Od 2017 r. – przepisy ułatwiające działalność przemysłu stoczniowego.

1 stycznia 2017 r. zacznie obowiązywać Ustawa o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, której celem jest stworzenie dogodniejszych warunków dla rozwoju przemysłu stoczniowego. M.in. w życie wejdą przepisy dot. zerowej stawki VAT.
Przedstawiciele rządu liczą, że nowe przepisy uruchomią masową produkcję statków w polskich stoczniach, w szczególności w stoczni w Szczecinie i w Gdyni. Według szacunków rządu, dzięki stworzeniu warunków do dynamicznego rozwoju przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, powstanie w nich ok. 3 tys. miejsc pracy.
1 stycznia może wejść w życie tylko część przepisów ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego. W połowie grudnia wiceminister gospodarki morskiej Paweł Brzezicki podczas posiedzenia sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej powiedział, że od 2017 r. wejdą w życie zapisy dot. zerowej stawki VAT. Ws. zryczałtowanego podatku decyzję musi podjąć KE.
Uczestniczący w posiedzeniu komisji członek zarządu Remontowa Holding w Gdańsku Arkadiusz Aszyk przyznał w rozmowie z PAP, że „można powiedzieć, że najważniejsza część ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego wchodzi w życie od nowego roku".
Brzezicki wyjaśnił, że na początku grudnia „Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów notyfikował do Komisji Europejskiej elementy ustawy dotyczące zapisów o zryczałtowanym podatku i do czasu pozytywnego rozpatrzenia przez Komisję ten element ustawy o aktywizacji przemysłów okrętowych nie będzie aktywny".
Biuro prasowe Ministerstwa Gospodarki Morskiej podało, że „zryczałtowany podatek od wartości sprzedanej produkcji jest jednym z instrumentów wsparcia przemysłu okrętowego wprowadzonym przez ustawę o aktywizacji przemysłu okrętowego (...) Stanowi instrument pomocy publicznej i jako taki musi uzyskać pozytywną opinię Komisji Europejskiej". „Jeżeli Komisja nie zgłosi żadnych zastrzeżeń i w ciągu dwóch miesięcy nie wyda oficjalnej decyzji, uznaje się, że decyzja jest pozytywna. KE może wydać decyzję wcześniej – poinformował PAP biuro prasowe MGMiŻŚ.
Podkreślono, że „przedsiębiorcy będą mogli dokonać wyboru podatku zryczałtowanego dopiero z chwilą wydania przez KE pozytywnej decyzji w zakresie jego zgodności z rynkiem wewnętrznym". Ustawa wprowadza możliwość wyboru między obecnym 19-proc. CIT-em lub PIT-em a nowym zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji w wysokości 1 proc. w zakresie budowy i przebudowy statków.
Ustawa przewiduje stosowanie zerowej stawki VAT na produkcję, import, części i wyposażenia dla jak najszerszego katalogu jednostek pływających – zgodnie z dyrektywą UE w sprawie VAT. Nowe prawo zakłada objęcie zerową stawką VAT nie tylko poszerzonego katalogu nowych statków ale też różnego rodzaju usług – najmu, dzierżawy, leasingu, czarteru jednostek pływających oraz wyposażenia tych jednostek.
Zdaniem ministerstwa, dzięki nowym przepisom znacząco poprawią się wskaźniki kapitału obrotowego w stoczniach. Według obowiązujących dotychczas przepisów, stocznie, zaopatrując się u swoich dostawców w komponenty związane z budową statku, płacą 23-proc. VAT. Po zakończeniu budowy, zgodnie z polskim prawem, stocznia występuje do budżetu państwa o zwrot tego podatku. W myśl nowej ustawy stocznia już na etapie wystawiania faktury za konkretne elementy czy komponenty nie będzie płacić VAT-u.
Nowe przepisy mają też ułatwić objęcie statusem specjalnej strefy ekonomicznej gruntów, na których prowadzona jest produkcja okrętowa i komplementarna. Ustawa przewiduje też dopuszczenie branży okrętowej do możliwości korzystania ze środków unijnych, tj. kredytu technologicznego i premii technologicznej (po decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej dla sektora z rynkiem wewnętrznym, tj. takiej, która nie naruszy otwartości i konkurencyjności rynku UE).
Rozwiązania przyjęte w ustawie dotyczą budowy statków, a w trzech wypadkach także remontów: po pierwsze – gdy remont statku zakłada zmianę napędu, po drugie – w przypadku zmiany przeznaczenia statku (np. jego wielkości, rodzaju przewożonego ładunku) i po trzecie – gdy wartość remontu przekracza 5 mln euro.
Ustawę przygotowało Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Źródło: pap

Prezydent podpisał ustawę o wyposażeniu morskim.

Prezydent Andrzej Duda podpisał ustawę określającą m.in. zasady przeprowadzania oceny zgodności wyposażenia morskiego, obowiązki firm czy zasady i tryb autoryzacji jednostek oceniających zgodność tego wyposażenia. Ustawa implementuje prawo europejskie.
Prezydent ustawę podpisał w środę, o czym na swoich stronach Kancelaria prezydenta RP poinformowała w piątek.
Przez termin wyposażenie morskie rozumie się wyroby umieszczone na statkach UE, które, zgodnie z przepisami międzynarodowymi, wymagają zatwierdzenia przez administrację państwa bandery, niezależnie od tego, czy statek znajduje się na terytorium Unii Europejskiej w czasie, gdy wyposażenie morskie jest na nim umieszczone.
„Implementacja prawa Unii Europejskiej ma zapewnić jednolite i zharmonizowane stosowanie zasad w zakresie nadzoru rynku nad wyposażeniem morskim, w szczególności w zakresie kompleksowego i precyzyjnego określenia obowiązków podmiotów działających na tym rynku, polepszenia nadzoru nad jednostkami notyfikowanymi i poprawienia skuteczności stosowania tzw. klauzuli ochronnej przez organy nadzoru rynku" – napisano w komunikacie kancelarii prezydenta.
Jak wskazano, zakres regulacji nowej ustawy pokrywa się co do zasady z dotychczas obowiązującą ustawą z 2 grudnia 2016 r. o wyposażeniu morskim i dotyczy określenia zasad przeprowadzania oceny zgodności wyposażenia morskiego oraz obowiązków jego producentów, wskazania zasad i trybu autoryzacji jednostek oceniających zgodność wyposażenia morskiego, a także sposobu notyfikacji tych jednostek oraz zasad funkcjonowania systemu nadzoru rynku nad wyposażeniem morskim.
Nowa ustawa implementuje ponadto szereg nowych rozwiązań w sektorze nadzoru rynku wyposażenia morskiego wprowadzonych przez unijną dyrektywę.
Ustawa wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Źródło: pap

Jest plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego.

