Polskie firmy na targach SMM w Hamburgu.

Targi SMM to jedna z największych i najważniejszych imprez światowego przemysłu okrętowego. Co dwa lata do Hamburga przyjeżdżają światowi liderzy budowy i remontu statków, produkcji najnowocześniejszego wyposażenia okrętowego, technologii i inżynierii morskiej oraz decydenci szeroko rozumianej gospodarki morskiej. Coraz więcej jest na nich także wystawców z Polski.

– To największe wydarzenie związane z branżą morką, więc nie mogło nas na nim zabraknąć – mówi Grzegorz Pettke z Polskiego Rejestru Statków. – Jest to dla nas także okazja do zaprezentowania naszym kontrahentom nowych produktów i opowiedzenia o nich w bezpośredniej formie. Zdobyte podczas targów kontakty owocują przez lata, o czym przekonują się kolejne polskie firmy.

– Jesteśmy regularnie obecni w Hamburgu, Petersburgu, Dubaju, na tagach kolejowych w Berlinie, ale też w Gdańsku i Bydgoszczy– mówi Zdzisław Rakocy, prezesem Famor S.A. – Wszystkie te wydarzenia są dla nas ważne i nigdy nie wiadomo, które z nich zaowocuje dobrym kontraktem. W przypadku tegorocznych SMM nasza obecność zwróciła się już praktycznie pierwszego dnia. Aktualnie najbardziej promowanym przez nas i budzącym największe zainteresowanie kontrahentów produktem, jest sterowanie elektryczne drzwiami wodoszczelnymi przeznaczonymi na statki pasażerskie. Nasz produkt na tle konkurencji wyróżnia przede wszystkim cicha praca – dodaje.

Wielka skala, bezpośrednie rozmowy

Według danych przekazanych przez organizatorów w tegorocznej edycji targów wzięło udział 2.200 wystawców z 66 krajów. O skali hamburskiego przedsięwzięcia świadczy także bardzo duża liczba imprez towarzyszących - kongresów, konferencji, seminariów, sympozjów, warsztatów i oficjalnych przyjęć.

W czasie każdej edycji targów kilkadziesiąt wiodących firm ogłasza wprowadzenie do swojej oferty nowych, innowacyjnych produktów i prezentuje najnowsze rozwiązania technologiczne. W tym roku duże wrażenie zrobił na nas między innymi najnowszy, zintegrowany symulator okrętowy firmy Kongsberg oraz propozycje nowatorskich rozwiązań wykorzystywania dronów (powietrznych i podwodnych) w przemyśle morskim. Nie brakuje też oryginalnych sposobów prezentacji ofert i produktów, które nie wzbudzają jednak większego zainteresowania przedstawicieli branży.

Magdalena Bulc, dyrektor zarządzający AHB Service, zaznacza jednak, że dla wielu firm liczy się już sama obecność na tych prestiżowych targach SMM oraz, że ważne jest już samo podtrzymywanie kontaktów z kontrahentami.

– W bezpośrednich rozmowach kładziemy nacisk na to, że się rozwijamy, wprowadzamy nowe technologie, a jakość świadczonych usług pozostaje dla nas najważniejsza – podkreśla.

Polska tradycja

– Targi w Hamburgu są dla nas bardzo ważnym wydarzeniem i regularnie bierzemy w nich udział – mówi Monika Malec ze stoczni CRIST. – Zależy nam na obecności tutaj ponieważ naszymi kontrahentami są głównie firmy zagraniczne i to zarówno jeśli chodzi o zamawiających, jak o producentów części do statków.

Na tegorocznych targach niektóre polskie firmy obchodziły także swoje jubileusze: 80 lat istnienia Polskiego Rejestru Statków oraz 90-lecie Stoczni Remontowej NAUTA podkreślało wieloletnią tradycję polskiego przemysłu morskiego. Nie brak było też jednak debiutantów.

– Pojawiliśmy się tu po raz pierwszy i liczymy na poszerzenie grona naszego klientów o firmy z Europy i świata – mówi Ewa Lewandowska, prezes spółki MPL TECHMA – Reprezentujemy polską myśl techniczną, wśród naszych pracowników mamy znakomitych inżynierów i jestem przekonana, że możemy zaproponować rozwiązania z zakresu automatyki okrętowej na najwyższym poziomie.

Targi SMM posłużyły tysiącom odwiedzających do zapoznania się z ciekawymi, często innowacyjnymi produktami i usługami, a także do nawiązywania stałej międzynarodowej współpracy.

– Na targach pojawiamy się po raz drugi z kolei, a nasza oferta obejmuje szeroko pojęte zamknięcia otworów okrętowych – mówi Przemysław Hoffman z firmy PROMAP. – Staramy się rozwijać i powiększać nasze stoisko, prezentujemy się także wspólnie z uznaną na rynku okrętowym holenderską spółką Wigo. Ważnym dla nas

klientem są zarówno osoby, które poszukują jednego okna lub bulaja, jak i firmy poszukujące pełnego wyposażenia dużych jednostek.
W tym roku wystawa SMM została też powiększona o nową halę związaną z LNG i "zielonymi" technologiami (w tym rozwiązaniami dual-fuel, ogniwami paliwowymi oraz rozwiązaniami związanymi ze składowaniem i bunkrowaniem LNG w portach). Ekologię symbolizowała też zainstalowana przed głównym wejściem śruba napędowa - dzięki jej zastosowaniu możliwe jest zmniejszenie emisji szkodliwych substancji do atmosfery. Wrażenie zrobiło nas także 25 pawilonów narodowych, w których pod jedną flagą prezentowały się różne, nierzadko konkurujące se sobą podmioty. Niestety, na targach SMM 2016 zabrakło pawilonu polskiego.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Największy i najdroższy amerykański niszczyciel opuścił w końcu stocznie.

