. Wszyscy zdają sobie sprawę z realiów i dostrzegają kryzys - komentuje Heidi Heseltine, prezes Halcyon Recruitment - Nie ma też oznak, aby sytuacja miałaby się poprawić przez następne 12 miesięcy. Brak promocji i okazji na rozwój kariery powoduje, że morale wśród pracowniów tego sektora jest bardzo niskie - dodaje.
Respondenci byli pytani też o wpływ Brexitu na żeglugę. - Wciąż nie są znane efekty, jakie przyniesie ten ruch, ale nasi ankietowai nie wierzą, aby Brexit przyniósł im korzyści. Widzą za to zagrożenia: wojnę celną między Unią a Wielką Brytanią i przeniesienie wielu oddziałów firm w inne miejsca - mówi Heseltine.
Z innych wyników ankiet warto zaznaczyć, że 37 proc. respondentów rozważa zmianę pracy przez kolejny rok, a kolejne 25 proc. w ciągu dwóch lat. 38 proc. ankietowanch otrzymało przez ten rok podwyżkę, a prawie połowa (49 proc.) mogła cieszyć się choć raz z premii. To wciąż jednak gorsze wyniki niż w zeszłych latach. Trudno więc dziwić się pesymizmowi pracowników sektora żeglugowego.

Źródło: gospodarkamorska.pl

W Orlenie i Lotosie coraz mniej rosyjskiej ropy.

Z Noworosyjska do gdańskiego Naftoportu płynie ropa z Kazachstanu, która zasiali płocki zakład koncernu – poinformował PKN Orlen. Dywersyfikacja dostaw surowca stała się faktem. Nasze spółki paliwowe wzmacniają bezpieczeństwo Polski w sektorze energii.

Ropa transportowana jest zbiornikowcem Front Castor, należącym do Frontline Ltd. z Wysp Bahama, pływającym pod banderą Wysp Marshalla. W Gdańsku spodziewana jest na początku grudnia. W październiku do portu w Gdańsku zawinął tankowiec Almi Explorer z blisko 100 tys. ton amerykańskiej ropy naftowej WTI. Był to pierwszy ładunek ropy naftowej, który trafił do Polski ze Stanów Zjednoczonych po zniesieniu przez ten kraj wieloletniego embarga na eksport tego surowca. Ropa trafiła również do Płocka.
Przypomnijmy też, że PKN Orlen podpisał w maju 2016 r. pierwszy w historii spółki kontrakt terminowy z dostawcą z rejonu Zatoki Perskiej, na mocy którego Saudi Aramco, największy światowy producent ropy, dostarcza do rafinerii grupy, przede wszystkim do Płocka, średnio 200 tys. ton surowca miesięcznie. Umowa została niedawno przedłużona na cały 2017 roku.
„Od połowy ubiegłego roku, co miesiąc z portu Sidi Kerir dostarczana jest dla PKN ORLEN ropa Arabian Light w ramach realizacji umowy terminowej zawartej z Saudi Aramco" - poinformowało naszą redakcję biuro prasowe PKN Orlen.
Do Płocka, oprócz ropy pochodzącej z umów długoterminowych z Rosneft Oil Company, Tatneft Europe AG oraz Saudi Arabian Oil Company, trafia surowiec pochodzący z Iranu, Iraku, Azerbejdżanu, Kazachstanu, Nigerii czy Norwegii.
Z kolei na początku listopada do Naftoportu zawinął kolejny statek z amerykańską ropą, tym razem dla Lotosu. Statek przywiózł 600 000 baryłek ropy naftowej gatunku DSW (Domestic Sweet), która jest przerabiana w gdańskiej rafinerii. Dywersyfikacja dostaw ropy jest priorytetowa dla naszych spółek paliwowych. W ten sposób wzmacniają bezpieczeństwo Polski w sektorze energii. W ubiegłym roku do gdańskiej rafinerii trafiło 2 mln baryłek (prawie 300 tys. t) irańskiej ropy. Do Naftoportu na mocy porozumienia pomiędzy Grupą Lotos. oraz National Iranian Oil Company (NIOC) przywiozły ją tankowce Atlantas i Calida.
W tym roku Lotos także zamówił ropę z Iranu – tym razem milion baryłek.Obecnie Lotos przerabia ropę głównie z Rosji, choć w I kw. 2017 r. przerób w rafinerii gdańskiej ropy naftowej pochodzącej spoza tego kraju wyniósł 32 proc. To wzrost o 7 proc. w stosunku do I kw. 2016 r. i zarazem najmniejszy od 1996 r. udział dostaw ropy rosyjskiej w działalności firmy. Lotos pozyskuje ropę również z własnego wydobycia na Bałtyku przez LOTOS Petrobaltic, oraz z kopalni Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa w Lubiatowie. Z zagranicznych źródeł, oprócz ropy rosyjskiej i irańskiej, rafineria przerabiała też tę z Morza Północnego, Bliskiego Wschodu czy z Kolumbii. Stany Zjednoczone mają być zatem kolejnym kierunkiem dywersyfikacji dostaw.

