Rozbudowa Kanału Panamskiego oznacza koniec panamaxów?

Pierwsze kontenerowce klasy postpanamax już są w drodze, by przekroczyć rozbudowany Kanał Panamski w swej drodze z Azji do portów USA.
To może być ostatni gwóźdź do trumny dla klasycznych panamaxów, które pływały tą trasą przez wiele lat. Do tej pory przez kanał mogły przepłynąć tylko jednostki o długości maksymalnej 305 metrów, szerokości 33,5 metrów oraz ładowności 5000 TEU. Takie były ograniczenia starych śluz, stąd też nazwa panamax na te jednostki.
Od lipca te ograniczenia przestaną obowiązywać z powodu otwarcia rozbudowanego zestawu śluz.
Już teraz w kierunku Kanału Panamskiego płynie sześć jednostek o ładowności od 6 do 10 tys. TEU. Przez odnowiony obiekt przepłyną w terminie od 30 czerwca do 8 lipca. Kontenerowce płyną w ramach sześciu nowych serwisów, które zastąpiły poprzednie dziewięć serwisów obsługiwanych przez panamaxy.
Agencja Alphaline wyliczyła, że z powodu rozbudowy kanału bez pracy pozostanie blisko 40 jednostek typu panamax. Obecnie stawka dniowa za czarter tych statków to 5-5,5 tys. dolarów, o 20 tys. dolarów mniej niż 5 lat temu. Powoli coraz więcej z nich będzie złomowanych.
Otwarcie Kanału Panamskiego to będzie ważny moment dla światowej gospodarki morskiej. Nowe śluzy umożliwią bowiem przejście 1,3 tys. jednostek. Ostatnie prace mają być wykonane najpóźniej w styczniu. Przy poszerzaniu kanału pracowało 10 tys. robotników. Inwestycja po ukończeniu stworzy ok. 200-250 nowych miejsc pracy.
Kanał Panamski umożliwiał dotąd pływanie tylko mały kontenerowcom, do 5 tys. TEU pojemności. Te statki są w tym momencie już nieopłacalne dla armatorów. Dlatego z nadzieją patrzą oni na rozbudowę, która pozwoli ich jednostkom o ładowności 5,4-9,9 tys. TEU (łącznie 980 statków) oraz powyżej 10 tys. TEU (149 statków) przeprawienie się przez ten obiekt. Już tylko 157 statków nie będzie w stanie przepłynąć przez instalację. Większość jednostek poruszających się na szlaku Azja-Wschodnie Wybrzeże USA będzie przeprawiać się przez rozbudowany Kanał Panamski. Przy 18 węzłach pokonanie trasy z Szanghaju do Nowego Jorku zajmie raptem 24 dni, o 4 dni krócej niż szlakiem biegnącym przez Kanał Sueski.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Rosnący handel między Azją a Europą gigantyczną szansą dla Polski i krajowej branży logistycznej.

Polska może się stać rynkiem pośredniczącym w wymianie handlowej między Azją a Europą. Wszystko dzięki koncepcji jedwabnego szlaku 2.0, wdrażanej przez chińskie władze, który ma biec przez nasz kraj. Już dziś wymiana dynamicznie rośnie – w ciągu ostatnich dwóch lat wzrost był trzykrotny. To ogromna szansa dla polskiej branży logistycznej. Do jej wykorzystania intensywnie przygotowuje się także Poczta Polska.
– *Poczta Polska na pewno skorzysta na odtworzeniu jedwabnego szlaku. Jeżeli zaistniejemy na tym szlaku, tak jak tego oczekują operatorzy Europy Środkowo-Wschodniej, to na pewno wejdziemy w nowy obszar z większymi możliwościami, otworzymy się na nowe kierunki, na całą Unię Europejską. Poprzez Polskę będzie biegł cały kanał łączący Azję i Europę* – mówi agencji Newseria Biznes Wiesław Włodek, wiceprezes zarządu Poczty Polskiej.
Jedwabny Szlak 2.0 to doktryna przyjęta przez chiński rząd trzy lata temu. Zakłada wzmocnienie połączeń gospodarczych między Azją a Unią Europejską, dzięki którym przepływ towarów i usług stanie się łatwiejszy. Już dziś wymiana transgraniczna dynamicznie rośnie. Z danych Poczty Polskiej wynika, że w okresie 2011–2014 całkowity wolumen paczek międzynarodowych wzrósł o blisko 44 proc., a wartość tego rynku zwiększyła się o ponad 30 proc.
Z drugiej strony e-commerce transgraniczny stanowi tylko 4 proc. całego e-handlu, obszar ten stanowi więc duże pole do popisu.
– Jesteśmy jako gospodarka bardzo mało aktywni w imporcie i w eksporcie, więc mamy doskonałe podwójne szanse rozwoju. To nie jest wyłącznie kwestia importu towarów z Chin do Europy czy do Polski, lecz także w