Po ponad 5 latach USS Zumwalt - przyszłość amerykańskiej marynarki, w końcu opuścił stocznię Bath Iron Works. Na pierwszą misję ten nowoczesny niszczyciel ma wyruszyć w 2018 roku. Ten okręt to prawdziwe dzieło XXI wieku. Napakowany najnowszymi technologiami niszczyciel USS Zumwalt to największa tego typu amerykańska jednostka. USS Zumwalt to prototypowy niszczyciel nowej generacji typu DDG-1000. Okręt został nazwany na cześć admirała Elmo Zumwalta. Stępkę pod jednostkę położono 17 listopada 2011 roku, wodowanie odbyło się 29 października 2013 roku, zaś 12 kwietnia 2014 roku została ochrzczona. To pierwsza z trzech jednostek tej klasy.
Zumwalt jest wyposażony w najnowocześniejsze dostępne technologie. Wśród nich można wymienić: zintegrowany system zasilania (Integrated Power System), radar dwupasmowy (Dual Band Radar)), zintegrowany system broni podwodnej (Integrated Undersea Warfare System), zaawansowane działo (Advanced Gun System), przeszywający, odwrócony dziób kadłuba, system obronnych atrap przeciwko pociskom naprowadzanym na podczerwień oraz autonomiczny system przeciwpożarowy (Autonomic Fire Suppression System).
Jednostka będzie także korzystać z pełnego wachlarza technologii stealth – minimalnego RCS oraz minimalnych sygnatur akustycznej, w podczerwieni oraz magnetycznej. Jego załoga będzie liczyć 158 osób, czyli o połowę mniej niż na dzisiejszych niszczycielach, co jest zasługą mocno posuniętej automatyzacji. Zumwalt, dzięki mocnym generatorom mocy, będzie zdolny w przyszłości obsługiwać bronie laserowe. Budowa jednostki mocno się przedłużyła. Z początku amerykańska marynarka planowała budowę 32 takich statków, ale ta liczba szybko zmalała do trzech. A konstrukcja każdego z nich to wydatek rzędu 4 mld dolarów.
USS Zumwalt w liczbach
wyporność - 14 000 długich ton
długość - 183 m
szerokość - 24,1 m
zanurzenie - 8,4 m
napęd - 78 MW (dwie turbiny gazowe Rolls-Royce MT-30 i pomocnicze silniki Diesla)
prędkość - 30,3 węzły
załoga - 142 oficerów i marynarzy
uzbrojenie - rakietowych RIM-162 Evolved Sea Sparrow (ESSM)
pociski BGM-109 Tomahawk
przeciwokrętowe rakietotorpedy (VL-ASROC)
2 działka 30 mm Mk 46 Mod 2
radar dozoru przestrzeni nawodnej i powietrznej AN/SPY-3
radar kierowania ogniem i walki elektronicznej AN/SPY-4
wyrzutnie celów pozornych SRBOC
wyrzutnie pułapek MK-53 Decoy Launching System
wyposażenie lotnicze - 2 helikoptery SH-60 LAMPS lub 1 MH-60R i UAV

Źródło: gospodarkamorska.pl

Około 2300 migrantów przypłynęło jednego dnia z wybrzeży Afryki.

Około 2300 migrantów przypłynęło do Włoch w sobotę 10/09, w kolejnym dniu ich masowego napływu z wybrzeży Afryki. Służby morskie i załogi statków przeprowadziły w Cieśninie Sycylijskiej 18 operacji ratunkowych. Podczas operacji na Morzu Śródziemnym, koordynowanych przez włoską straż przybrzeżną, załogi patrolujących je statków z Hiszpanii i Irlandii oraz jednostki organizacji Lekarze bez Granic i Save The Children przyszły na ratunek ludziom na 17 pontonach i na łodzi.
Migranci w najbliższych godzinach trafią do włoskich portów, a stamtąd do przeznaczonych dla nich ośrodków. Od początku tego roku do Włoch przypłynęło ponad 125 tysięcy migrantów.
W stałych ośrodkach i tymczasowych strukturach w całym kraju przebywa nienotowana nigdy wcześniej liczba 153 tysięcy osób.

Źródło:pap.pl

Siły Haftara na wschodzie opanowały kluczowe porty naftowe.

Siły lojalne wobec działającego na wschodzie Libii dowódcy Chalify Haftara opanowały w niedzielę 11/09 co najmniej dwa kluczowe porty naftowe. Przejęcie obiektów z rąk sił lojalnych wobec popieranego przez ONZ rządu grozi nowym konfliktem o zasoby tego kraju, członka OPEC.
Rzecznik samozwańczej Libijskiej Armii Narodowej, sił nieuznawanych przez społeczność międzynarodową, powiedział, że jej żołnierze przejęli kontrolę nad portami As Sidr, Ras al-Unuf i Marsa al-Burajka (Brega), ale wciąż napotykają opór w porcie Az-Zuwajtina i wokół położonego nieopodal miasta Adżdabija.
Państwowy koncern naftowy National Oil Corporation (NOC) potwierdził, że Ras al-Unuf i As Sidr zostały w pełni opanowane przez siły Haftara, podczas gdy Az-Zuwajtina wciąż stawia opór.
Jak pisze agencja Reutera, ataki wojsk Haftara, który sprzeciwia się popieranemu przez ONZ rządowi jedności narodowej z siedzibą w Trypolisie, na główne porty naftowe Libii popycha ten kraj ku zakrojonej na szerszą skalę walce o zasoby naftowe i zakłóca próby wznowienia produkcji tego surowca.
Konflikt zbrojny, kłótnie polityczne i ataki bojowników doprowadziły do zmniejszenia produkcji ropy naftowej w Libii do około 200 tysięcy baryłek dziennie z 1,6 mln baryłek dziennie, które wydobywano w tym kraju przed rewoltą, która doprowadziła do obalenia Muammara Kadafiego w 2011 roku.
Haftar, były generał armii i postać powodująca podziały w Libii, od kiedy Kadafi został obalony, opierał się próbom włączenia go do zjednoczonych sił zbrojnych, a także przezwyciężenia podziałów między wschodnimi i zachodnimi regionami Libii - pisze agencja Reutera.
Wiele osób w zachodniej Libii i Trypolisie krytykuje Haftara jako dawnego sojusznika Kadafiego skłaniającego się ku ustanowieniu dyktatury wojskowej. Z kolei dla wielu ludzi na wschodzie, którzy czują się opuszczeni przez stolicę, stał się figurantem politycznym.
Ataki sił Haftara komplikują podejmowane przez Zachód próby zbliżenia rywalizujących ze sobą frakcji zbrojnych pod rządami gabinetu jedności narodowej i ustabilizowania kraju, w którym chaos pozwolił bojownikom islamskim i przemytnikom migrantów na działanie na znacznych obszarach.
W połowie sierpnia libijski parlament nie udzielił wotum zaufania rządowi jedności narodowej. Głosowanie odczytano jako cios dla międzynarodowych wysiłków w celu rozwiązania kryzysu w głęboko podzielonej Libii; nie jest jasne jednak, jaki jest teraz status tego rządu. Po głosowaniu niektórzy deputowani uważali, że rząd automatycznie ulegnie rozwiązaniu, podczas gdy jego zwolennicy to kwestionowali.

Źródło:pap.pl

Wycieczkowiec wbił się w molo.

300-tonowy statek wycieczkowy ze 151 osobami na pokładzie uderzył w molo na londyńskiej Tamizie. Do wypadku doszło wskutek pożaru silnika.
Do zdarzenia doszło w niedzielne popołudnie, w pobliżu londyńskiej dzielnicy Canary Wharf, popularnym miejscu turystycznym i dzielnicy biznesowej centrum Londynu. Ogień ugaszono zanim strażacy przybyli na miejsce. Pasażerowie i załoga zostali ewakuowani. Na szczęście nikt nie ucierpiał.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Mars zamierza zwiększyć udziały w stoczni Crist.

MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych (MSTFI), zarządzające funduszem MARS, chce zwiększyć swoje udziały w stoczni Crist. Należąc do Polskiej Grupy Zbrojeniowej Fundusz przejąłby w ten sposób kontrolę nad spółką. PGZ z kolei zamierza przejąć kluczowe udziały w Stoczni Marynarki Wojennej.
Stocznia Crist od 1990 roku działa na rynku. Powstała jako prywatne przedsięwzięcie Krzysztofa Kulczyckiego i Ireneusza Ćwirko. W 2013 roku 35 proc. udziałów w zakładzie poprzez Fundusz Mars przejęła Agencja Rozwoju Przemysłu. Te aktywa zostało potem przekazane PGZ.
Polska Grupa Zbrojeniowa chce stworzyć silną grupę stoczni, które uczestniczyłyby w realizacji zamówień na modernizację Marynarki Wojennej RP. PGZ poprzez Fundusz Mars kontroluje już Stocznię Remontową Nauta, szczecińską Stocznię Gryfię oraz Energomontaż Północ z Gdyni. Do tego pokaźnego portfela ma teraz dołączyć Crist.
- Prowadzone rozmowy są w toku i dotyczą określenia roli i zakresu wykonywanych w stoczni Crist kontraktów oraz kwestii zaangażowania właścicielskiego w spółce. Naszym celem jest zwiększenie udziałów w stoczni do poziomu wyższego niż 35 proc. W konsekwencji chcemy doprowadzić do zacieśnienia współpracy operacyjnej pomiędzy stocznią Crist a innymi spółkami, w których mamy większościowy pakiet akcji. Zaangażowanie stoczni Crist w realizację projektów wojskowych to dobry kierunek rozwoju, ale jest za wcześnie, by na tym etapie mówić o szczegółach - powiedział portalowi Trojmiasto.pl Jerzy Łopatyński z MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych.
PGZ to lider polskiego przemysłu zbrojeniowego, główny partner MON i globalnych koncernów zbrojeniowych w procesie modernizacji polskiej armii. Tworzy Grupę ponad 60 spółek, które zatrudniają około 17,5 tys. wysokiej klasy specjalistów. Dzięki wykorzystaniu potencjału polonizacji technologii, ścisłej współpracy z polską nauką oraz naciskowi na proces badawczo-rozwojowy, PGZ oferuje innowacyjne produkty zwiększające bezpieczeństwo Polski.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Program rewitalizacji żeglugi śródlądowej - przywrócić szlakom europejskie standardy.

Aż do lat 90. XX wieku naturalne szlaki rzeczne odgrywały istotną rolę w systemie transportowym naszego kraju. 30 lat temu minął czas, kiedy po samej Odrze barki i inne statki transportowe przewoziły 17 mln ton węgla, rudy i konstrukcji rocznie. Dziś na pokładzie rzecznych barek przewozi się mniej niż 1% całej krajowej masy towarowej, a sama gospodarka wodna jest w równym stopniu zaniedbana. Plany Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej dążą do zmiany tego stanu rzeczy. W wielomiliardowy projekt rewitalizacji szlaków rzecznych będą zaangażowane zarówno środki unijne, jak i fundusze firm energetycznych, banków, ubezpieczycieli, portów i podmiotów prywatnych. To unikalny projekt w historii gospodarczej kraju.

Jak obecne w kraju wykorzystuje się drogi śródlądowe oraz jakie środki są potrzebne do przywrócenia głównych rzek do stanu żeglowności? Jak mogłoby wyglądać prawidłowe wykorzystanie naturalnych dróg transportowych w naszej części Europy?

Za sprawą długoletnich zaniedbań i arogancji odciskającej swoje piętno na sektorach gospodarki wodnej, żegluga śródlądowa dosłownie zamierała. Dla kontrastu w Europie Zachodniej już dawno zauważono, że żegluga śródlądowa jest jednym z elementów całego systemu transportowego i to zarówno w układach południkowych (północ-południe), jak i równoleżnikowo jako siatka dróg wodnych. Dla przykładu Niemcy stworzyli w swoim kraju sieć dróg wodnych na wzór funkcjonującej sieci autostrad. Żegluga nie jest więc w Europie Zachodniej postrzegana jako jeden z elementów systemu transportowego, tylko część łańcucha transportowego. Żegluga śródlądowa znakomicie uzupełnia pozostałe dwie gałęzie transportu - kolej i transport drogowy. W niektórych sytuacjach statki żeglugi rzecznej są postrzegane jako zasadnicze ogniwo transportu. W Holandii z tej właśnie perspektywy patrzy się na transport rzeczny mimo, że kraj ten rozwinął imponującą sieć dróg lądowych. Efekty takiej polityki są widoczne jak na dłoni. W Holandii 42% towarów przewozi się za pośrednictwem transportu wodnego, w Belgii 15%, w Bułgarii 13%, w Niemczech ponad 12%. Dla porównania w Polsce obroty towarowe transportu rzecznego nie wynoszą nawet ułamkowej części procenta. By zmienić ten stan rzeczy należy stawiać na umiędzynarodowienie polskich dróg wodnych. Funkcjonowanie w systemie dróg międzynarodowych jest tu kluczową sprawą, gdyż pociąga za sobą możliwości korzystania z wielu zróżnicowanych dróg finansowania. Pozostanie w obszarze lokalnych dróg wodnych zamyka Polskę w komunikacyjnym zaścianku i skazuje na konieczność ponoszenia samodzielnych, wielomiliardowych wydatków finansowanych w całości z kieszeni polskiego podatnika, ponoszącego ciężar spłacania kredytów zaciągniętych przez państwo. Stworzenie odpowiedniej infrastruktury dla budownictwa wodnego wiąże się z koniecznością ponoszenia olbrzymich wydatków, jednakże takie inwestycje funkcjonują w bardzo długim przedziale czasowym. W odróżnieniu od budowy sieci autostrad czy linii kolejowych, wymagających znacznie wcześniejszych modernizacji, kanały żeglugowe wytycza się z myślą o eksploatacji ich przez setki lat. Trudno oszacować koszty przedsięwzięć przeprowadzanych na taką skalę, natomiast o wiele łatwiej obliczyć zyski. Funkcjonowanie w systemie wodnych dróg międzynarodowych stwarza możliwość obsługi jednostek innych bander. Każdy tonokilometr wykonanej pracy przewozowej jest dla polskiego państwa zyskiem (także z opłat za korzystanie z dróg wodnych), który może zostać zainwestowany w ich rozwój.

Kwestia priorytetów w systemie modernizacji dróg wodnych

Gabriela Tomik: Założenia do planu rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2020-2030 przyjęto zgodnie z AGN(Europejskim Porozumieniem w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance; Accord Européen Sur Les Grandes Voies Navigables).

Oznacza to, że Polska przedstawia docelowo perspektywy rozwoju wszystkich szlaków wodnych, których przebieg jest strategiczny z punktu widzenia gospodarczych interesów grupy państw. W przedstawionych tu 4 blokach Odrzańska Droga Wodna jest trasą międzynarodową, włączoną w europejską sieć dróg wodnych. W myśl tych założeń 3 szlaki są wymieniane w porozumieniu AGN, są one również kluczowe dla rozwoju transportu w naszym kraju. Pierwszym blokiem jest tu Odra, następnym krokiem droga wodna rzeki Wisły. Odra na całym odcinku od Raciborza do Szczecina jest drogą wodną. Należy jedynie zainwestować w jej rozwój odpowiednie środki, by zaczęła przynosić przewidziane korzyści. Modernizacja szlaku do IV klasy żeglowności, będącej pierwszym stopniem klasy międzynarodowej wiąże się w przypadku Odry z podwojeniem ilości przewożonych towarów. Byłabym ostrożna ze stwierdzeniem, że wszystkie trasy traktujemy tak samo. W oparciu o studium wykonalności stworzone przez samorządy, powstała inicjatywa dotycząca rewitalizacji drogi wodnej na dolnej Wiśle. Dokument stworzony za sprawą wysiłku zrzeszonych podmiotów, zawierający szereg analiz i uzasadnień ekonomicznych może stanowić gotowy wzorzec postępowania dla Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Mimo to należy przez cały czas mieć na uwadze sposoby włączania się polskiego transportu do rozwiązań systemowych.