Front Castor w liczbach

Długość całkowita - 251,84 m
Szerokość - 44,00 m,
Zanurzenie - 14,874 m
Nośność - 109 900 t
GT - 62 849

Źródło:gospodarkamorska.pl

Argentyna: odebrano sygnały najprawdopodobniej z zaginionego okrętu podwodnego.

Ministerstwo obrony Argentyny poinformowało w sobotę o odebraniu siedmiu "sygnałów satelitarnych" prawdopodobnie pochodzących z zaginionego okrętu podwodnego ARA San Juan z 44-osobową załogą. Trwają prace nad ustaleniem miejsca skąd wysłano sygnały.
Według opublikowanego komunikatu sygnały, które odebrano w sobotę rano i wczesnym popołudniem, trwały od 4 do 36 sekund. Nie udało się jednak nawiązać kontaktu.
Ministerstwo sprecyzowało, że przy współpracy z niewymienioną z nazwy amerykańską firmą specjalizującą się w łączności satelitarnej, podjęto prace nad ustaleniem miejsca nadajnika, z którego wysłano sygnały.

Nie jest jasne jakiego rodzaju były to sygnały. Eksperci cytowani przez Reutera wskazują, że okręty podwodne, które doznały awarii w zanurzeniu, mogą wypuścić na powierzchnię automatyczny nadajnik EPIRB, który wysyła sygnały z wezwaniem o pomoc poprzez satelitę.
Łączność z okrętem utracono w ub. środę. Znajdował się on wówczas w odległości ok. 432 km od wybrzeży Patagonii. Trwają intensywne poszukiwania z udziałem jednostek nawodnych i lotnictwa Argentyny a także kilku krajów, w tym USA. Akcję poszukiwawczą utrudniają trudne, sztormowe warunki - silny wiatr i wysokie dochodzące do ponad 6 metrów fale.
Marynarka wojenna USA poinformowała, że wysyła do rejonu zaginięcia okrętu zespół wyspecjalizowany w podwodnych poszukiwaniach. Dysponuje on m. in. zdalnie sterowanym robotem i dwoma kapsułami przystosowanymi do transportu ludzi z zatopionych jednostek na powierzchnię.
Według marynarki wojennej Argentyny, okręt ARA San Juan opuścił port Ushuaia w południowej Argentynie na Ziemi Ognistej i zmierzał do nadmorskiego miasta Mar del Plata, w prowincji Buenos Aires. Poinformowano, że okręt miał problemy z łącznością, które mogły być spowodowane awarią elektryczną. Przepisy obowiązujące w marynarce wojennej wymagają, aby okręt podwodny wypłynął na powierzchnię po utracie łączności.
ARA San Juan to jednostka produkcji niemieckiej, napędzana silnikiem Diesla, a w zanurzeniu elektrycznym. Okręt zwodowany został w 1983 roku i jest najnowszym z trzech okrętów podwodnych argentyńskiej marynarki wojennej.

Źródło: PAP.pl

Metalowi słudzy.