drugą stronę. Nasi partnerzy chińscy są bardzo zainteresowani importem towarów polskich i europejskich jedwabnym szlakiem i ich dystrybucją na gigantyczny rynek, zapewnieniem im tam miejsca i promocji – mówi Łukasz Gołębiowski, dyrektor zarządzający Poczta Polska.
– Poczta Polska może się bardzo dobrze wpisać w możliwości państwa polskiego, ponieważ możemy oferować coś, czego nie oferują inni gracze rynku logistycznego. Mamy nadzieję, że tak się stanie. Poprzez rozwiązania legislacyjne będziemy mieli pewne uprawnienia celne, a to dla nas istotne, zwłaszcza przy wymianie z Chinami – mówi Wiesław Włodek.
Przedstawiciele Poczty podkreślają, że trwają intensywne negocjacje z różnymi partnerami i klientami, zarówno w Chinach, jak i w Europie. Wśród nich są zarówno duże korporacje, jak i przedstawiciele sektora małych i średnich firm. Poczta Polska wraz z kilkunastoma innymi operatorami, m.in. z Chin, Tajlandii, Japonii oraz Niemiec czy Francji, została sygnatariuszem deklaracji z Chongqing. Jej celem jest wypracowanie korzystnych możliwości rozwoju handlu transgranicznego. Do porozumienia przystąpili także potentaci handlu internetowego, np. chiński serwis Alibaba.
– W najbliższych dniach przyjedzie do nas prezydent Chin z przedstawicielami biznesu. Poczta Polska i inni przedstawiciele branży logistycznej będą uczestniczyć w takich spotkaniach – mówi Włodek.
Poczta Polska chce zaproponować innym graczom rynkowym alians, dzięki któremu możliwe będzie zaproponowanie importerom i eksporterom w Azji kompleksowej oferty. Ma ona obejmować cały proces logistyczny – od odebrania towaru z Chin, Indii czy innych państw Azji Dalekowschodniej, przez jego transport drogą lotniczą, morską lub kolejową, odprawę celną, magazynowanie po doręczenie do adresatów w całej Europie. Na każdym etapie nadawca będzie mógł śledzić przesyłkę dzięki zaawansowanym systemom informatycznym. To dlatego w tym aliansie jest miejsce zarówno dla firm lotniczych, kolejowych, jak i branży magazynowej.
– Myślimy np. o bardzo mocnym aliansie z PKP i będziemy tworzyć wspólne huby, dzięki którym będziemy mogli kierować przesyłki czy palety na całą Unię Europejską – mówi wiceprezes Poczty Polskiej.
Spółka liczy na to, że obsługa dynamicznie rosnących segmentów e-commerce i transgranicznej wymiany handlowej zrównoważy spadek przychodów związany z usługami listowymi.
– Szacujemy, że w pozytywnym scenariuszu, przy wsparciu rządu i zbudowaniu aliansu strategicznego z innymi spółkami Skarbu Państwa, branżą logistyczną w Polsce i operatorami zagranicznymi, jesteśmy w stanie wygenerować w perspektywie kilku najbliższych lat nawet 1 mld euro przychodów w tym zakresie – mówi Łukasz Gołębiowski.
Między innymi o szansach dla rynku logistycznego związanych z Jedwabnym Szlakiem 2.0. rozmawiają przedstawiciele operatorów pocztowych z państw z całego świata podczas trwającej w dniach od 14 do 16 czerwca konferencji World Mail Express.

Źródło: www.gospodarkamorska..pl

Resort gospodarki morskiej chce zwiększyć rolę żeglugi śródlądowej w transporcie.