Poruszyliśmy wątek umiędzynarodowienia dróg wodnych w Polsce. Wynika z niego m.in. udział Unii Europejskiej w finansowaniu tak ogromnego przedsięwzięcia. To nie jedyne źródło finansowania. Swój niebagatelny udział mają polskie przedsiębiorstwa, jak również dochody z nowego podatku zużycia wody.

Gabriela Tomik: Szczegółowy udział procentowy poszczególnych źródeł finansowania jest wyszególniony w planie ministra Mateusza Morawieckiego. Jak na razie można potwierdzić, że przygotowania realizacji idą w kierunku zebrania zainteresowanych inwestycjami podmiotów i konsolidacji kapitału. Trwają rozmowy ze spółkami skarbu państwa i społecznościami. 5 września br. rozmawiano ponadto z samorządami 6 regionów. To początek zbierania funduszy na modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej. Nie zawsze jedynym kapitałem niezbędnym do finansowania przedsięwzięć komunikacyjnych są pieniądze. Sama możliwość przedstawienia kompleksowej i opłacalnej dla wielu oferty transportowej przyczynia się do przyciągania zainteresowanych podmiotów gospodarczych. Jak na razie nikt nie jest jeszcze w stanie oszacować zainteresowania przedsiębiorców, którzy swoimi inwestycjami uzbroją tereny wokół szlaku odrzańskiego. To pytanie jest kluczowe z punktu widzenia rozwoju gospodarczego regionów przyległych do osi odrzańskiej. Studium wykonalności reaktywacji żeglugi na dolnej Wiśle również analizowało możliwości logistyczne szlaku. Dokument zapoznaje czytelnika z rentownością całej inicjatywy. Dane towarzyszą założeniom do planu rozwoju śródlądowych dróg wodnych tworząc wyobrażenie o skali inwestycji. Z dokładniejszymi informacjami finansowymi będziemy mieli do czynienia, gdy ukaże się budżet zadań skonstruowany w postaci studium wykonalności bądź projektu zamówienia publicznego.

Przyglądamy się również założeniom zawartym w strategii rozwoju transportu przygotowanej jeszcze przez poprzedni rząd. Dokument przewidywał wykonanie wielu działań modernizacyjnych drogi wodne (na szlak odrzański przeznaczano ok. 1mld 300tys. zł). W tej chwili trwają konsultacje w celu utrzymania tych funduszy, by podnosząc docelowo klasę żeglowności móc przeznaczyć na ten cel również środki zagwarantowane przez poprzedni rząd. Posługuję się tu osią odrzańską jako przykładem, gdyż w dokumencie implementacyjnym wyszczególnia się środki poświęcone szlakom e72 i e45.

Zwróćmy uwagę na wykorzystanie dróg wodnych pod inwestycje energetyczne. Podkreśla się, że będzie to jedna z korzyści płynących z zmodernizowania szlaków wodnych, oraz jeden z filarów finansowania całego projektu.

Gabriela Tomik: Wykorzystanie zasobów wodnych do celów energetycznych dotyczy zwłaszcza przepływów wodnych na Wiśle, gdzie obserwujemy zainteresowanie środowisk energetycznych. Lista ewentualnych inwestorów nie jest jeszcze ustalona. Wzdłuż osi odrzańskiej spółki skarbu państwa dopiero rozpoznają swoje cele i gromadzą kapitał. Temat jest bardzo rozwojowy. Dowiadujemy się, że prócz energetyki i energii wodnej możemy przyciągać interesujących inwestorów poprzez magazynowanie wody i wprowadzanie jej do procesów technologicznych. Mowa tu o spółkach skarbu państwa, firmach gospodarujących własnością każdego z obywateli.

kpt. ż. ś. Czesław Szarek : Do tej pory w Polsce energetykę wodną traktowano po macoszemu. Oparto całą gospodarkę polską na energetyce węglowej. Aktualnie ktoś zauważył wreszcie, że 1 tonę węgla zużyjemy tylko raz, natomiast 1 m3 wody można przy zastosowaniu odpowiedniej techniki wykorzystać wielokrotnie. Woda jest więc tanim i wydajnym źródłem energii potrzebnym polskiej gospodarce. Oczywiście nie zarzucimy energetyki węglowej, ale równolegle będziemy rozwijać energetykę wodną, która w odróżnieniu od stosowanego dotychczas węgla jest czystą energią. Potencjał polskich rzek jest ogromny. Elektrownie wodne służyłyby zarówno magazynowaniu wody i spowalnianiu jej odpływu do morza, jak i wytwarzaniu czystej energii. Jedną z aktualnych bolączek naszego kraju jest zbyt szybki i bezproduktywny odpływ wody głównych polskich rzek - Odry i Wisły do Bałtyku. Pociąga to za sobą okresowe klęski suszy.

Gabriela Tomik: Mamy obecnie do czynienia z pewną zmianą mentalną. Ludzie, którzy do tej pory postrzegali rzeki w kategoriach związanej z nimi oferty rekreacyjnej, zaczęli odczuwać zagrożenie powodziowe oraz skutki dotkliwych letnich susz. Jesteśmy przekonani, że założenia do rozwoju śródlądowych dróg wodnych stanowią systemową odpowiedź na potrzebę rozwiązania tych problemów. Tylko rozwinięta żegluga śródlądowa jest najwyższym stadium w rozwoju gospodarki wodnej kraju. W Polsce do takiego poziomu dopiero aspirujemy. Trzymam kciuki za realizację dalekowzrocznych założeń, które wiążą się z wysokimi kosztami ale są konieczne. 24 lata temu w mojej rodzinnej miejscowości spłonął las na obszarze 10 tys. ha. Był to jeden z największych pożarów w historii środkowej Europy. Klęski o takich rozmiarach to wynik braku retencji oraz nadmiernej eksploatacji złóż piasku. Jedyną szansą pokonania tego problemu jest sieć zbiorników retencyjnych, które nie tylko rozwiążą problem powodzi, odprowadzą nadmiar wód do rzek, ale również przywrócą środowisku jego dawne bogactwo, którym były wody gruntowe.

kpt. ż. ś. Czesław Szarek: Żegluga śródlądowa pełni rolę strażnika, gwaranta poprawnie prowadzonej gospodarki wodnej. W Polsce zaniechano jakichkolwiek działań opiekuńczych, służących utrzymaniu rzek. Statki szybko okazały się przestarzałe a sama flota przestała istnieć. Obecnie trzeba dołożyć wszelkich starań, by przywrócić europejskie standardy na polskich drogach wodnych.

Nigdzie rzeki nie zostały w takim stopniu zaniedbane jak w Polsce.