Historia robotów rozpoczyna się na przełomie lat 20. i 30., gdy skonstruowano Erica, humanoidalnego robota, który wygłosił przemówienie z okazji otwarcia wystawy technicznej w Londynie. W 1939 r. powstał robot Elektro, który znał kilkaset słów (odtwarzanych z gramofonu), poruszał ramionami i głową, a ponadto… palił papierosy. Towarzyszył mu pies Sparko, potrafiący szczekać, siadać i prosić o jedzenie. Dziś trudno sobie wyobrazić dziedzinę życia, w której nie ma robotów. Często nawet nie zauważamy ich obecności, co oznacza, że idealnie wpasowały się w nasz świat.

W fabryce i w domu

Na współczesnej taśmie montażowej roboty składają elementy karoserii, zgrzewają blachy, skręcają niezbędne części – i robią to wielokrotnie szybciej i dokładniej niż wykwalifikowani robotnicy. Co ważne, są to najczęściej urządzenia programowalne, a więc można je wykorzystać do różnorakich zadań. Rocznie wytwarza się ponad ćwierć miliona rozmaitych robotów przemysłowych, przy czym wiele z nich jest montowanych także na liniach obsługiwanych przez roboty. Coraz częściej też mamy do czynienia z robotami bardzo uniwersalnymi, które po prostu można nauczyć wykonywania konkretnych czynności, a za jakiś czas przenieść w inne miejsce i przeprogramować do nowych zadań. Pojawiły się już nawet urządzenia, które uczą się od człowieka wykonywania pewnych czynności. Przemysłowy robot, obserwując ludzi składających rakietę z klocków Lego, bardzo szybko zaczął budować ją samodzielnie.
Od jakiegoś czasu na rynku dostępne są autonomiczne odkurzacze, które wędrują po domu i wyręczają nas w sprzątaniu. Powstały także roboty samodzielnie prasujące koszule (nie wiem, czy potem wieszają je w szafie). Na Technische Universität München trwają prace nad urządzeniami, które wyręczą nas w pracach kuchennych – zanim wstaniemy, przygotują kawę, tosty, usmażą jajecznicę czy ugotują parówki. No i oczywiście potem posprzątają po śniadaniu.
W zasadzie można nawet sobie wyobrazić humanoidalnego robota, który będzie wykonywał te wszystkie czynności, a do tego dotrzyma nam towarzystwa. Byłby on doskonałym wsparciem dla starszych samotnych osób. W sytuacjach awaryjnych mógłby pomóc im wstać po upadku, a także automatycznie powiadomić służby ratunkowe o sytuacji krytycznej, takiej jak nagła utrata przytomności.

Bardzo pożyteczne są roboty strzegące domu. Patrolują go bezszelestnie w nocy albo podczas nieobecności mieszkańców, reagują na ruch i hałasy, nagrywają ewentualnych włamywaczy oraz powiadamiają o zdarzeniu policję i właścicieli. Inne roboty zatroszczą się o nasz trawnik – można już bowiem kupić autonomiczne kosiarki. Posiadaczy basenów zapewne ucieszy robot, który w ciągu kilku godzin oczyści jego dno i ściany, a jednocześnie przefiltruje wodę.

Leczą i ratują nam życie

Roboty samodzielnie operujące ludzi do niedawna były domeną literatury SF. Dziś fantazja powoli staje się rzeczywistością. W powszechnym użyciu na świecie są już roboty asystujące chirurgom, np. system da Vinci. Kolejnym etapem robotyzacji są urządzenia autonomiczne, których pierwsze testy właśnie się odbywają. W założeniu mają one samodzielnie wykonywać prostsze operacje, posługując się analizą wcześniej wykonanego obrazu tomograficznego czy też pochodzącego z rezonansu magnetycznego.

W podobny sposób mają działać systemy do radioterapii, podobne do dzisiejszego CyberKnife. W tym przypadku urządzenie uzyskuje na bieżąco informacje o położeniu guza i automatycznie dostosowuje kierunek naświetlania do zmian. Jest to bardzo istotne np. w naświetlaniu guzów płuc, ponieważ pacjent może w trakcie zabiegu swobodnie oddychać. Docelowo urządzenie autonomiczne samo będzie analizować obraz tomograficzny, planować moc dawki promieniowania i wykonywać zabieg.