Kierunki rozwoju przestrzennego określa przyjęty przez radnych Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030. Jego częścią jest Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia–Sopot 2030.
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 wraz ze stanowiącym jego część Planem zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia–Sopot 2030 Sejmik Województwa Pomorskiego przyjął podczas czwartkowej sesji.
W czasie konferencji prasowej w przerwie sesji marszałek województwa Mieczysław Struk podkreślił, że pomorskie jest pierwszym województwem w kraju, które uchwaliło nowy Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego. – Plan dla województwa, wraz z obszarem metropolitalnym, wyznacza ramy rozwoju przestrzennego z uwzględnieniem zarówno planowanych inwestycji infrastrukturalnych w perspektywie 2020 roku, jak również określa wyzwania po tym roku – tłumaczył. Wyjaśnił, że plan pozwala skoordynować inwestycje ponadlokalne, zarówno w zakresie kolejności ich realizacji, jak i ich efektywności.
Przyjęty dokument przewiduje realizację m.in. drogi ekspresowej S6, obwodnicy metropolitalnej Trójmiasta i obwodnicy północnej aglomeracji Trójmiasta. Zakłada stworzenie docelowego systemu obsługi transportu zbiorowego, m.in. w oparciu o istniejące i reaktywowane linie kolejowe, np. Pruszcz Gdański-Żukowo, Kartuzy-Sierakowice, Wejherowo-Garczegorze, oraz systemu węzłów integracyjnych. Plan przewiduje też kształtowanie węzłów transportowo-logistycznych, w tym rozwoju układu drogowo-kolejowego poprawiającego dostępność do portów morskich, m.in. połączenie portu w Gdyni z obwodnicą zachodnią Trójmiasta.
Jak mówił marszałek, plan przewiduje też tworzenie warunków dla wzrostu bezpieczeństwa energetycznego całego regionu i północnej Polski w związku z możliwością lokalizacji w obszarze metropolitalnym nowych

systemowych źródeł energii. – Myślimy tu o rejonie Dolnej Wisły, między Tczewem a południową granicą województwa, w Gdańsku Rudnikach oraz energetyki jądrowej w Żarnowcu lub Lubiatowie-Kopalinie – dodał.
Plan zagospodarowania pomorskiego przewiduje również tworzenie strategicznych terenów inwestycyjnych, np. w rejonie Rusocina, rafinerii w Gdańsku i na zachód od portu w Gdyni.
Dokument określa też strukturę produktów turystycznych, w tym tras rowerowych, szlaków kajakowych i żeglarskich.
Wiceprezydent Gdańska Piotr Grzelak zwrócił uwagę, że „żadne z miast, z gmin w dzisiejszych czasach nie jest samotną wyspą, są funkcje, które się uzupełniają i te funkcje powinny być harmonizowane i dzięki planowi zagospodarowania obszaru metropolitalnego te funkcje będą w przyszłości harmonizowane".
– Obszar metropolitalny Gdańsk-Gdynia–Sopot jest pierwszym obszarem metropolitalnym w kraju, który dysponuje kompletem dokumentów, które pozwalają temu obszarowi rozwijać się w sposób dynamiczny – podkreślił Grzelak. Zaznaczył, że obszar metropolitalny obejmuje 60 gmin, z których w konsultacjach na temat planu zagospodarowania uczestniczyło 57.
Wiceprezydent Sopotu Marcin Skwierawski zaznaczył, że kluczem dla dalszej integracji metropolitalnej jest transport. – Inwestycjami o fundamentalnym znaczeniu dla metropolii i spójności naszego regionu są drogi ekspresowe S6 i S7, i będziemy wspólnie starali się o jak najszybsze dokończenie i realizację tych inwestycji – dodał.
Jakub Pietruszewski z Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego zwrócił uwagę, że plan wskazuje na konieczność ograniczenia niekontrolowanej suburbanizacji. – Czyli rozlewania się zabudowy wszędzie na podstawie miejscowych planów czy wydawanych decyzji administracyjnych, co powoduje chaos przestrzenny zwłaszcza w obszarach zurbanizowanych – wyjaśnił. Powiedział, że plan przewiduje ograniczenia dalszej ekspansji zabudowy.
Za przyjęciem Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 zagłosowało 18 radnych, przeciwko było 5 radnych z PiS. Radny PiS Jerzy Barzowski uzasadniał PAP, że „plan nie rozwiązuje wszystkich problemów całego województwa". – Istotą planowania przestrzennego jest pokazanie koncepcji rozwoju całego województwa, zwłaszcza w zakresie powszechnej dostępności do dóbr i usług – tłumaczył. – Najpierw trzeba zbudować drogi (...) w przyjętym planie nie ma wielu propozycji budowy dróg – argumentował.

Źródło: pap.pl

Armatorzy otrzymają rekompensaty za obowiązkowe kontrole graniczne.

Szwecja jest przygotowana na wypłatę rekompensat armatorom. Tamtejsze władze zapowiedziały, że będą wypłacały przewoźnikom odszkodowania z tytułu poniesionych przez nich kosztów, związanych z wprowadzeniem obowiązkowej kontroli dokumentów, która ma miejsce w wypadku przekraczania granicy.
Wielu armatorów już od dłuższego czasu głośno mówiło o poważnych problemach, jakie zrodziły się w momencie zaostrzenia kontroli granicznych. W związku z niekontrolowanym przepływem nielegalnych imigrantów, Szwecja zobowiązała przewoźników do sprawdzania dokumentów wśród pasażerów podróżujących statkami. Przywrócenie kontroli m.in. na szwedzko-duńskiej granicy wiąże się oczywiście z ponoszeniem większych kosztów przez operatorów. Zmuszeni są oni bowiem do wyznaczenia dodatkowych osób, które zajmują się właśnie sprawdzaniem tożsamości.
Szwedzkie władze poinformowały jednocześnie, że przewoźnicy, ubiegając się o wypłatę odszkodowania, będą musieli udokumentować poniesione na ten cel wydatki.
– Będzie trzeba udowodnić, że jest to wydatek bezpośrednio związany z kontrolą dokumentów, będący efektem np. zatrudnienia dodatkowego personelu. W takiej sytuacji będzie można ubiegać się o rekompensatę – wyjaśniła Anna Johansson, minister infrastruktury Szwecji.
Zadowolenia z decyzji podjętej przez szwedzkie władze nie kryją przedstawiciele Duńskiego Stowarzyszenia Armatorów. Jednocześnie eksperci zwracają uwagę, że wszystkie procedury związane z przywróceniem

tymczasowej kontroli granicznej powinny zostać uproszczone. Zauważają, że nie powinno być tak, że przewoźnicy najpierw dokonują kontroli dokumentów po jednej stronie granicy, a potem powtarzają ją jeszcze raz już na wodach terytorialnych innego państwa.
W tym roku na wypłatę rekompensat przeznaczona została suma 139 milionów koron szwedzkich. W listopadzie po raz kolejny podtrzymano decyzję o utrzymaniu kontroli dokumentów podczas przekraczania granicy pomiędzy Danią a Szwecją.
Wśród firm, które poinformowały o znaczących kosztach poniesionych w związku z wprowadzeniem obowiązkowych kontroli, znajduje się HH-Ferries. Wyliczyła ona swoje straty na 20-30 milionów koron szwedzkich.