Resort gospodarki morskiej chce zwiększyć udział śródlądowego transportu wodnego w przewozie towarów tak, aby po 15 latach był na poziomie 14-15 proc. Obecnie wynosi on 0,4 proc.
"Udział żeglugi śródlądowej w transporcie towarów w Polsce jest na tragicznym poziomie. Kraje, które nie mają dostępu do morza, jak Słowacja i Węgry, mają większy udział niż my. W Słowacji jest to 2 proc., a na Węgrzech 3 proc." - powiedział wiceminister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Jerzy Materna na III Międzynarodowych Targach i Konferencji Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej w Warszawie. "Mam nadzieję, że to się zmieni i że będziemy mogli po 15 latach powiedzieć, iż ten udział będzie na poziomie 14-15 proc."- dodał.
Materna podkreślił, że przyjęte we wtorek przez Radę Ministrów założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020, z perspektywą do 2030 r. są dokumentem, który pozwoli zwiększyć transport towarów drogami wodnymi.

Zgodnie z przyjętym dokumentem do 2030 r. Odra na całej swojej długości i Wisła od Warszawy do Gdańska, mają stać się międzynarodowymi szlakami żeglugowymi.
Materna powiedział, że w dokumencie zapisano 4 priorytety. Pierwszy - osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie w europejską sieć dróg wodnych Odrzańskiej Drogi Wodnej. Drugi zakłada poprawę warunków nawigacyjnych Wisły, trzeci - rozbudowę połączenia Odra - Wisła - Zalew Wiślany i Warszawa - Brześć. Ostatni - czwarty, mówi o rozwoju partnerstwa i współpracy na rzecz śródlądowych dróg wodnych. W dokumencie zapisano także zadania, które mają być zrealizowane w perspektywie krótko i długo terminowej. W perspektywie krótkoterminowej (do 2020 r.) mają być zrealizowane m.in. takie inwestycje jak.: usunięcie tzw. wąskich gardeł przez modernizację zabudowy hydrotechnicznej dróg wodnych, przygotowanie studiów wykonalności dla wszystkich inwestycji przewidzianych do realizacji w okresie długoterminowym; wypracowanie najlepszych sposobów finansowania inwestycji, rozpoczęcie budowy stopni wodnych na Odrze – poniżej Malczyc w Lubiążu i Ścinawie oraz na Wiśle – poniżej Włocławka.
Z kolei do 2030 r. przystosowana ma być Odrzańska Droga Wodna do parametrów klasy Va (jeden statek poruszający się po drogach wodnych klasy Va ma zdolność przewozową od 60 do 120 samochodów ciężarowych), wybudowany ma być polski odcinek połączenia Odra-Dunaj oraz budowa Kanału Śląskiego; rozpocząć ma się budowa kaskady Wisły – od Warszawy do Gdańska; wdrożony ma być system usług informacji rzecznej (RIS) na wszystkich drogach wodnych międzynarodowego znaczenia.
Materna dodał, że koszt tych inwestycji szacowana jest na ok. 70 mld zł. Resort planuje, by pieniądze na te inwestycje pochodziły m.in. ze środków z Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych(tzw. plan Junckera), samorządów, firm energetycznych.
Wiceminister zwrócił uwagę, że wg Białej Księgi Transportu Unii Europejskiej do 2030 r. 30 proc. drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. transport wodny lub kolej, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50 proc. tego typu transportu. "Czyli jest, co robić i to nie jest tak, że my sami coś sobie wymyślamy tylko UE mówi, że musimy w tym kierunku iść" - dodał. Materna podkreślił, że przewiezienie drogą wodną tony ładunku jest dużo tańsze niż koleją czy transportem drogowym.
Zapowiedział, że resort chciałby, aby Polska jeszcze w tym roku ratyfikowała konwencje AGN, która umożliwi włączenie naszych dróg wodnych do Europejskiego Systemu Transportu Wodnego.

Źródło: pap.pl

Szczecińska firma zainwestuje 20 mln w port.

Szczeciński Gryf Stevedoring zamierza wybudować siedem dużych hal i magazynów przy ul. Gdańskiej. Obiekty mają służyć do przechowywania towarów sypkich i nawozów. Inwestycją wykona Gryf Stevedoring - szczecińska spółka, działająca już od 10 lat.
- Chcemy inwestować w naszym rodzimym mieście. W szczecińskim porcie wybudujemy duże centrum przeładunkowe - tłumaczył w Radiu Szczecin dyrektor firmy, Marek Olszewski. - Na 2,5 hektarach ziemi powstanie docelowo siedem hal, z czego jedna - na 36 tys. ton - będzie na towary luzem, a pozostałe - na 15 tys. - na towary gotowe.
Magazyny i hale powinny być gotowe do końca tego roku. Pracę w nich znajdzie kilkanaście osób.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Raport: Przyszłość mega kontenerowców rysuje się w ciemnych barwach.