Pielęgniarskie roboty medyczne mogą także wykonywać proste czynności wspomagające pacjentów, takie jak choćby rozwożenie leków na oddziałach czy pomoc w myciu chorych.

Źródło: WiedzaiŻycie.pl

Info OMK.

Prośba o czynne uczestniczenie w wyborach na następna kadencję 2018-2022. Oddaj swój głos i wybierz reprezentujących Ciebie delegatów.

Kontynuujemy wybór delegatów wśród zgłoszonych kandydatów. PRZYPOMINAMY: została wysłana do Ciebie korespondencja z załączoną karta do głosowania. Aby wybór był łatwiejszy, karta do głosowania zawiera autoprezentację zgłoszonych kandydatów i zdjęcie. Wskaż 28 delegatów.

Każdy marynarz z OMK NSZZ Solidarność powinien oddać swój głos na załączonej karcie do głosowania poprzez odesłanie / dostarczenie jej do naszego biura w Szczecinie.

Jak głosować?

- Proszę postępować zgodnie z instrukcją na karcie do głosowania.
- Wszystkie głosy będą zbierane do urny wyborczej, która zostanie otwarta **03.01.2018** i wtedy zostaną przeliczone przez Komisję Skrutacyjną wszystkie głosy.

Aby wybory delegatów były ważne musi w nich wziąć udział przynajmniej połowa członków OMK NSZZ Solidarność, dlatego zwracamy się z ogromną prośbą do wszystkich o oddanie swojego głosu.

Delegaci na zebraniu sprawozdawczo - wyborczym będą wybierać:

- Przewodniczącego OMK NSZZ Solidarność
- Komisję OMK NSZZ Solidarność
- Komisję Rewizyjną OMK NSZZ Solidarność
- Delegatów na Walny Zjazd Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność
- Delegatów na Walny Zjazd Delegatów Zarządu Regionu Pomorza Zachodniego NSZZ Solidarność

Delegaci będą także przyjmować sprawozdanie z działalności OMK za kadencję 2014-2018 jak i określać plan działania OMK NSZZ Solidarność na przyszłą kadencję.

Omk

Informacja dla marynarzy poszukujących dokumentów kadrowo – płacowych ze zlikwidowanych Firm.

Ostatnio kilku marynarzy zwróciło się do nas z prośbą o ustalenie miejsca składowania swoich akt osobowo - kadrowych dot. swojego zatrudnienia w zlikwidowanych już przedsiębiorstwach.
Poniżej informacja, która ułatwi dotarcie do miejsc składowania akt
Akta osobowe i płacowe, stanowiące podstawę do wystawienia świadectwa pracy i poświadczenia otrzymywanego wynagrodzenia, potrzebne pracownikom do ustalenia wymiaru emerytury w ZUS, zaliczane są do dokumentacji niearchiwalnej. W związku z tym posiadają ustalony przez ustawodawcę czasowy okres przechowywania, po którym są niszczone. Dla dokumentacji osobowej okres przechowania wynosi i wynosił 50 lat. Akta płacowe (listy płac, karty wynagrodzeń) przechowuje się obecnie również 50 lat. Jednak do czasu wejścia w życie ustawy z dnia 17 października 1991 r. o rewaloryzacji emerytur i rent, o zasadach ustalania emerytur i rent oraz zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 104, poz. 450, art. 7 oraz rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 15 stycznia 1991 r. w sprawie zasad prowadzenia rachunkowości (Dz. U. Nr 10, poz. 35, par. 45) przedłużających okres przechowywania dokumentacji płacowej - obowiązywał dwunastoletni okres przechowywania wyznaczony wcześniej obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Tak więc dokumentacja płacowa sprzed 1980 r. mogła zostać zgodnie w obowiązującymi wówczas przepisami zniszczona.
Dokumentację pracowniczą ma obowiązek przechowywać zakład pracy.
W przypadku jego likwidacji należy zwrócić się do jego następcy prawnego, lub do organu założycielskiego albo nadrzędnego byłego przedsiębiorstwa. Np. akta zakładu komunalnego mogą być przechowywane w urzędzie miejskim, natomiast przedsiębiorstwa, których organem założycielskim był wojewoda w urzędzie wojewódzkim.
Bardzo pomocna przy poszukiwaniu dokumentów zlikwidowanych przedsiębiorstw jest stworzona
przez **Naczelną Dyrekcję Archiwów Państwowych** na stronie internetowej
www.ewidencja.warszawa.ap.gov.pl/miejsca.php
ogólnopolska baza danych o miejscach przechowywania dokumentacji osobowej i płacowej pracodawców.
Każde z archiwów państwowych wpisuje do bazy informacje o przechowywanej przez siebie dokumentacji a także dane o przechowawcach akt osobowych i płacowych z własnego obszaru działania.
W razie pytań, prosimy o kontakt z biurem.