Źródło: gospodarka morska.pl

Rząd za przepisami mającymi ograniczyć zanieczyszczanie morza przez statki.

Właściwe egzekwowanie przepisów unijnych dotyczących m.in. recyklingu statków, monitorowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego zakłada przyjęty w czwartek przez rząd projekt noweli ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.
Rada Ministrów przyjęła w czwartek projekt nowelizujący ustawę o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw, przedłożony przez ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.
„Zaproponowano zmiany, które umożliwią właściwe egzekwowanie przepisów unijnych dotyczących: recyklingu statków; monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego; zasad pobierania próbek i sprawozdawczości (chodzi o zawartość siarki w paliwach). Wdrożono również zmiany wprowadzone do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS)" – poinformowało w czwartkowym komunikacie Centrum Informacyjne Rządu.
W przypadku kontroli emisji tlenków siarki, zgodnie z projektem ustawy statki pływające pod obcą banderą – które mają już dokument świadczący o testowaniu metod redukcji emisji tlenków siarki wydany przez państwo bandery lub uznaną organizację – zostaną zwolnione z obowiązku uzyskania takiego pozwolenia od administracji polskiej.
„Dzięki temu rozwiązaniu nie dojdzie do dublowania procedury wydawania pozwoleń. Jeśli armator statku pływającego pod obcą banderą będzie miał pozwolenie wydane przez inną administrację niż polska – będzie musiał jedynie przekazać wyniki testów metod redukcji emisji tlenków siarki dyrektorowi właściwego urzędu morskiego, nie później niż po upływie pięciu miesięcy od daty ich zakończenia. W takim terminie przekazywane są wyniki testów w przypadku wydania pozwolenia przez administrację polską" – napisano w komunikacie CIR.
Wniosek o wydanie pozwolenia na przeprowadzenie na statkach pływających pod polską banderą testów metod redukcji emisji tlenków siarki wyłącznie poza polskimi obszarami morskimi, składany będzie dyrektorowi urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.
Nowe przepisy doprecyzowują sankcje nakładane na kapitana lub innego członka załogi statku za naruszenie dyrektywy unijnej dotyczącej redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych. „Kara pieniężna nieprzekraczająca 20-krotności przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za poprzedni rok ogłaszanego przez GUS będzie mogła być wymierzona m.in. za nieposiadanie ważnego pozwolenia na testowanie metod redukcji emisji tlenku siarki, za brak na statku dokumentów dostawy paliwa żeglugowego znajdującego się w zbiornikach statku lub posiadanie dokumentów nie zawierających wszystkich wymaganych informacji, zgodnie z wymogami Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki" – czytamy w komunikacie.
Ponadto, przyjęto, że minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej będzie przekazywał cyklicznie Komisji Europejskiej sprawozdania odnoszące się do spełnienia wymagań dotyczących recyklingu statków, które będą sporządzane na podstawie danych otrzymywanych od dyrektorów urzędów morskich.
Zgodnie z zaproponowanymi rozwiązaniami, armator statku poniesie karę pieniężną do 600 000 SDR (tzw. pieniądz rozrachunkowy) za to, że nie wykonuje ciążących na nim obowiązków lub łamie ustanowione zakazy, eksploatuje statek bez ważnego świadectwa inwentaryzacji lub kieruje statek do zakładu recyklingu, którego nie

ma w europejskim wykazie. Regulacja ta ma gwarantować, że statki pływające pod banderą kraju Unii Europejskiej będą recyklingowane jedynie w zakładach spełniających wymogi ochrony środowiska i BHP. Ograniczony zostanie proceder demontażu statków w miejscach do tego nieprzystosowanych, a w konsekwencji wyeliminowane zostaną wynikające z tego negatywne skutki dla zdrowia i życia ludzkiego oraz środowiska.
Zgodnie z projektowaną nowelą, dyrektor urzędu morskiego będzie odpowiedzialny za sprawdzenie, czy na statku, który wpłynął do portu, znajduje się ważny dokument zgodności, poświadczający spełnienie wymagań związanych z monitorowaniem emisji dwutlenku węgla.
„Zaproponowano, aby raporty przygotowane przez przedsiębiorstwa żeglugowe dotyczące emisji dwutlenku węgla były przekazywane właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego i Komisji Europejskiej. Przyjęto, że za niewykonanie obowiązków dotyczących raportowania i monitorowania emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego, armatorowi statku będzie grozić kara do 50 000 SDR. Obowiązkiem dyrektora urzędu morskiego będzie powiadamianie o sankcjach zastosowanych wobec określonego statku: ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, Komisji Europejskiej, Europejskiej Agencji do spraw Bezpieczeństwa na Morzu, pozostałych państw członkowskich oraz zainteresowanego państwa bandery" – przekazał CIR.
Nowe regulacje, co do zasady, mają obowiązywać po 14 dniach od daty ich ogłoszenia w Dzienniku Ustaw.

Źródło:pap.

Rozliczenie podatkowe marynarza.