Gabriela Tomik: Na przestrzeni całego kontynentu staliśmy się depresyjnym lejem. Występują u nas problemy zarówno z niskim stanem wód, jak i życiem biologicznym rzek. W roku 2012 na Wiśle mieliśmy do czynienia z przepływami wód rzędu 150 m3na sekundę. Mając do czynienia z tak dramatyczną sytuacją hydrologiczną powinniśmy trzymać kciuki za rozwiązania systemowe. Nie możemy ograniczać się wyłącznie do rozwiązania problemów powodzi odprowadzając jak najszybciej wody rzek do Bałtyku. Rozwiązując jeden problem stworzyliśmy następny, gdyż rezygnacja z magazynowania wód pociągnęła za sobą zagrożenie biologicznego życia i przepływów wód w największych polskich rzekach. Przedstawione tu plany ratownicze, powzięte przez polski rząd są racjonalnymi i niezbędnymi działaniami rozłożonymi w dłuższym przedziale czasowym. W perspektywie roku 2020 będą przeprowadzane niezbędne działania poprawiające możliwość wejścia statków żeglugi śródlądowej na szlaki wodne charakteryzujące się jeszcze niejednolitymi klasami żeglowności. Perspektywa roku 2030 wynika z konieczności realizacji zobowiązań międzynarodowych zawartych przez nasz kraj. W myśl zawartych porozumień każdy towar na trasie dłuższej niż 300 km należy przewozić przy pomocy transportu wodnego. Siłą rzeczy musimy więc doganiać kraje, które spokojnym torem inwestują w podnoszenie klasy dróg wodnych, łącząc swoje istniejące szlaki.

kpt. ż. ś. Czesław Szarek: Polska wraz z darem natury, jakim jest dolina odrzańska ma znakomite położenie w ramach europejskiego korytarza transportowego północ-południe w układzie Adriatyk-Bałtyk- Morze Czarne. Liczący 1600 km długości szlak biegnący od Bałtyku po Adriatyk jest z polskiego punktu widzenia priorytetowy, gdyż z racji optymalizacji kosztów transportu, wszystkie kraje leżące na osi Bałtyk-Adriatyk są zainteresowane korzystaniem właśnie z tego szlaku. 800 km spośród 1600 stanowi naturalna droga, jaką jest odrzańska droga wodna. Dla porównania alternatywna trasa to połączenie z wykorzystaniem Dunaju i Renu do Morza Czarnego, które liczy sobie aż 3600 km. Polska może liczyć na niebagatelne fundusze rozwojowe z racji swojej naturalnej roli państwa tranzytowego.

Prócz bezpośrednich profitów gospodarczych płynących z rewitalizacji sieci szlaków wodnych i stawiania na rozwój transportu rzecznego pozostają jeszcze zyski związane z ochroną środowiska. Konstytucja RP zobowiązuje państwo i jego obywateli do dbałości o stan środowiska naturalnego. Dbajmy o nasze wspólne dobro poprzez obniżanie emisji dwutlenku węgla do atmosfery.

Kpt. ż. ś. Andrzej Podgórski: żegluga śródlądowa emituje pięciokrotnie mniej CO2 niż tak dominujący w Polsce transport samochodowy. Również w innych wskaźnikach żegluga śródlądowa bije na głowę inne rodzaje transportu: chodzi o nakład energii na przewiezienie tony ładunku, odległość na jaką przy tym samym zużyciu paliwa można przewieźć tę jedną tonę a także w tzw. kosztach zewnętrznych (wypadki, zatrucie wody, gleby czy hałas). Zbliżone wskaźniki ma transport kolejowy – należy jednak pamiętać, że większość lokomotyw czerpie energię z elektrowni węglowych, które już takie idealne dla środowiska i miast nie są.

Rzecz jasna aby opłacalna żegluga towarowa mogła się odbywać – należy dostosować odpowiednio drogi wodne. W Europie Zachodniej wszystkie główne szlaki wodne już dawno miały klasę międzynarodową (czyli co najmniej IV) i sukcesywnie ich parametry były podwyższane. Obecnie znakomita większość z nich ma klasę Vb a wiele z nich jest w trakcie modernizacji do co najmniej tej klasy. Buduje się też nowe, strategiczne połączenia – jak na przykład droga wodna Sekwana – Skalda, która stworzy połączenie śródlądowe pomiędzy dużymi portami morskimi takimi jak Hawr, Dunkierka, Rotterdam oraz Antwerpia.

Polska ma bardzo dogodnie geograficznie ułożone biegi głównych rzek: łączą bowiem uprzemysłowione południe kraju z morskimi portami na Bałtyku. Ma też piątą co do długości (czwartą jeśli nie liczyć Finlandii – nie połączonej bezpośrednio z systemem dróg wodnych zachodniej Europy) sieć dróg wodnych. Dużym błędem jest to, że z tej sieci nie korzystamy, bo jeszcze czterysta lat temu Wisła miała większe znaczenie transportowe niż Ren. Oczywiście nie musimy wszystkich naszych dróg wodnych dostosować do klasy minimum IV. Wystarczy, że zmodernizujemy do parametrów międzynarodowych Odrzańską Drogę Wodną wraz z Kanałem Gliwickim, planowanym Kanałem Śląskim i połączeniem do Czech (E 30) oraz Dolną Wisłę wraz z połączeniem Wisła – Odra (E 70). Te połączenia zagwarantowałyby polskiej gospodarce konkurencyjność przy założeniu, że zostałby

harmonijnie połączone w sieć multimodalną – łącząc w odpowiednio wyposażonych portach i terminalach wszystkie rodzaje transportu wewnątrz lądu: żeglugę śródlądową, kolej, transport drogowy, a w niektórych lokalizacjach także lotniczy (cargo).
Księstwo Luksemburga ma na swoim terytorium niespełna 40 km międzynarodowej (klasa Vb) drogi wodnej na rzece Mozeli, która jest dopływem Renu. Dzięki temu niewielkie państwo jest obecne ze swoją flotą w całej Europie a w bezwzględnych tonach przewozi wodą więcej niż Niemcy. Dłuższy jest przecież nasz Kanał Gliwicki, przy którym leżą co najmniej trzy wielkie zakłady eksportujące swoje wyroby na całą Europę i co najmniej jedno duże centrum logistyczne z terminalem kontenerowym. To powinno uzmysłowić każdemu jak wielkim potencjałem dysponujemy a jak te możliwości marnowaliśmy przez ostatnie ćwierćwiecze.

Źródło: morzaioceany.pl

Jak żyć, by w przyszłości nie żałować minionych lat.