Omk

Jedenastka weekendu 16.kolejki Ekstraklasy..

Za nami prawie wszystkie mecze 16. kolejki Lotto Ekstraklasy w sezonie 2017-18. Redakcja "Piłki Nożnej" przyjrzała się grze poszczególnych zawodników i dokonała wyboru tych najlepszych, którzy trafili do "jedenastki weekendu". Oto oni:
Podczas tej rundy spotkań zabrakło zdecydowanego dominatora, jednak kilku klubom udało się wprowadzić do naszej "11" po dwóch zawodników. Dokonała tego m.in. Legia Warszawa, która pokonała na własnym terenie Górnika Zabrze, a dobrą partię rozegrali **Kasper Hamalainen** i **Guilherme**.

Z równie niezłej strony zaprezentowali się piłkarze Wisły Kraków, którzy skromnie wygrali z Pogonią Szczecin. Na szczególne słowa uznania zapracowali sobie z kolei **Maciej Sadlok** oraz **Victor Perez**.

Dwie nominacje otrzymali także gracze Arki Gdynia, a konkretnie **Pavels Steinbors** i **Antoni Łukasiewicz**. Ich zespół odniósł ważne wyjazdowe zwycięstwo nad Śląskiem Wrocław

TABELA

16 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Legia Warszawa	10	1	5	20:14	31
2	Górnik Zabrze	8	5	3	33:23	29
3	Wisła Kraków	8	3	5	20:16	27
4	Jagiellonia Białystok	7	6	3	21:19	27
5	Korona Kielce	7	4	4	25:15	25
6	Lech Poznań	6	7	3	24:14	25
7	Zagłębie Lubin	6	5	4	22:17	23
8	Arka Gdynia	5	7	4	17:17	22
9	Lechia Gdańsk	5	5	6	22:24	20
10	Śląsk Wrocław	5	5	6	20:24	20
11	Wisła Płock	6	2	8	18:23	20
12	Sandecja N. Sącz	4	6	6	14:18	18
13	Bruk-Bet Termalica	4	5	7	15:19	17
14	Piast Gliwice	4	4	8	17:25	16
15	Cracovia	3	6	7	19:24	15
16	Pogoń Szczecin	2	3	11	12:27	9

Źródło: PilkaNozna.

Wydarzyło się 20 listopada - kalendarium

20 listopada jest 324 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 41 dni. 20 listopada jest Międzynarodowym Powszechnym Dniem Dziecka (ONZ).

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1470 r. – Na Sejmie w Piotrkowie wielki mistrz krzyżacki Henryk VII Reffle von Richtenberg złożył hołd lenny królowi Kazimierzowi IV Jagiellończykowi.

1648 r. – Jan II Kazimierz Waza został wybrany na króla Polski i wielkiego księcia litewskiego.. .