O tym, gdzie marynarz zostanie obciążony podatkiem od swoich dochodów, może decydować miejsce, w którym ma on ośrodek interesów życiowych. Pomniejszenie dochodów będzie zależało też od postanowień umów o unikaniu podwójnego opodatkowania.
Polscy marynarze pracujący na statkach poza granicami Polski podlegają co do zasady opodatkowaniu w Polsce. Wbrew powszechnemu przekonaniu panującemu wśród tej grupy zawodowej przychody uzyskiwane z pracy na statkach nie podlegają automatycznie opodatkowaniu w kraju bandery lub kraju, w którym zarejestrowana jest siedziba przedsiębiorstwa zatrudniającego marynarza.
Zasadą jest, że osoby, które mają stałe miejsce zamieszkania na terytorium Polski, podlegają obowiązkowi podatkowemu od całości swoich dochodów (przychodów) bez względu na to, w jakim kraju je osiągną. Za osobę mającą miejsce zamieszkania w Polsce uważa się osobę, która posiada w Polsce ośrodek interesów życiowych lub przebywa na terytorium Polski dłużej niż 183 dni w roku.
Organy podatkowe wskazują, że ośrodek interesów życiowych danej osoby znajduje się w Polsce wtedy, gdy osoba ta jest związana z Polską poprzez m.in. więzi rodzinne, towarzyskie, zatrudnienie, miejsce wykonywania działalności gospodarczej. Związek z Polską może również wynikać z posiadania majątku w Polsce (zwłaszcza nieruchomości).
W konsekwencji jeżeli nawet ktoś w Polsce nie przebywał w danym roku podatkowym dłużej niż 183 dni, ale tutaj ma centrum swoich życiowych interesów, czyli ma tutaj najbliższą rodzinę, to najpewniej nadal będzie uznawany za polskiego rezydenta podatkowego i będzie musiał zapłacić podatek.
Zasada nieograniczonego obowiązku podatkowego jest jednak korygowana przez umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania zawarte przez Polskę. Umowy te są zwykle zawierane w oparciu o Modelową Konwencję OECD.
Zgodnie z komentarzem do Modelowej Konwencji OECD do wynagrodzeń załóg statków morskich eksploatowanych w transporcie międzynarodowym stosuje się zasadę, zgodnie z którą dochody podlegają opodatkowaniu w państwie, w którym znajduje się tzw. faktyczny zarząd przedsiębiorstwa.W konsekwencji dla rozstrzygnięcia, która umowa o unikaniu podwójnego opodatkowania znajdzie zastosowanie, decyduje to, w jakim państwie znajduje się miejsce faktycznego (rzeczywistego) zarządu przedsiębiorstwa eksploatującego statek.

Przez miejsce faktycznego zarządu rozumie się miejsce, gdzie podejmowane są kluczowe decyzje dotyczące zarządzania i spraw handlowych. Zazwyczaj takie miejsce będzie znajdować się tam, gdzie organy firmy (lub osoby sprawujące najwyższe funkcje w firmie) podejmują oficjalnie decyzje.
Uwaga! Firma może mieć wyłącznie jedno miejsce faktycznego zarządu.
Właściwa umowa międzynarodowa.
Jeśli pracodawca marynarza ma zarejestrowaną siedzibę w Singapurze, ale ośrodek decyzyjny znajduje się we Francji, to właściwą do zastosowania dla dochodów polskiego marynarza umową o unikaniu podwójnego opodatkowania będzie umowa polsko-francuska.
Czasami zdarza się jednak, że państwo, w którym znajduje się faktyczny zarząd, nie jest tożsame z państwem eksploatującym statek morski. W takich przypadkach niektóre umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania zastrzegają wyłączne prawo do opodatkowania temu państwu, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa.
Poza kwestią miejsca faktycznego zarządu przy ustalaniu właściwej umowy osoby uzyskujące dochody na statkach powinny dodatkowo śledzić na bieżąco, czy nie zaszły lub nie są planowane zmiany umów o unikaniu podwójnego opodatkowania, które w istotny sposób wpłyną na rozliczenia podatkowe w Polsce.
W celu uniknięcia podwójnego opodatkowania dochodów możliwe jest skorzystanie z odpowiedniej metody unikania podwójnego opodatkowania. W przypadku, gdy nie ma umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania, zastosowanie znajdą ogólne zasady opodatkowania wynikające z ustawy o PIT. W umowach o unikaniu podwójnego opodatkowania stosowane są dwie metody:
odliczenia proporcjonalnego (kredytu podatkowego) i
wyłączenia z progresją.

Metody unikania opodatkowania

Metoda odliczenia proporcjonalnego polega na tym, że dochód osiągnięty za granicą podlega opodatkowaniu w Polsce, ale od podatku, który jest należny w Polsce, można odliczyć podatek uiszczony za granicą w takiej proporcji, w jakiej dochód zagraniczny pozostaje do łącznej kwoty przychodów. Metoda wyłączenia z progresją przewiduje, że dochód zagraniczny jest zwolniony z opodatkowania w Polsce, a do dochodu uzyskanego w Polsce obliczamy stopę procentową na podstawie hipotetycznego podatku, jaki byłby zapłacony w Polsce, oraz łącznej kwoty przychodu. W ewidentnie gorszej sytuacji znajdują się osoby uzyskujące dochody, do których stosuje się metodę odliczenia, szczególnie jeśli w Polsce nie osiągają żadnych dochodów.

Źródło: www.omk.org.pl

Centrum interesów życiowych. Informacje w oparciu o interpretacje US.

Minister finansów uznał, że fakt posiadania w Polsce majątku, np. mieszkania, nie może przesądzać o istnieniu w Polsce miejsca zamieszkania danej osoby, podczas gdy osoba taka pracuje w innym kraju i tam przeniosła swoje centrum interesów życiowych. Taki majątek może bowiem być utrzymywany w celach inwestycyjnych (18 października 2006r., DD4/033-01023/IDy/06/1497), może być to związane z chęcią odwiedzin w Polsce np. w trakcie urlopu, czy wakacji (18 października 2006r., DD4/PB6-033-01281/PS/ZKK/06/48), czy też w celu wynajmu (14 kwietnia 2006r., PB6/033-0404-1943/05/Idy).
Urzędy skarbowe uznają, że rozpatrując kwestię ustalenia miejsca zamieszkania na podstawie centrum interesów życiowych należy brać pod uwagę posiadanie w danym kraju centrum interesów osobistych lub gospodarczych. Za „interesy osobiste" należy rozumieć powiązania rodzinne i towarzyskie danej osoby. W praktyce chodzi tutaj o sytuację, w której w danym państwie znajduje się także najbliższa rodzina danej osoby (małżonek i dzieci). Przez „interesy gospodarcze" należy natomiast rozumieć miejsce wykonywania pracy, prowadzenia działalności gospodarczej, czy też posiadanie majątku (Urząd Skarbowy w Dębicy, 5 grudnia 2005r., PO I 415/37/05; Izba Skarbowa w Gdańsku, 14 września 2005r., BI/4117-0037/05; Drugi Urząd Skarbowy w Gliwicach, 3 czerwca 2005r., IPD3/415-35/05 PBB1/423-949/05).
Często wskazuje się także, że o posiadaniu centrum interesów życiowych w danym kraju można mówić również, jeżeli dana osoba prowadzi w tym kraju nie tylko działalność gospodarczą, ale także wszelkiego rodzaju inną

działalność, w tym polityczną i kulturalną (Urząd Skarbowy Poznań-Śródmieście, 29 grudnia 2004r., ZF/415-62/04; Urząd Skarbowy Poznań-Nowe Miasto, 19 marca 2004r., ZG/4150/13/JWR/04).
Urzędy skarbowe uznawały, że miejsce zamieszkania nie ma nic wspólnego z miejscem zameldowania. Fakt zameldowania stanowi bowiem jedynie o spełnieniu wymogu prawno-administracyjnego. Możliwe jest więc posiadanie miejsca zameldowania w Polsce i jednocześnie centrum interesów życiowych w innym kraju (Urząd Skarbowy Poznań-Śródmieście, 14 kwietnia 2006r., ZD/415-16/06, Urząd Skarbowy w Gnieźnie, 16 lipca 2004r., N-DOFN/415-14/04).