Gdy w grudniu zeszłego roku megakontenerowiec Benjamin Franklin po raz pierwszy odwiedził amerykańskie porty, miało to być zapowiedzią stałych kursów 5 takich ogromnych jednostek na szlakach transpacyficznych. Okazało się jednak, że zapotrzebowanie na te statki jest znikome.

Była to sromotna klęska francuskiego armatora CMA CGM, ale powinna być łatwa do przewidzenia. Żegluga morska znajduje się bowiem w największym od pół wieku kryzysie, a jednym z jego powodów są właśnie megakontenerowce. Wraz ze słabnącym wzrostem gospodarczym na całym świecie przechodzenie na coraz większe jednostki nie już tak opłacalne jak kiedyś. Armatorzy dopiero teraz mają tego wyraźny sygnał. To dla nich duża zmiana. Przypomnijmy, że pomiędzy 1955 a 1975 rokiem średnia ładowność kontenerowca podwoiła się, to samo zadarzyło się także w dwóch następnych dekadach. Coraz większe jednostki powstały zgodnie z teorią efektu skali, która świetnie się sprawdzała w dobie rozwoju globalizacji. Od 2008 roku ta teoria jednak przestała się sprawdzać, czego nie zauważyli armatorzy. Mimo globalnego kryzysu i zmniejszania się stawek frachtowych, dalej zamawiali coraz większe statki. Efekt jest taki, że dziś aż 18 proc. światowej floty kontenerowców stoi bezczynnie w portach, bo nie ma dla nich zapotrzebowania. Tylko w ostatnim kwartale globalna ładowność kontenerowców wzrosła o 7 proc., przy czym zapotrzebowanie na ich usługi urosło o mizerne 1 proc. Z tego powodu cena za przewóz kontenera spadła aż o połowę.
Przyszłość dla armatorów megakontenerowców przedstawia się jeszcze gorzej. Zeszłoroczne badanie przeprowadzone przez Organizację Europejskiej Współpracy Gospodarczej (OECD) wykazało, że efekt skali generuje od 4 do 6 razy mniej oszczędności niż w poprzednich dekadach. Obecnie 60 proc. oszczędności wynika z rozwoju technologii silników. Mówiąc prościej: budowanie mniejszych jednostek z lepszymi silnikami jest bardziej opłacalne niż budowanie dużych statków.
Megakontenerowce oznaczają także duże większe ryzyko dla przewoźników. Taka jednostka może kosztować nawet 200 mln dolarów i przewozić towar warty ponad mld dol. Skoncentrowanie tak wielkiego ryzyka w jednym miejscu powoduje, że te statki są często celem cyberataków i ataków terrorystycznych. Armator musi też przygotowany na zapłatę większej stawki ubezpieczeniowej oraz większych opłat portowych. Pojawienie się megakontenerowców nałożyło dodatkową presję na porty i terminale, które muszą przyśpieszyć rozbudowę swoich obiektów, by móc przyjąć gigantyczne jednostki. W wielu z nich potrzebne są pogłębiania dna, zakup nowego sprzętu (np. suwnic) czy inwestycję w przestrzeń magazynową. Wraz z pojawieniem się większych jednostek, terminale będą musiały poszerzyć swoje nabrzeża o jedną trzecią, nawet jeśli przeładunki nie wzrosną. Inaczej czekają je stałe korki.
Długofalowe prognozy też nie są korzystne dla armatorów tych jednostek. OECD przewiduje, że światowy wzrost handlu będzie dużo wolniejszy niż dekady temu. Głównie ze względu na fakt, że wschodzące gospodarki (Chiny) będą dużo bardziej polegały na krajowej konsumpcji niż eksporcie.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Holenderski okręt uratował prawie 200 migrantów na Morzu Śródziemnym

