Wzmożone kontrole bezpieczeństwa na promach po ataku w Nicei.

Ze względu na wydarzenia w Nicei, mogą występować opóźnienia w kursowaniu promów obsługiwanych przez P&O Ferries oraz DFDS. Ma to związek ze wzmożonymi kontrolami, które przeprowadzane są przed wyjściem promów z portów obsługujących połączenia przez kanał La Manche.
Osoby, które wybierają się w podróż z Dover do Francji, powinny uzbroić się w cierpliwość. To efekt wzmożonych kontroli, które zostały wprowadzone po wczorajszym ataku w Nicei. Co najmniej 84 osoby poniosły śmierć po tym, jak ciężarówka wjechała w tłum ludzi biorących udział w obchodach Dnia Bastylii.
Przedstawiciele P&O Ferries oraz DFDS zaapelowali o cierpliwość do wszystkich osób, które będą odbywać podróż na tej trasie.
- W związku z ostatnimi wydarzeniami we Francji na przejściu w Dover mają miejsce wzmożone kontrole bezpieczeństwa. Prosimy o uwzględnienie dodatkowego czasu, potrzebnego na zniwelowanie ewentualnych opóźnień, które mogą pojawić się przed odprawą - powiedział rzecznik P&O Ferries.DFDS zaapelowało do pasażerów oraz klientów, aby zarezerwowali ok. 90 minut na cały proces związany z kontrolą i odprawą.
P&O Ferries oferuje z Dover połączenia do Calais. DFDS obsługuje dodatkowo połączenia do Dunkierki.

Źródło: promyskat.pl

Ponad milion sześciennych gazu przyjął terminal LNG.

Ponad 1 mln metrów sześciennych gazu skroplonego gazu przyjął już terminal LNG im. Lecha Kaczyńskiego - poinformował w Piątek, 15/07 prezes Gaz Systemu Tomasz Stępień.
Metanowiec Al Khuwair z Qatargas Operating Company Limited dostarczył do świnoujskiego terminala 212 tys. metrów sześc. LNG.
"To kolejna komercyjna dostawa w ramach długoletniej umowy na zakup surowca. W sumie to już piąty transport gazu drogą morską do Polski, licząc od grudnia ubiegłego roku. Ładunek z dwóch pierwszych był przeznaczony do schłodzenia i rozruchu instalacji" - podał w piątek operator gazociągów przesyłowych Gaz System. Trzecia dostawa LNG (z 17 czerwca - PAP) była pierwszą komercyjną do świnoujskiego gazoportu. Przedostatnia dostawa to jedyna - jak dotychczas - zamówiona na zasadzie spotowej, czyli zakontraktowanej na warunkach określonych w krótkoterminowej umowie regazyfikacji. Wówczas do Świnoujścia przypłynął norweski statek "Arctic Princess" i dostarczył 140 tys. metrów sześc. gazu. Był to metanowiec z charakterystycznymi kulistymi zbiornikami.
Tym razem można zobaczyć jednostkę typu Q-flex, w której LNG trzymany jest w membranowych zbiornikach, wykorzystujących kadłub statku jako konstrukcję nośną. Al Khuwair ma 315 metrów długości i 50 metrów szerokości. Następne gazowce mają cumować w Świnoujściu regularnie, raz w miesiącu.
Surowiec, który zostanie poddany regazyfikacji, czyli procesowi zmiany stanu skupienia z płynnej na lotną, trafi do krajowego systemu przesyłowego w ilości około 127 mln metrów sześc. naturalnego gazu ziemnego. Gaz po sprawdzeniu na stacji pomiarowej kierowany jest bezpośrednio do gazociągu Świnoujście-Szczecin, skąd następnie jest przesyłany do pozostałej infrastruktury przesyłowej Gaz system i dalej do klientów.
Na razie moc regazyfikacyjna terminala wynosi 5 mld m sześc. rocznie, czyli tyle, ile wynosi jedna trzecia polskiego zapotrzebowania. Padają jednak deklaracje o konieczności jego rozbudowy do 7,5 mld m sześc.

Gazoport jest zbudowany w taki sposób, że w razie potrzeby można będzie powiększyć jego moc regazyfikacyjną do 10 mld m sześc. rocznie.
Do Świnoujścia gaz w postaci płynnej (LNG) trafia w ładowniach specjalnych jednostek - metanowców. Ściany ich zbiorników zbudowane są m.in. ze szkła wulkanicznego, dzięki czemu gaz utrzymywany jest w temperaturze ok. -160 stopni C.
Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz system to strategiczna spółka odpowiedzialna za przesył gazu ziemnego oraz zarządzanie najważniejszymi gazociągami w Polsce. Jest właścicielem spółki Polskie LNG, która została powołana do budowy terminalu skroplonego gazu ziemnego LNG w Świnoujściu.

Źródło: pap.pl

Gróbarczyk: cała polska flota będzie wymieniona.