Źródło: Biuletyn Morski 82/16

Na początku roku do Gdańska dopłyną kolejne dostawy irańskiej ropy dla Orlenu i Lotosu.

Jak informuje agencja Platts, na początku roku do Gdańska ma dopłynąć kolejna dostawa irańskiej ropy dla Grupy Lotos. W styczniu pierwszy ładunek ropy z Iranu ma odebrać PKN Orlen. Popyt na irański surowiec nad Wisłą rośnie, a to oznacza, że jest on konkurencyjny w porównaniu z ropą rosyjską i saudyjską.
Jak przypomina agencja, polskie firmy naftowe Grupa Lotos oraz PKN Orlen zakupiły w 2016 roku pierwsze ładunki ropy z Iranu, co daje nadzieje na długoterminowe kontrakty oraz dywersyfikację źródeł dostaw.
Powołując się na własne źródła, agencja Platts informuje, że Lotos poszukiwał tankowca typu Suezmax, którego można wyczarterować na potrzeby dostawy 1 mln baryłek irańskiej ropy dla gdańskiego koncernu. Jak przypomina agencja, pół roku temu po latach przerwy spółka odebrała pierwszy ładunek ropy z Iranu w wielkości 2 mln ton baryłek. Kolejna dostawa ma dotrzeć na początku roku, a załadunek zaplanowano na 10 stycznia w porcie na irańskiej wyspie Kharg.
Gdańska rafineria dysponuje możliwością przerobu 210 tys. baryłek ropy dziennie, a głównym surowcem jest obecnie ropa rosyjska marki Urals. Rocznie obiekt przerabia 10,5 mln ton surowca. Lotos podkreślił w grudniu 2016 r. podczas prezentacji strategii spółki do 2022 r., że z irańską firmą National Iranian Oil Company prowadzone są rozmowy dotyczące długoterminowego kontraktu na dostawy irańskiego surowca.
W tym samym miesiącu kiedy Lotos prezentował strategię Grupy, także PKN Orlen poinformował o zakupie spotowego ładunku irańskiej ropy na potrzeby rafinerii w Płocku, która dziennie jest w stanie przerobić 326 tys. baryłek ropy. Milion baryłek lekkiej ropy z Iranu ma dopłynąć do Gdańska w styczniu.
Wcześniej, bo w listopadzie 2016 roku, PKN Orlen przedłużył do końca 2017 roku długoterminową umowę na dostawę ropy z saudyjskim koncernem Saudi Aramco.

Źródło: BiznesAlert.pl.

Odszedł pierwszy komendant Daru Młodzieży.

Był ostatnim komendantem "białej fregaty" - *Daru Pomorza* i pierwszym jego następcy - *Daru Młodzieży*. Kapitan Tadeusz Olechnowicz zmarł 28 grudnia w Bremerhaven, gdzie mieszkał od wielu już lat. Był jednym z legendarnych kapitanów naszych żaglowców, całego polskiego szkolnictwa morskiego. Absolwent Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni z 1957 roku. Świetny marynarz, waleczny żeglarz, człowiek o niezwykłym uroku osobistym, znakomity ambasador biało-czerwonej bandery.
Urodził się 20 sierpnia 1936 roku w Wilnie. Z *Darem Pomorza* zetknął się po raz pierwszy 5 maja 1955 roku, gdy jako uczeń PSM-ki zaokrętowany został na żaglowcu. Po ukończeniu Szkoły rozpoczął typową morską karierę od młodszego marynarza, asystenta pokładowego przez kolejne stopnie oficerskie (był m.in. II oficerem na *Darze*