Holenderski okręt uratował na Morzu Śródziemnym prawie 200 migrantów znajdujących się na tonącej łodzi - poinformowało 16/06 ministerstwo obrony Holandii. Wśród ocalonych było 16 dzieci i dwie kobiety w ciąży. Według holenderskiego resortu obrony jednostka zareagowała na wezwanie pomocy z łodzi, która była bliska zatonięcia. Uratowanym udzielono pomocy medycznej i nakarmiono ich - dodali Holendrzy.
Jednostka działała w ramach misji unijnej agencji ochrony granic Frontex. Holandia oddelegowała do działań patrolowych również samolot, okręt oraz marynarzy.
Między 1 stycznia a 5 czerwca br. odnotowano ponad 2,8 tys. przypadków utonięć na całym Morzu Śródziemnym. Przez ten akwen biegną szlaki, którymi migranci przedostają się z Afryki Północnej do Europy. Według stanu na 5 czerwca do Europy drogą morską dostało się od początku 2016 roku ok. 206 tys. migrantów.

Źródło: www.pap.pl

Umysł skopiowany

Po raz pierwszy w dziejach ludzkości wiemy, jak osiągnąć nieśmiertelność. Wystarczy przenieść świadomość do innego ciała. Tylko czy będzie to takie proste?
Pomysł rozdzielenia umysłu i ciała nie jest nowy – weźmy choćby chrześcijańską koncepcję duszy. Ale dopiero literatura science fiction zaczęła badać wszelkie możliwości, jakie niesie ze sobą ta koncepcja. W „Dziennikach gwiazdowych" Stanisława Lema bohater Ijon Tichy trafia na planetę, którą nawiedzają gwałtowne deszcze meteorytów. Dlatego każdy mieszkaniec i gość musi zrobić przed wjazdem kopię zapasową siebie samego. W razie trafienia przez meteoryt osoba jest szyb-ko wymieniana na nową.
Tu jeszcze ciało pozostaje związane z umysłem. Ale już np. w „Modyfikowanym węglu" Richarda Morgana, doskonałym cyberpunkowym kryminale, każdy człowiek ma obowiązkowo wszczepiany stos korowy. To urządzenie, które na bieżąco tworzy kopię osobowości i doświadczeń osoby. Odporniejszy niż ciało stos może być w razie śmierci odzyskany i umieszczony w nowej – jak mówią bohaterowie – „powłoce". Ten sam pomysł pojawia się w filmie „Klucz do wieczności", gdzie przeniesienie umysłu do nowego ciała jest sposobem na pokonanie śmiertelnej choroby.

Grzebanie w pamięci

Te pomysły to nadal fantastyka, ale nauka zmierza w podobnym kierunku. Choć od XIX w. próbuje zrozumieć działanie ludzkiego mózgu, dopiero od kilku dekad przestała to robić na oślep. Funkcjonalny rezonans magnetyczny, EEG, elektrody wszczepiane do mózgu to metody, które pozwalają analizować działanie mózgu na poziomie wcześniej niedostępnym.
Dzięki takim badaniom udało się częściowo wytłumaczyć, czym jest np. pamięć. Dziś wiemy, że wspomnienia to pobudzenia neuronów, które aktywują się w określonej kolejności i przywołują zapisane informacje. Do odkrycia tego zbliżyły nas obserwacje dokonywane w czasie operacji na mózgu, gdy chory zachowuje przytomność. Dzięki temu neurochirurg na bieżąco może kontrolować efekty swoich działań. Podczas takich zabiegów zdarza się przywołać zupełnie zaskakujące wspomnienia – zapach przypalonego tosta, wydarzenia ze szkolnej wycieczki czy od lat niesłyszaną melodię. Dzieje się tak, gdy podrażniony zostaje obszar przechowujący ten konkretny ślad pamięciowy.
Naukowcy są przekonani, że choć mózg jest bardzo złożonym systemem, to kiedyś zrozumiemy jego działanie. Być może będzie na to potrzeba wielu dziesięcioleci. Ale gdy w końcu się uda, kopiowanie umysłu stanie się faktem. Oczywiście najprostsza do wykonania będzie kopia cyfrowa, czyli przeniesienie danych z mózgu do komputera i z powrotem. A to oznacza nie tylko swoistą nieśmiertelność, ale też np. możliwość teleportacji. Wystarczy przesłać czyjąś cyfrową osobowość np. na odległą planetę i tam „załadować" ją do nowego ciała.