Lepiej mniej zarabiać, ale wykonywać pracę, którą się naprawdę lubi, niż być niewolnikiem zajęcia, którego się nie znosi - to jeden z wniosków, jakie dr Karl Pillemer z Cornell University wysnuł ze swoich badań wśród seniorów.
W ramach swoich badań nad praktyczną mądrością starszych pokoleń Pillemer pytał seniorów, co poradziliby trzydziestolatkom tak, by nie żałowali na stare lata swojej młodości. Oto co odpowiedzieli:
1.Znajdź pracę, którą pokochasz. Taką radą dzieliła się większość seniorów. Zgodnie uznali, że lepiej przynieść do domu mniej pieniędzy i kochać to, co się robi niż być niewolnikiem zajęcia, którego się nie znosi. Willie Bradfield w wieku 83 lat nadal jest zdrowy i pełen energii, w młodości pracował jako trener w szkole. „Kochałem moją pracę. I myślę, że to chciałbym przekazać młodym: by zaangażowali się w coś, co pokochają, co da im szczęście. Pieniądze nie powinny być na pierwszym miejscu" – przekonuje starszy pan.
2. Mów "tak", jak często jak się da. Zgadzaj się na wyzwania, podejmuj ryzyko, wychodź ze strefy komfortu. Wielu seniorów w badaniach Pillemera wspominało, że żałuje niewykorzystanych możliwości. Joe Schlueter (79 lat) wychowywał się w biedzie. Jego rodzice byli niewykształceni i całe życie ciężko pracowali, a Joe zdobył tytuł inżyniera. - Mów "tak", chyba że masz bardzo poważny powód, by powiedzieć "nie". W pracy rzadko mówiłem "nie". Nie wszystkie zajęcia były ciekawe, ale wszystkie mnie czegoś nauczyły. Życie to przygoda – radzi Schlueter.
3. Pracuj nad inteligencją emocjonalną. Seniorzy, z którymi rozmawiał autor badań pochodzili z bardzo różnych środowisk, w młodości zajmowali się przeróżnymi zajęciami. Spotykali ludzi osiągających sukcesy i spadających na dno. I wszyscy zgodnie mówią: bez względu na to jak utalentowany jesteś, musisz mieć zdolności interpersonalne, by osiągnąć sukces.

Źródło:charaktery.eu

Cztery pomysły na transport przyszłości.

W korkach stoją dziś nie tylko samochody, ale i autobusy, a nawet tramwaje. Inżynierowie szukają więc nowych rozwiązań, które ułatwią nam poruszanie się po wielkich miastach
1. Drony osobowe
Budowanie nowych dróg i ulic w istniejących już miastach jest prawie niewykonalne. Nic dziwnego, że od wielu lat pojawiały się wizje latających samochodów. Jednak żadna z nich nie doczekała się realizacji. Wynikało to głównie z problemów związanych z kontrolą ruchu powietrznego w miastach, niewielką ilością miejsca na manewry między budynkami czy z możliwościami technicznymi dostępnego sprzętu. Sytuację mogą zmienić konstrukcje takie jak zbudowany w Chinach pasażerski dron E-Hang 184. Ten autonomiczny pojazd latający jest w stanie

unieść człowieka z bagażem o łącznej wadze do 100 kg. W pełni naładowane akumulatory pozwalają mu na latanie przez 23 minuty na pułapie do 500 metrów. Wystarczy to na pokonanie odległości 15–20 km. Dronem sterujemy za pomocą tabletu, na którym podajemy docelową lokalizację. Resztę załatwi automatyczny pilot. Chińska konstrukcja jest na tyle mała, że można ją zaparkować praktycznie na miejscu dla osobowego samochodu, a ładowanie akumulatorów trwa zaledwie dwie godziny. Nietrudno wyobrazić takie drony w roli powietrznych taksówek.

2. Tramwaj na wysokości

Komunikacja miejska to przyszłość coraz bardziej zakorkowanych miast. Jednak i ona powoli sięga kresu swoich możliwości. Na ulicach brakuje miejsca dla autobusów i tramwajów. Kopanie nowych tuneli metra jest kosztowne i czasochłonne, podobnie jak budowa estakad. Nic dziwnego, że projektanci pracują nad zupełnie nowymi rozwiązaniami.

Jedno z nich w pewnym sensie nawiązuje do estakady. Ostatecznie nawet w dużych metropoliach nadal jest sporo niewykorzystanej przestrzeni – parę metrów nad poziomem ulic. Youzhou Song z chińskiej firmy Shenzhen Hashi Future Parking Equipment postanowił ją zagospodarować. Opracował nowatorski pojazd zwany 3D Express Coach. Ten „trójwymiarowy tramwaj" porusza się okrakiem nad jezdnią na wysokości dwóch metrów. Szyny, po których jeździ, znajdują się na jej brzegach. Taka konstrukcja sprawia, że pod 3D Express Coach mogą spokojnie zmieścić się normalne samochody. Pojazd nie utrudnia im ruchu, a nad korkami po prostu przejeżdża. Jego wysokość miałaby sięgać najwyżej 4,5 m.

3D Express Coach w założeniu ma przewozić do 1400 pasażerów z prędkością ok. 60 km/godz. Co ważne, koszt budowy infrastruktury – w tym odpowiednich przystanków na estakadach i szyn po obu stronach jezdni – stanowi jedynie 10 proc. kosztów budowy linii metra tej samej długości. Pojazd byłby zasilany prądem, którego część produkowałyby zainstalowane na dachu ogniwa słoneczne.

Chińskie władze początkowo przyjęły projekt entuzjastycznie i planowały szybkie wybudowanie testowych odcinków 3D Express Coach. Jedyny do tej pory powstał w mieście Qinhuangdao i stał się powodem skandalu. Prywatni inwestorzy, którzy sfinansowali prace nad prototypem oskarżyli firmę prowadzącą je o oszustwo, a sam projekt został ostro krytykowany jako mało bezpieczny.

Dwa mniej nowe pomysły

Mieszkańcy miast coraz rzadziej poruszają się pieszo, co niepokoi m.in. lekarzy zalecających jak najczęstsze spacery dla zdrowia. Jednak wielu ludzi nawet na krótkie dystanse chciałoby się przemieszczać bez większego wysiłku. Tam gdzie nie wjadą samochody, tramwaje czy samobieżne wagoniki, zastosowanie mogą znaleźć inne technologie. Jedna z nich to systemy ruchomych chodników. Mogą być ukryte w tunelach lub znajdować się na powierzchni, transportując sporo osób na odległości dochodzące do kilku kilometrów.

Inne rozwiązanie to indywidualny transport elektryczny. Swego czasu uważano, że pojazdy takie jak Segway doprowadzą do rewolucji w miastach. Szybko jednak okazało się, że elektryczne transportery były zbyt drogie, a poruszanie się na nich po ulicach – mało komfortowe. Tego typu konstrukcje cały czas tanieją i stają się łatwiejsze w obsłudze. W USA popularnością cieszą się obecnie elektryczne deskorolki, powszechnie zwane hoverboard.

3. Samochody bez kierowców

Transport szynowy ma oczywiste ograniczenia – sięga tylko tam, gdzie zostaną położone tory. W obszarach poza ścisłym centrum miasta potrzebne są inne rozwiązania. Dlatego tak wiele firm pracuje dziś nad autonomicznymi samochodami. Jedna z najbardziej zaawansowanych inicjatyw w tej dziedzinie to oprogramowanie o nazwie Chauffeur (szofer), które powstało w koncernie Google. Potrafi ono samodzielnie sterować niewielkim elektrycznym autem, które mieści dwie osoby i może poruszać się z prędkością do 40 km/godz. W środku nie ma przyrządów do sterowania. Użytkownik wprowadza jedynie adres docelowy i naciska przycisk start/stop.

Chauffeur wykorzystuje dane pochodzące z czujników laserowych, obrazy z kamer wideo oraz z systemu GPS. Ma też dostęp do specjalnych cyfrowych map drogowych. W przyszłości będzie również wykorzystywał sygnały nadawane przez inne samochody, wyposażone w tzw. systemy inteligentnego transportu (ITS). Do sterowania samochodem wykorzystywane są najnowsze rozwiązania z dziedziny sztucznej inteligencji. A mimo to samochody Google co jakiś czas powodują wypadki, choć w większości niegroźne i niewynikające z ich „winy".