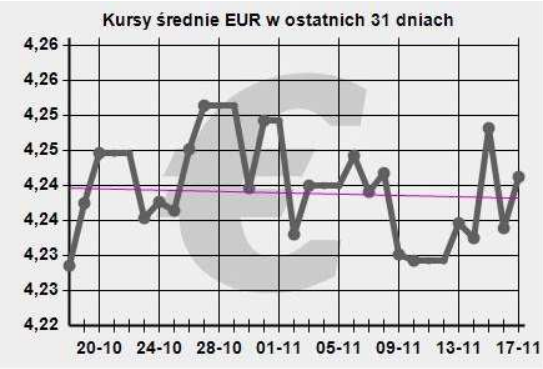
1900 r. – W dworku malarza Włodzimierza Tetmajera w Bronowicach pod Krakowem odbyły się uroczystości weselne poety Lucjana Rydla i Jadwigi Mikołajczykówny, które zainspirowały Stanisława Wyspiańskiego do napisania dramatu *Wesele*

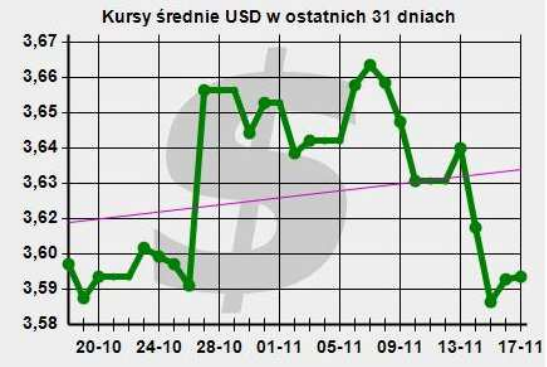
1945 r. – Sojusznicza Rada Kontroli zarządziła wysiedlenie całej niemieckiej ludności Śląska..

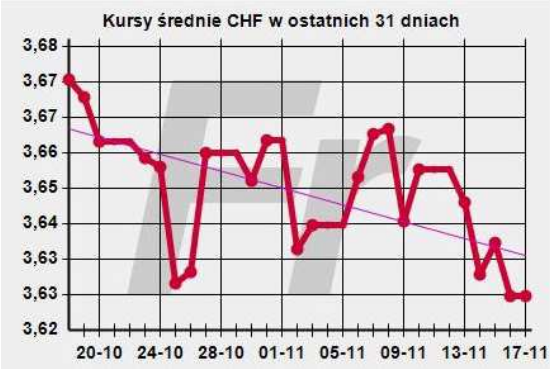
1964 r. – Rozpoczął się proces oskarżonych w tzw. aferze mięsnej..

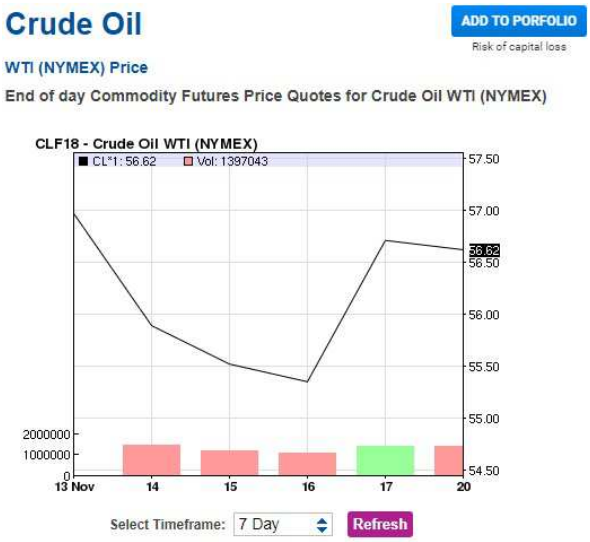
2004 r. – Premier Marek Belka poinformował na konferencji prasowej o uwolnieniu z rąk porywaczy Polki Teresy Borcz, uprowadzonej w Iraku 28 października.

Kursy walut (kursy średnie NBP)









Rozrywka

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

• • •

- Jasiu czy to prawda, że Twój dziadek stracił język podczas wojny?
- Prawda.
- A jak to się stało?
- Nie wiem, dziadek nigdy nam o tym nie opowiadał.

• • •

- Jestem zaniepokojona Panie doktorze. Mój mąż krzyczy przez sen.
- A co takiego krzyczy?
- Powtarza w kółko - "Nie Krysiu, nie!".
- To nic groźnego.
- Nic groźnego?! Przecież ja mam na imię Iwona!
- Otóż to. A On Krysi odpowiada zdecydowanie - "Nie!".