Fałszerze wspomnień

Na razie robimy tylko małe kroki w tym kierunku. Jednym z nich jest modyfikowanie wspomnień. Traumatyczne przeżycia z wojny czy wypadku czasami nie ulegają zatarciu i prowadzą do zespołu stresu pourazowego (PTSD). Badacze z amerykańskiego Narodowego Instytutu Zdrowia Psychicznego próbują znaleźć sposób na zablokowanie tworzenia się wspomnień lub wymazanie tych istniejących.
Jak to możliwe? To, co zapamiętujemy, trafia najpierw do pamięci krótkotrwałej i dopiero później przenoszone jest do długotrwałej, którą możemy przywołać nawet po wielu latach. Pomysł polega na podaniu substancji, która miejscowo zablokuje tworzenie się białek odpowiadających za utrwalanie informacji w neuronach. Idealnie byłoby podać ją, zanim traumatyczne wspomnienie się utrwali, ale zwykle jest to niemożliwe. Dlatego manipulację przeprowadza się później. Kiedy przywołujemy wspomnienie, musi być ono odczytane z pa-mięci, a następnie ponownie w niej zapisane. I właśnie w ten proces można ingerować. Jak tłumaczy neuronaukowiec dr Joseph LeDoux, przypomina to znane prawnikom zjawisko: świadek zdarzenia na rozprawie sądowej opowiada nie to, co sam widział, ale to, co przeczytał potem w gazecie.
Chemiczne zablokowanie ponownego zapisu wspomnienia sprawia, że znika ono z pamięci. Mechanizm ten testowano na szczurach i efekty były bardzo dobre. Stąd już tylko krok do tworzenia fałszywych wspomnień. Ingerencja w proces zapisu danych może umieścić w mózgu wspomnienie o czymś, co nigdy nie miało miejsca. W ten sposób, znowu odwołując się do fantastyki, można stworzyć całą osobowość. W klasycznym filmie „Blade Runner" świeżo zbudowane androidy miały wspomnienia, które przekonywały je, że są ludźmi. Implantacja

pamięci skopiowanej od żywego człowieka sprawiała, że maszyna nie mogła znaleźć granicy między tym, co jest jej faktycznym doświadczeniem, a tym, co zostało wgrane do jej mózgu.

Jak podłączyć się do neuronów

Na razie dużą przeszkodą jest stworzenie skutecznie działającego interfejsu mózg-komputer. Odczytywanie informacji z tkanki nerwowej, nie mówiąc już o jej zapisie, wymaga bardzo precyzyjnego podłączenia się do neuronów. Na razie umiemy tylko z grubsza śledzić aktywność mózgu, ale przypomina to raczej podsłuchiwanie przez grubą ścianę niż uczestniczenie w rozmowie.

Tu też jednak wiele się zmienia, a motorem postępu jest medycyna. O ile grzebanie w mózgach zdrowych ludzi jest mało etyczne, o tyle dla chorych może to być ratunek. W 2002 r. niewidomy Jens Naumann otrzymał implant wszczepiony do kory wzrokowej mózgu, który przekazywał do niej sygnały z kamery. Pozwalało to tworzyć niedokładny obraz otoczenia, wystarczający jednak do tego, by pacjent mógł wykorzystać taką protezę do powolnego pro-wadzenia samochodu.

Z kolei sparaliżowany Matt Nagle miał implant wszczepiony w korę ruchową. Dzięki 96 elektrodom i komputerowi sygnały z neuronów były przetwarzane na impulsy sterujące robotycznym ramieniem. Po treningu wystarczyło samo myślenie o danym ruchu, by robot go wykonał. A skoro tak, to jest tylko kwestią zwiększenia precyzji umieszczenia i liczby czujników, by opanować znacznie bardziej złożone działania.

Takie metody po udoskonaleniu mogą sprawić, że kiedyś nauczymy się odczytywać dane z całego ludzkiego mózgu. Zapewne, podobnie jak w „Kluczu do wieczności", technika ta zostanie wykorzystana najpierw u ludzi chorych, a dopiero potem znajdzie bardziej codzienne zastosowania. Trudno sobie dziś wyobrazić, jak bardzo taka forma nieśmiertelności może zmienić nasz świat. Jedno jest pewne – będą to ciekawe czasy.

Źródło: Focus.pl

Operacja Ukraina na ostatniej prostej.