4. Wagoniki do wynajęcia

Już w latach 50. XX wieku powstała koncepcja zindywidualizowanego transportu miejskiego. Zamiast dużych tramwajów czy pociągów metra – niewielkie, kilkuosobowe wagoniki sterowane przez komputer. W systemie PRT (ang. Personal Rapid Transit) pojazd jest dostępny na żądanie. Podróżny określa, gdzie chce się dostać, wagonik podjeżdża na przystanek i stamtąd jedzie bezpośrednio do celu, bez przesiadek. W jednym pojeździe może być kilku pasażerów – system komputerowy wyznacza optymalną trasę dla każdego z nich. Zaletą jest to, że małe wagoniki tworzą bardziej elastyczny system, w którym nie powstają zatory. Mogą jednak poruszać się tylko po specjalnie przygotowanych i zabezpieczonych trasach (np. na estakadach).
Pierwszy system podobny do PRT został zbudowany w 1975 r. w miasteczku akademickim w amerykańskiej miejscowości Morgantown i działa do dziś. Podobny, ponieważ występują w nim przystanki pośrednie. Od tamtej pory powstało kilka takich rozwiązań. Najbardziej znane z nich to ULTra na londyńskim lotnisku Heathrow. System łączy terminal 5 z kilkoma przystankami na parkingu samochodowym. Podróżny, który chce skorzystać z ULTra, zamawia na dotykowym terminalu automatyczną kapsułę do wybranej lokalizacji. Nad podobnym rozwiązaniem pracują m.in. naukowcy z Politechniki Warszawskiej. Ich system powstaje w ramach projektu EcoMobilność.

Źródło: Focus.pl

Wydarzyło się 12 września - kalendarium

12 września wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:
1609 r. – Henry Hudson odkrył ujście rzeki Hudson w Ameryce Północnej.
1857 r. – W czasie huraganu zatonął płynący z Panamy do Nowego Jorku statek *SS Central America*, z około 400 pasażerami i ładunkiem 30 tys. funtów złota. Uratowano ponad 200 osób..
1954 r. – Marian Więckowski wygrał 11. Tour de Pologne.
1988 r. – Jamajka została zaatakowana przez huragan Gilbert w wyniku czego zginęło ponad 200 osób.
2002 r. – Sejm RP przyjął ustawę o elektronicznych instrumentach płatniczych.
.

Bramka Glika, świetny występ Linettego .Tak grali Polacy za granicą.

Reprezentant Polski szybko podbił serca włoskich dziennikarzy i kibiców. Po niedzielnym meczu z Romą (2:3) Linetty był jednym z najwyżej ocenianych zawodników w Sampdorii. Właściwie wszystkie włoskie tytuły w 10-stopniowej skali przyznały naszemu zawodnikowi 6 lub 6,5. Wyższe noty w drużynie zebrali tylko Emiliano Viviano i Fabio Quagliarella. – Na boisku Linetty jest niczym irytujący dla każdego przeciwnika komar. Bardzo dobrze prowadzi piłkę i kreuje sytuację dla swoich kolegów z drużyny – napisali po meczu dziennikarze włoskiego Eurosportu. Włoskie media chwaliły dynamikę i wszechobecność pomocnika na polu gry. Były gracz Lecha staje się jednym z zaskoczeń sezonu i podstawowym graczem Sampdorii. Rozegrał wszystkie trzy spotkania od pierwszej do ostatniej minuty. W najbliższy piątek jego zespół zmierzy się z Milanem.

Piotr Zieliński

Trener Maurizio Sarri po raz pierwszy desygnował Piotra Zielińskiego do gry w podstawowym składzie. Wcześniej 22-latek wchodził na boisko tylko z ławki rezerwowych dopiero w drugiej połowie. Zieliński na Stadio Renzo Barbera w Palermo nie zawiódł oczekiwań szkoleniowca i po świetnym rajdzie zanotował asystę przy bramce Jose Callejona. Polak był aktywny i często szukał gry, chociaż w pierwsze połowie notował sporo strat.

Arkadiusz Milik

Gorzej wyglądała gra Arkadiusza Milika, który najwyraźniej przeniósł do Neapolu reprezentacyjną formę. Napastnik w pierwszej połowie miał trzy niezłe okazje, jednak albo jego strzały okazywały się niecelne, albo dobrze spisywał się bramkarz rywali. Po zmianie stron były gracz Ajaxu nie był już tak widoczny, jak w pierwszej połowie, czego efektem było ściągnięcie go z boiska w 67. minucie. Zieliński zszedł z placu gry 6 minut później.

BUNDESLIGA

Robert Lewandowski

Napastnik reprezentacji Polski kontynuuje swój niesamowity początek sezonu. Jeszcze nigdy żadnych rozgrywek Lewandowski nie zaczął od takiej strzeleckiej formy, jak w tym roku. W pierwszych pięciu oficjalnych meczach – klubowych oraz reprezentacyjnym – trafił do siatki aż ośmiokrotnie. Chociaż zmarnował jedną dogodną okazję w trakcie spotkana z Schalke, w decydującym momencie okazał się kluczowym zawodnikiem Bawarczyków. Najpierw w 81. minucie wykorzystał prostopadłe podanie od Javiego Martineza i dał Bayernowi prowadzenie, a w doliczonym czasie gry idealnie dograł do Kimmicha, który ustalił wynik meczu. Ekipa Carlo Ancelottiego prowadzi w tabeli ligi niemieckiej z kompletem sześciu punktów. – Wiedzieliśmy, że będziemy musieli w tym meczu być cierpliwi. Schalke rozegrało świetne spotkanie – powiedział po spotkaniu Lewandowski.

Jakub Błaszczykowski

Kolejny mecz w wyjściowej jedenastce Wolfsburga zaliczył Jakub Błaszczykowski. Polak w nowym zespole gra na prawej stronie defensywy i radzi sobie bardzo przyzwoicie. W spotkaniu z FC Koeln (0:0) reprezentant Polski dostał żółtą kartkę, a jego zespół zdobył tylko jeden punkt na własnym stadionie. Kibiców Wolfsburga może jednak cieszyć, że ich drużyna w nowym sezonie nie straciła jeszcze bramki.

Łukasz Piszczek

Do pierwszego składu Borussii Dortmund wrócił prawy obrońca reprezentacji Polski. Środowi rywale Legii w Lidze Mistrzów długo bezbramkowo remisowali z RB Lipsk, ale w samej końcówce meczu gola dla beniaminka strzelił Naby Keita i gospodarze niespodziewanie pokonali wicemistrzów Niemiec 1:0.

LIGUE 1

Kamil Glik

Lider defensywy reprezentacji Polski rozegrał 90 minut i zdobył pierwszą bramkę w barwach AS Monaco, trafiając głową po dośrodkowaniu z rzutu rożnego. Jego drużyna rozbiła Lille i prowadzi w Ligue 1. – Jestem bardzo zadowolony z postawy całego zespołu. Pokazaliśmy się ze świetnej strony, co mnie cieszy, szczególnie, że w środę gramy w Lidze Mistrzów z Tottenhamem – mówił szkoleniowiec ekipy z Księstwa, Leonardo Jardim. Po tak dobrych występach Glik może być spokojny o miejsce w wyjściowej jedenastce.