Pomorza). Z *Darem* związana jest także praca magisterska Tadeusza Olechnowicza, którą broni w Wyższej Szkole Ekonomicznej (1966), zatytułowana "Zadania szkoleniowe statku szkolnego *Dar Pomorza* a koszty podróży zagranicznych". W 1967 roku, dosyć niespodziewanie otrzymuje swoje pierwsze dowództwo. Pełni funkcję I oficera na *Świdnicy*, gdy w Las Palmas dostaje polecenia zastąpienia chorego kapitana *Huty Sosnowiec*, stojącego obok starego "liberciaka". Miał wówczas dyplom jedynie kapitana żeglugi małej, w niecały rok później mógł już przed nazwiskiem pisać kpt. ż. w.
Kolejne statki, kolejne doświadczenia. Rok 1975 to pierwsze rozmowy o funkcji komendanta *Daru Pomorza*. Kapitan Kazimierz Jurkiewicz zbliżał się do emerytury i Szkoła szukała godnego następcy. Miał początkowo jako kapitan-dubler zdobywać doświadczenie u boku starego mistrza. Życie napisało inny scenariusz. Kłopoty z sercem zmusiły kapitana Jurkiewicza do podjęcia leczenia i komendantem zostaje w zastępstwie Tadeusz Olechnowicz. Trzymiesięczny debiut - szkolna podróż wokół Europy, Wyspy Kanaryjskie, Atlantyk. Po powrocie wraca na *Dar* komendant Jurkiewicz, a Olechnowicz wraca do floty. W kolejnym roku jako dubler kapitana Jurkiewicza, płynie *Darem* na wielki zlot z okazji 200-lecia Stanów Zjednoczonych. Wreszcie w 1977 następuje historyczna zmiana - miejsce odchodzącego na emeryturę Kazimierza Jurkiewicza obejmuje Tadeusz Olechnowicz. Dowodzi "białą fregatą" w regatach Operacji Żagiel i w ostatnim rejsie do portu Kotka (1981), po którym *Dar Pomorza* staje się statkiem-muzeum.
Następny rozdział w życiu Komendanta to już nowy żaglowiec. W Stoczni Gdańskiej nadzoruje budowę, wcześniej spiera się z Kazimierzem Jurkiewiczem o wyposażenie studenckich kubryków - Olechnowicz jest zwolennikiem koji, stary Komendant chciałby hamaki, jak na poprzednim *Darze*. Wygrywają koje i po próbach stoczniowych *Dar Młodzieży* staje 4 lipca w Gdyni przy Nabrzeżu Pomorskim do pierwszego podniesienia bandery.
W dziewiczej podróży, podczas regat The Cutty Sark Tall Ships Races, *Dar Młodzieży* zasłynął akcją ratowania poparzonego członka załogi niemieckiego jachtu *Peter von Danzig*. Żaglowiec mimo zaangażowania w akcję ratowniczą, zdołał jeszcze wygrać wyścig na trasie Falmouth-Lizbona, a postawa komendanta i załogi uhonorowana została przez Polski Komitet Olimpijski nagrodą "Fair Play". Komendant Olechnowicz poprowadził także pierwsze wielkie oceaniczne wyprawy *Daru Młodzieży* - w latach 1983/84 r. na zlot żaglowców uświetniający 400-lecie zamku w japońskiej Osace (z pierwszym przekroczeniem równika), i do Kanady na wielki zlot z okazji 450-lecia odkrycia Drogi Św. Wawrzyńca przez Jacquesa Cartier. Startował i wygrywał w regatach wielkich żaglowców.
Kapitan Olechnowicz był niezwykle popularny w środowisku ludzi związanych ze szkoleniem pod żaglami. Atrakcyjny towarzysko, z równą swobodą obracał się wśród koronowanych głów, wielokrotnie odwiedzających pokład *Daru Młodzieży* jak i wśród kolegów - kapitanów, ludzi morza. Cieszył się także sympatią i szacunkiem studentów odbywających morskie praktyki pod Jego dowództwem. Dowodził fregatą w latach 1982-1984 i 1991-1992.
Tadeusz Olechnowicz wiele lat temu osiadł w Bremerhaven, rozluźniły się w sposób naturalny kontakty z macierzystą uczelnią - Akademią Morską w Gdyni, uczestniczył jednak m.in. w obchodach 25- lecia podniesienia bandery na *Darze Młodzieży*. Odwiedził po raz ostatni swój żaglowiec w Bremerhaven dwa lata temu. Podczas tegorocznej wizyty Daru w Bremerhaven, prezent na 80-te urodziny, odebrała w salonie Daru Edith - żona Komendanta. On sam nie czuł się już najlepiej.
Podczas tradycyjnego Święta Szkoły, 8 grudnia, w głównej auli Akademii Morskiej w Gdyni wyświetlony został film dokumentalny Michała Dąbrowskiego pt. "Ted" - poświęcony Tadeuszowi Olechnowiczowi. Było to, jak się okazało, symboliczne pożegnanie z Komendantem - znakomitym absolwentem Uczelni. Zapisanym mocno w jej historii i w historii biało-czerwonej bandery.

Źródło:AkademiaMorska.pl

15 cech osób odpornych psychicznie.

By osiągnąć założone cele nie wystarczy inteligencja i talent. Niezbędna jest odporność psychiczna, którą - w porównaniu do dwóch poprzednich - można trenować.
Odporność psychiczna to klucz do sukcesu – uważa dr Aldo Civico, antropolog, mediator, wykładowca Rutgers i Columbia University. W swojej karierze spotkał on wiele osób, które osiągnęły obiektywny sukces: sportowców, biznesmenów, polityków, celebrytów. Stwierdził, że **wszystkich tych ludzi sukcesu łączy jedna cecha – odporność psychiczna**. By osiągnąć postawione przed sobą cele nie wystarczy inteligencja i talent. Badania pokazują, że w 80 proc. za odniesione sukcesy odpowiadają określone cechy składające się na odporność psychiczną – pisze dr Civico.
To dobra wiadomość! Bo o ile z talentem rodzimy się lub nie, o tyle odporność psychiczną możemy wytrenować. Civico wyróżnił piętnaści nawyków osób odpornych psychicznie. Zaleca on, by czytając o nich, zastanawiać się które już posiadamy, a nad którymi trzeba jeszcze popracować:
1. Pielęgnowanie samoświadomości. Ludzie, którzy doświadczają doskonałości w życiu, wykształcili emocjonalną doskonałość. To znaczy, że rozumieją swoje emocje. Kiedy doświadczają negatywnych uczuć wiedzą, że nie należy się w nich zanurzać, lecz nadać im sens i uczyć się z nich. Niektórzy, aby być świadomymi swoich stanów, prowadzą dzienniki.
2. Praca nad pewnością siebie. Osoby odporne psychicznie wiedzą co mogą kontrolować, a czego nie. Nadają znaczenie wydarzeniom. Pewność siebie daje im wiarę w to, że mogą osiągnąć zamierzony cel.
3. Przeformułowywanie negatywnych myśli. Osoby odporne psychicznie unikają zanurzania się w negatywnych myślach, wątpliwościach. Nauczyły się nadawać im nowy sens tak, by te działały motywująco. Używają ich jako przypomnienia o tym ile mają w życiu, ile już osiągnęły, jaki jest ich cel. Niektórzy zapisują motywujące myśli i zostawiają na widoku.
4. Jasny sens. Osoby odporne psychicznie nie tylko wiedzą czego chcą, ale też dlaczego mają taki, a nie inny cel. Jasno określony sens działania pomaga im i motywuje, gdy natrafiają na przeszkody i wyzwania. Sens działania jest dla nich paliwem.
5. Sprecyzowane cele. Osoby odporne psychicznie mają wyznaczone cele, do których dążą. Są one konkretne, doprecyzowane, mierzalne – długo i krótkoterminowe. Nie tyczy się to wyłącznie kariery zawodowej, ale również życia osobistego, zdrowia – wszystkich obszarów funkcjonowania. Cel działa jak magnes.
6. Dyscyplina. Poprzez dyscyplinę manifestuje się odporność psychiczna – zaobserwował dr Civico. Osoby odnoszące sukcesy nieustannie pracują nad samodyscypliną.
7. Otwartość na zmiany. To, co pomaga dotrzeć do ustalonego celu to elastyczność czyli umiejętność dostosowywania się do zmieniających się warunków. Osoby otwarte na zmiany rozumieją potrzebę ciągłego wzrostu. Cieszą się nie tylko z rezultatów swoich działań, ale też z drogi, którą pokonały.
8. Odpowiedzialność. Odporni mają zerową tolerancję dla wymówek. Nie mają w nawyku winić innych/świat/ okoliczności za swoje porażki. Biorą pełną odpowiedzialność.
9. Umiejętność odmawiania. Kiedy muszą, wiedzą jak odmówić w sposób konstruktywny i pełen szacunku. A żeby osiągnąć swoje cele odmawiają nie raz.
10. Kult empatii. Odporności psychicznej nie należy mylić z dystansowaniem się. Osoby odporne są wrażliwe na otoczenie, w którym żyją i na napotykanych ludzi. Ciekawią ich inni, odmienne spojrzenie na świat.
11. Nie ma porażek, jest tylko informacja zwrotna – oto zasada, którą kierują się odporni psychicznie. Jeśli coś nie poszło po ich myśli to stanowi element wiedzy niezbędnej, by następnym razem się udało.
12. Otwartość na krytycyzm. Osoby odporne psychicznie nie zastanawiają się nad tym co myślą o nich inni. Skupiają się na nieustannej nauce, a krytyka jest jej formą. Mają w sobie pokorę, która każe im wierzyć, że zawsze można być lepszym. Wiedzą, że sukces wymaga ciągłego wysiłku, bo kto nie idzie do przodu, cofa się.
13. Problemy przekute w możliwości. Osoby odporne nie stawiają się w roli ofiar, starają się nie tracić energii na użalanie nad sobą. W problemach i komplikacjach widzą możliwość wzrostu i nauki.