Piłkarze reprezentacji Polski mają za sobą ostatni trening w bazie w La Baule. W poniedziałek (dzisiaj) nasza drużyna uda się do Marsylii, gdzie rozegra trzeci mecz grupowy podczas mistrzostw Europy. Tym razem rywalem podopiecznych Adama Nawałki będą Ukraińcy.

Wylot reprezentacji na kolejne spotkanie odbędzie się według dobrze znanej procedury. Nasi zawodnicy tuż po śniadaniu wyjadą autokarem na lotnisko w Saint-Nazaire, skąd o godzinie 11:05 udadzą się do Marsylii.

Przypomnijmy, że nasza drużyna ma po dwóch kolejkach cztery punkty na swoim koncie (za pokonanie Irlandii Północnej i zremisowanie z Niemcami). Taka sytuacja oznacza, że przed ostatnim spotkaniem biało-czerwoni pozostają w wyścigu o pierwsze miejsce w grupie.

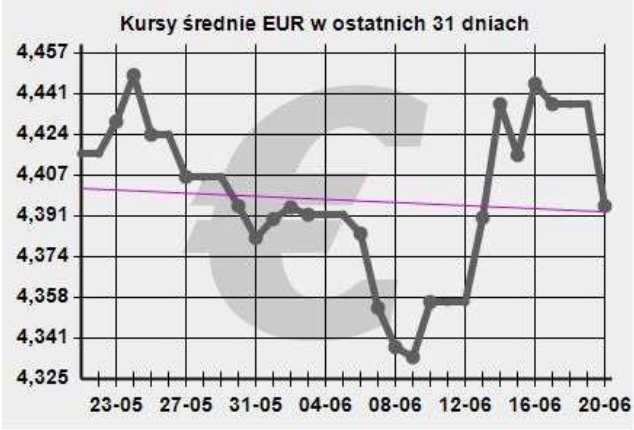
Źródło: pilkanozna.pl

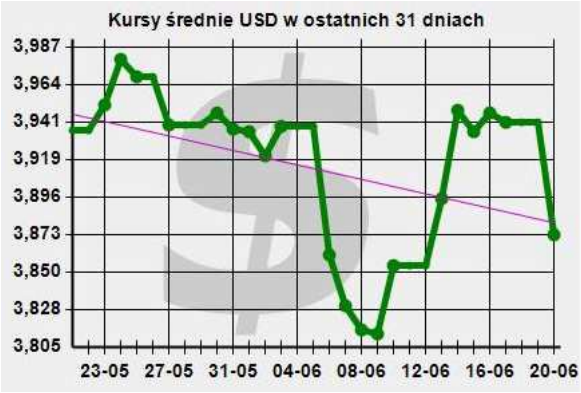
GRUPA A		GRUPA B		GRUPA C		GRUPA D		GRUPA E		GRUPA F	
Drużyna	Pkt	Drużyna	Pkt	Drużyna	Pkt	Drużyna	Pkt	Drużyna	Pkt	Drużyna	Pkt
FRA	7	ANG	4	NIE	4	HIS	6	WLO	6	WGR	4
SZW	5	WAL	3	POL	4	CHO	4	BEL	3	ISL	2
ALB	3	SLO	3	IRL	3	CZE	1	SZW	1	POR	2
RUM	1	ROS	1	UKR	0	TUR	0	IRL	1	AUS	1

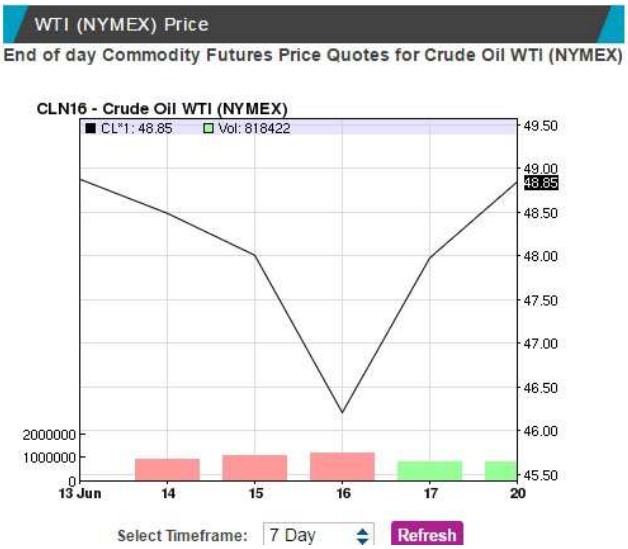
POLSKIE MECZE NA EURO 2016

06-12 POL 1 0 IRL NICEA 18:00	06-16 NIE 0 0 POL SAINT-DENIS 21:00	06-21 UKR - - POL MARSYLIA 18:00

Kursy walut (kursy średnie NBP)