Grzegorz Krychowiak

Polak miał w piątek nie tylko zadebiutować w PSG, ale też po raz pierwszy wyjść w podstawowej jedenastce klubu, do którego latem przeszedł za 26 milionów euro. Wydawało się, że trener Unai Emery wreszcie da szansę zawodnikowi, doskonale znanego mu z Sevilli, ale jednak zdecydował się postawić w pierwszym składzie na Thiago Mottę, Blaise'a Matuidiego i Marco Verrattiego. Jeden z liderów kadry Adama Nawałki pojawił się na placu gry w drugiej połowie. Nie był to jednak udany debiut, bo jego ekipa zaledwie zremisowała z Saint-Etienne 1:1, tracąc bramkę w doliczonym czasie gry.

PREMIER LEAGUE

Łukasz Fabiański

Swansea City z Łukaszem Fabiańskim w bramce zremisowała z Chelsea Londyn 2:2 w meczu czwartej kolejki Premier League. Mecz mógł się podobać kibicom, ponieważ było sporo ciekawych sytuacji i zwrotów akcji. Polski bramkarz, mimo puszczenia dwóch goli, był bez wątpienia jednym z bohaterów zespołu. Serwis Goal.com ocenił Fabiańskiego na 3,5 w 5-stopniowej skali. – Dowodził linią obrony i zaliczył kilka świetnych interwencji – czytamy w uzasadnieniu.

Artur Boruc

Polski bramkarz rozegrał jeden z najlepszych meczów w barwach A.F.C. Bournemouth. Boruc nie musiał wyciągać piłki z siatki (pierwszy raz od marca 2016 roku), a jego zespół pokonał West Bromwich Albion 1:0. Z jego postawy zadowoleni byli m.in. kibice, którzy są przekonani, że nasz rodak powraca do optymalnej dyspozycji.

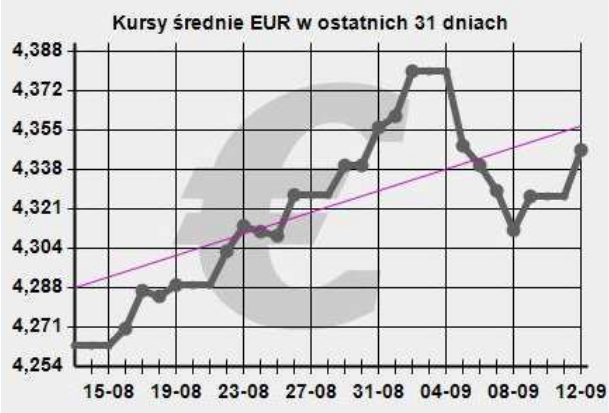
Bartosz Kapustka i Marcin Wasilewski (poza kadrą meczową)

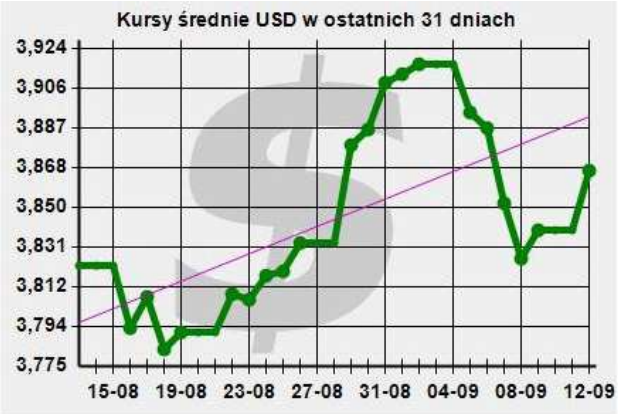
Liverpool FC bez najmniejszy problemów pokonał na własnym stadionie ekipę Leicester City 4:1. Na murawie Anfield Road zabrakło niestety reprezentantów Polski. Szkoleniowiec Claudi Ranieri nie znalazł miejsca w meczowej kadrze dla Bartosza Kapustki i Marcina Wasilewskiego. Biało-czerwoni kolejną szansę na występ będą mieli w rywalizacji przeciwko drużynie Burnley FC.

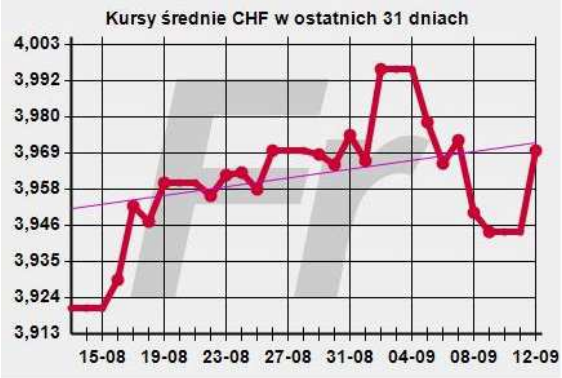
JUPITER PRO LEAGUE
Łukasz Teodorczyk
Napastnik reprezentacji Polski strzelił kolejnego gola dla RSC Anderlecht, a jego zespół pokonał Royal Charleroi 3:2 w meczu 6. kolejki ligi belgijskiej. Dla Teodorczyka było to czwarte trafienie w tym sezonie. Ekipa z Brukseli zakończyła tym samym passę trzech remisów z rzędu. Teodorczyk dał kolegom z drużyny sygnał do odrabiania strat, wyrównując stan meczu. W 57. minucie celnie uderzył głową po dośrodkowaniu z prawej strony boiska. Kilka minut później napastnik miał asystę przy trafieniu Sofiane Hanniego na 2:1. Dzięki zwycięstwu, Anderlecht awansował na 2. miejsce w tabeli. Do prowadzącego Zulte Waregem traci jeden punkt. Teodorczyk natomiast z dorobkiem czterech goli i dwóch asyst jest liderem klasyfikacji kanadyjskiej i współliderem klasyfikacji strzelców.

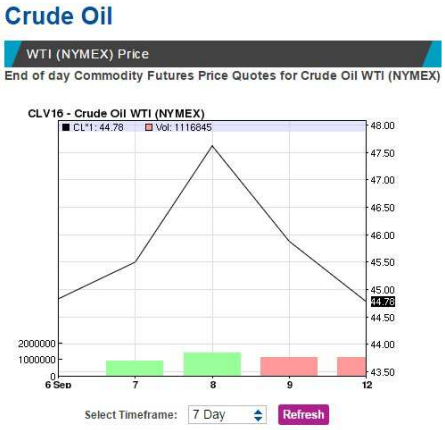
Źródło: PrzeglądSportowy.pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)









Rozrywka

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

	9						3	
6						4		
3			4		7		5	9
	7			3				2
	6	4	9	5				
				6		5		
	8						2	3
2					3	9		
						7	4	

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

Wywiad z bacą:
- Baco, jak wygląda wasz dzień pracy?
- Rano wyprowadzam owce, wyciągam flaszkę i piję...
- Baco, ten wywiad będą czytać dzieci. Zamiast flaszka mówcie książka.
- Dobra. Rano wyprowadzam owce, wyciągam książkę i czytam. W południe przychodzi Jędrek ze swoją książką i razem czytamy jego książkę. Po południu idziemy do księgarni i kupujemy dwie książki, które czytamy do wieczora. A wieczorem idziemy do Franka i tam czytamy jego rękopisy.