14. Trening wdzięczności. Odporni żyją w stanie ciągłej wdzięczności za doświadczenia życiowe. Nie rozróżniają na dobre, za które należy być wdzięcznym i złe, za które nie należy. Starają się doceniać wszystko co im się przydarza.
15. Praca nad ciałem. Odporni psychicznie żyją w harmonii. Doceniają istotę energii życiowej. Dbają nie tylko o życie osobiste i karierę, ale też o ciało i zdrowie. Regularnie ćwiczą, odżywiają się zdrowo.
Dr Aldo Civico jest antropologiem współpracującym z Rutgers University, dyrektorem International Institute for Peace, mediatorem. Przewodniczył Center for Conflict Resolution na Columbia University. Jest ekspertem w dziedzinie budowania strategii pokojowych i rozwiązywania konfliktów. W swojej karierze działał m.in. w organizacjach walczących z sycylijską mafią. Brał również udział w pokojowych działaniach między rządem kolumbijskim a partyzantami.

Źródło:Charaktery.eu

Wydarzyło się 02 stycznia - kalendarium

02 stycznia jest 2.dniem w kalendarzu gregoriańskim.
Do końca roku pozostaje 363 (w latach przestępnych 364) dni.
02 stycznia wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:
1814 r. – VI koalicja antyfrancuska: wojska rosyjskie i pruskie zdobyły Wolne Miasto Gdańsk..
1929 r. - Rozpoczęła się działalność przewozowa PLL LOT na pięciu liniach krajowych oraz linii zagranicznej Katowice-Brno-Wiedeń..
1936 r. – Sejm RP przyjął ustawę o amnestii.
1951 r. – Utworzono przedsiębiorstwo żeglugowe Polskie Linie Oceaniczne z siedzibą w Gdyni..
1994r. – Odbył się 2. Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy.

Kadra A.

O tym, że nasz futbol znajduje się w stanie rozkwitu nikogo przekonywać nie trzeba. Ćwierćfinał Euro 2016 wywalczony przez reprezentantów Polski i grupa Ligi Mistrzów, w której zaistniała Legia Warszawa, przeskakując na dodatek do wiosennej tury Ligi Europy, to dowody trudne do zakwestionowania. A przecież hitem wszech czasów dla zawodników urodzonych między Tatrami a Bałtykiem okazało się letnie okno transferowe. Cenione i wysoko notowane zagraniczne kluby na pupili Adama Nawałki wydały grubo ponad 100 milionów euro. Słowem - tak dobrze nie było nigdy wcześniej!
Pewnie, reprezentacja Polski ma na koncie trzecie miejsca w mundialach, Widzew Łódź kwalifikował się do półfinału Pucharu Mistrzów, Górnik Zabrze wystąpił nawet w finale Pucharu Zdobywców Pucharów, zaś Legia Warszawa w półfinałach obu tych rozgrywek, oraz w ćwierćfinale Champions League, ale to wszystko zamierzchłe czasy. A zważywszy na dynamikę rozwoju futbolu w ostatnich dekadach - nawet prehistoria. Dziś już bardzo ostrożnie trzeba wypowiadać wyświechtaną przez lata formułkę, że pieniądze w piłkę nie grają. Kasa ma bowiem kolosalny wpływ na pogłębianie przepaści między najlepszą częścią Europy - liczoną od Madrytu i Barcelony, wiodącą przez Londyn i Manchester, dotykającą Paryża oraz Turynu, i zasięgiem obejmującą Monachium - a resztą świata. Prawda jest bowiem taka, że cała reszta jest niczym plankton dla wspomnianych wielorybów, dlatego tym bardziej miłe, że z pańskiego stołu - i to wcale nie resztkami - mogą pożywić się nasze zespoły, a także poszczególni zawodnicy. A i w redakcji „PN" mieliśmy wielką frajdę przyznając tradycyjne klasy

w dorocznym rankingu polskich piłkarzy. Epitet: międzynarodowa pojawiał się - i to zasadnie, bez naciągania - z niespotykaną częstotliwością w nowożytnej erze futbolu, którą (mocno umownie), datujemy na początek obecnego stulecia.
W każdym razie elektorzy w składzie: Michał Czechowicz, Adam Godlewski, Paweł Gołaszewski, Łukasz Konstanty, Zbigniew Mroziński, Zbigniew Mucha, Leszek Orłowski i Przemysław Pawlak, który był sekretarzem wyborów, z wielką przyjemnością pracowali przy tworzeniu niniejszej klasyfikacji. Czytelnikom życzymy dobrej lektury, sobie podobnych doznań przy podsumowaniu kolejnego roku, zaś piłkarzom - utrzymania wznoszącego trendu co najmniej do rosyjskiego mundialu. Amen!