Rozrywka

		4	8				1	
	9				3			
		2		4		3	9	
7	1		2				3	
		6	3				8	
	2	8				9		
9		7				1	4	3
		1			4		7	8

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

• • •

Prawdziwa rozmowa nagrana na morskiej częstotliwości alarmowej Canal 106 na Wybrzeżu Finisterra (Galicja), pomiędzy Hiszpanami a Amerykanami 16 października 1997 roku.

Hiszpanie (w tle słychać trzaski):
Tu mówi A-853, prosimy-zmieńcie kurs o 15 stopni na południe, by uniknąć kolizji….Płyniecie wprost na nas, odległość 25 mil morskich.

Amerykanie (trzaski w tle):
Sugerujemy Wam zmianę kursu o 15 stopni na północ, by uniknąć kolizji.

Hiszpanie:
Odmowa. Powtarzamy: zmieńcie swój kurs o 15 stopni na południe, by uniknąć kolizji…..

Amerykanie (inny głos):
Tu mówi Kapitan jednostki pływającej Stanów Zjednoczonych Ameryki. Nalegamy, byście zmienili swój kurs o 15 stopni na południe, by uniknąć kolizji.

Hiszpanie:
Nie uważamy tego ani za słuszne, ani za możliwe do wykonania. Sugerujemy Wam zmianę kursu o 15 stopni na południe, by uniknąć zderzenia z nami.

Amerykanie (ton głosu świadczący o wściekłości):
Tu mówi Kapitan Richard James Howard, dowodzący lotniskowcem USS Lincoln Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych, drugim co do wielkości okrętem floty amerykańskiej. Eskortują nas dwa okręty pancerne, sześć niszczycieli, pięć krążowników, cztery okręty podwodne oraz liczne jednostki wspomagające. Udajemy się w kierunku Zatoki Perskiej w celu przeprowadzenia manewrów wojennych w obliczu możliwej ofensywy ze strony

wojsk irackich. Nie sugeruję, rozkazuje WAM ZMIENIC KURS O 15 STOPNI NA PÓLNOC! W przeciwnym razie będziemy zmuszeni podjąć działania konieczne, by zapewnić bezpieczeństwo temu okrętowi, jak również siłom koalicji. Należycie do Państwa sprzymierzonego, jesteście członkiem NATO i rzeczonej koalicji. Żądam natychmiastowego posłuszeństwa i usunięcia się z drogi!

Hiszpanie:
Tu mówi Juan Manuel Salas Alcanara. Jest nas dwóch. Eskortuje nas nasz pies, jest też z nami nasze jedzenie, dwa piwa i kanarek, który teraz śpi. Mamy poparcie lokalnego radia La Coruna i morskiego kanału alarmowego 106.Nie udajemy się w żadnym kierunku i mówimy do Was ze stałego lądu, z latarni morskiej A-853 Finisterra z Wybrzeża Galicji. Nie mamy gównianego pojęcia, które miejsce zajmujemy w rankingu hiszpańskich latarni morskich. Możecie podjąć wszystkie słuszne działania, na jakie tylko przyjdzie Wam ochota, by zapewnić bezpieczeństwo Waszemu zasranemu okrętowi, który za chwilę rozbije się o skały. Dlatego ponownie nalegamy, sugerujemy Wam, iż działaniem najlepszym, najbardziej słusznym i najbardziej godnym polecenia będzie zmiana kursu o 15 stopni na południe, by uniknąć zderzenia z nami.

Amerykanie:
OK. Przyjąłem. Dziękuję.

• • •

Egzamin z zoologii.
Profesor wskazuje na klatkę, która jest przykryta tak, że widać tylko nogi ptaka
i pyta studenta: -Co to za ptak?
-Nie wiem – odpowiada student
-Jak się Pan nazywa? – pyta profesor.
Student podciąga nogawki od spodni
-niech Pan Profesor sam zgadnie …

• • •