BOCZNI POMOCNICY

Kamil Grosicki w minionym roku wykonywanie swoich popisowych numerów doprowadził do perfekcji. Może nie ma ich zbyt wiele, ale robi je tak szybko, że wszyscy obrońcy się nabierają. To polski Arjen Robben, utrapienie dla rywali, języczek u wagi. Oby jak najdłużej dopisywała mu młodzieńcza werwa i dobra forma fizyczna, bo bez nich straci wszystko. Jakub Błaszczykowski był naszym najlepszym piłkarzem na Euro. W czerwcu wzniósł się na wyżyny już dlań nieosiągalne w futbolu klubowym: nie był liderem w Fiorentinie, nie jest nim w Wolfsburgu. Bartosz Kapustka jest tak dobrym zawodnikiem, co udowodnił na początku Euro, że po prostu nie mieści się w głowie, iż Claudio Ranieri ma go tam, gdzie nie ma nosa. Wyjątkowo źle chłopak trafił z transferem. Sławomir Peszko statystyki goli i asyst ma gorsze niż kilku zawodników z niższych pozycji, ale trzeba docenić jego istotne, choć kilkuminutowe zaledwie, wkłady w zwycięstwa reprezentacji. To po prostu zawodnik, który zawsze wie, co zrobić z piłką, niezawodny dzięki dojrzałości. Paweł Wszołek był wiosną jednym z liderów zespołu Serie A, mniejsza o to, że spadkowicza. W Anglii dopiero zdobywa teren. Napędzany gigantyczną ambicją Michał Kucharczyk utrzymał poziom, ale chyba o reprezentacji już może zapomnieć. Patryk Małecki w ładnym stylu powrócił do krajowej elity, oby głowa tym razem wytrzymała powodzenie. Przyszłość wszechstronnego Przemysława Frankowskiego wydaje się być na prawej obronie, gdzie może zostać prawdziwą gwiazdą. Dopóki gra Lecha była uzależniona od Szymona Pawłowskiego, Kolejorz miał kłopoty, bo było to uzależnienie niezdrowe; Pawłowski jest wciąż dobrym piłkarzem, ale już raczej się zwija niż rozwija. Rafał Boguski wspaniale finiszował. Krzysztofa Janusa można nie cenić jako piłkarza jednostronnego, ale trzeba szanować jego liczby. Maciej Makuszewski na pewno nie skompromitował polskiego futbolu w Portugalii, w Lechu miał zaś momenty dobre, a nawet bardzo dobre. Łukasz Janoszka to solidna, ligowa firma, a Grzegorz Bonin to zawodnik, który nawet w słabym meczu zawsze zagra kilka takich piłek, że czapki z głów.

Klasa międzynarodowa:
1. Kamil Grosicki

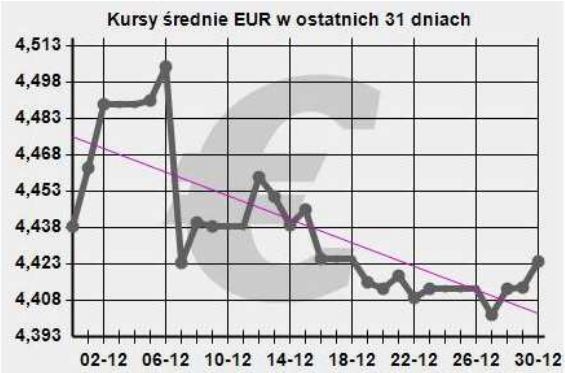
Klasa reprezentacyjna:
2. Jakub Błaszczykowski

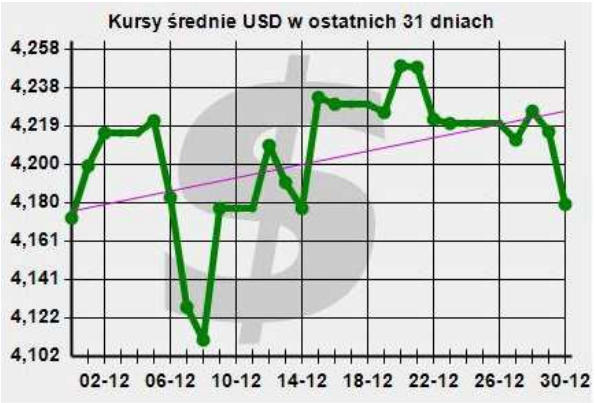
Klasa krajowa:
3. Bartosz Kapustka
4. Sławomir Peszko
5. Paweł Wszołek
6. Michał Kucharczyk
7. Patryk Małecki
8. Przemysław Frankowski
9. Szymon Pawłowski
10. Rafał Boguski
11. Krzysztof Janus
12. Maciej Makuszewski
13. Łukasz Janoszka
14. Grzegorz Bonin

.

Źródło:PilkaNozna.pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)

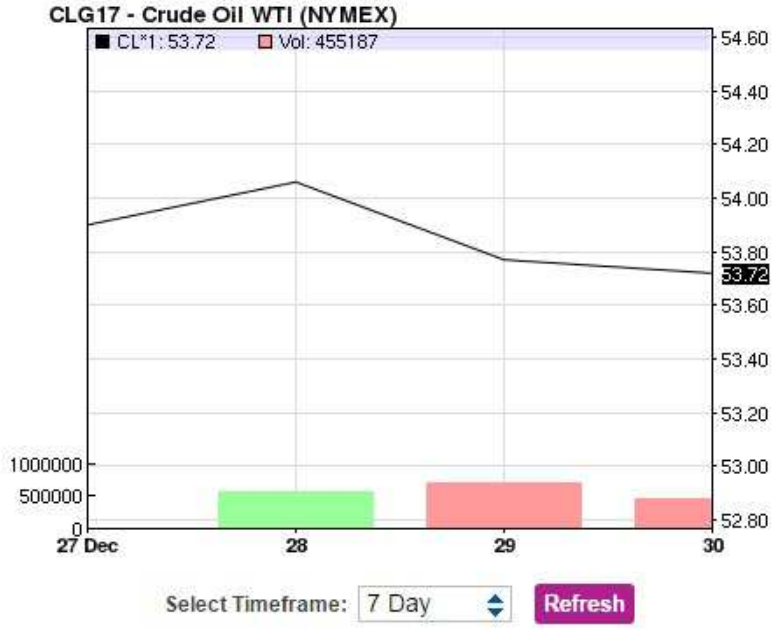




Crude Oil

WTI (NYMEX) Price

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



Rozrywka

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

• • •

Wzięto biologa, matematyka i fizyka i poproszono ich by wymyślili coś, co pozwoli zawsze wygrywać na wyścigach konnych. Po miesiącu spotykają się ponownie i opowiadają o postępach swojej pracy:
Biolog - W ciągu miesiąca stworzyłem nową rasę koni, które odróżniają się nadzwyczajną prędkością, wytrzymałością i prawie zawsze wygrywają. By przeprowadzić selekcję i udoskonalić tę rasę potrzeba mi kilku miesięcy.
Matematyk - Mam już prawie opracowaną teorię, która opisuje prawdopodobieństwo wygrania w każdym konkretbym biegu, teraz potrzebuję tylko 1000 dol, pomocnika i pół roku pracy by sprawdzić wyniki moich obliczeń.
Fizyk - Do tego by dokończyć pracę, potrzebuję 1000000 dolarów, wyposażonego labolatorium i zespołu asystentów, praca potrwa około 10 lat. Jednak na chwilę obecną mam już gotową teorię każdorazowego zwycięstwa płynnego sferycznego konia w próżni doskonałej.