Minister gospodarki morskiej Marek Gróbarczyk w rozmowie w Radiu Szczecin stwierdził, że cała flota w Polsce będzie wymieniona . - W naszych planach jest budowa 10 promów w okresie 10-15 lat, bo taka jest potrzeba. Musimy wymienić wszystkie promy – powiedział.
Minister wyjaśnił, że chodzi o zupełnie nowy rodzaj promów, które ze względu na dyrektywę unijną dotyczącą m.in. zmniejszonej zawartości siarki, muszą spełniać nowe standardy i posiadać np. napędy dualne, dwupaliwowe, czy też znacznie dłuższe linie ładunkowe.
Jakiś czas temu ogłoszono plany budowy dwóch promów dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Kontrakt na budowę pierwszego będzie podpisany po wakacjach. Promy te mają być jednostkami ro-pax o długości 220 metrów i szerokości ok. 30 metrów. Koszt budowy wyniesie ok. 250 milionów euro. Statki mają być zasilane dual fuel, zabierać na pokład ponad 800 pasażerów, a linia ładunkowa ma mieć 3,5 kilometra

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Wiceminister gospodarki morskiej: Liczymy, że do końca września będzie decyzja KE w sprawie ustawy stoczniowej.

Liczymy na to, że do końca września Komisja Europejska wyda decyzję ws. notyfikacji ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego - mówi PAP wiceminister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Krzysztof Kozłowski. Podkreśla, że nie wyobraża sobie, by nie była ona pozytywna.
"Ewentualną decyzję KE, kwestionującą ustawę stoczniową, będziemy z całą stanowczością zwalczać za pomocą dostępnych środków prawnych, również w formie skargi do Trybunału Sprawiedliwości UE. Tu nasze działania byłyby niezwykle stanowcze. Jestem jednak przekonany, że po takie instrumenty nie trzeba będzie sięgać, a wszelkie ewentualne wątpliwości wyjaśnimy sobie z Komisją w duchu partnerstwa i dobrej współpracy" - zaznacza.
PAP: Na jakim etapie są uzgodnienia z Komisją Europejską w sprawie ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego?
Krzysztof Kozłowski: Ustawa stoczniowa została przygotowana w zgodzie z najlepszymi praktykami, jakie wynikają z prawa Unii Europejskiej i spełnia wszystkie najwyższe standardy tego prawa. Rzeczywiście pewien wycinek tej ustawy musi zostać notyfikowany. Komisja Europejska chce poznać szczegóły związane ze zwolnieniem stoczni z podatku VAT, możliwością wyboru między CIT a zryczałtowanym 1-proc. podatkiem od

wartości sprzedanej produkcji. KE poprosiła o przygotowanie symulacji finansowych, które pokażą, jak te regulacje wpłyną na rynek. Dla KE - takie mam przeświadczenie - żadne inne regulacje zapisane w tej ustawie nie budzą wątpliwości.

PAP: Kto przygotowuje te symulacje finansowe i czego one dotyczą?

K.K.: Resort gospodarki morskiej, Ministerstwo Finansów oraz Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów przygotowują analizę dotyczącą wpływu wprowadzenia tych rozwiązań podatkowych na odbiorców końcowych. Chodzi o to, żeby pokazać, że wprowadzenie mechanizmu wyboru formy opodatkowania nie będzie wpływało na rynek równoległy, czyli na pozostałych nabywców produktów stoczniowych, jak i inne przedsiębiorstwa stoczniowe w całej Unii Europejskiej.

PAP: Kiedy zatem możemy się spodziewać decyzji KE w sprawie notyfikacji ustawy?

K.K.: Liczę, że taką decyzję Komisja wyda do końca wrześnie br. i że będzie ona pozytywna. Brak akceptacji ze strony Komisji, w naszej ocenie, będzie podyktowany względami politycznymi, a nie merytorycznymi.

PAP: A co się stanie, jeśli opinia KE będzie negatywna?

K.K.: Nie wyobrażam sobie takiej sytuacji. Ewentualną decyzję KE, kwestionującą ustawę stoczniową, będziemy z całą stanowczością zwalczać za pomocą dostępnych środków prawnych, również w formie skargi do Trybunału Sprawiedliwości UE. Tu nasze działania byłyby niezwykle stanowcze. Jestem jednak przekonany, że po takie instrumenty nie trzeba będzie sięgać, a wszelkie ewentualne wątpliwości wyjaśnimy sobie z Komisją w duchu partnerstwa i dobrej współpracy.

PAP: Czy Komisja Europejska nie będzie miała zastrzeżeń do tego, że z jednej strony rozpoczynamy proces notyfikacji w sprawie ustawy, a z drugiej strony są prowadzone prace legislacyjne w tym zakresie?

K.K.: Nie będzie z tym problemu, bo prawo europejskie takiego równoległego modelu procedowania nie zakazuje. Nasze działanie na poziomie prawa krajowego jest w pełni zgodne z prawem unijnym i dobrymi praktykami w tym zakresie. Po drugie, polski rządz zachował się po partnersku wobec Komisji i przed złożeniem tej ustawy w Sejmie, wcześniej przedstawił w Brukseli założenia i cele projektowanej ustawy. Zanim trafiła ona do polskiego parlamentu, Komisja doskonale wiedziała, co jest przedmiotem regulacji.

PAP: A na jakie wsparcie ze strony Brukseli liczycie w sprawie planu odbudowy śródlądowych dróg wodnych?

K.K.: Przede wszystkim będziemy wnioskować do Komisji Europejskiej o wpisanie śródlądowych dróg wodnych w Polsce do sieci transeuropejskich korytarzy transportowych tzw. TEN-T. Na skutek wieloletnich zaniedbań polskie rzeki o znaczeniu transportowym, czyli Wisła i Odra nie zostały wpisane do sieci TEN-T, a to powoduje, że przy inwestycjach na tych rzekach nie możemy korzystać ze środków europejskich.

Obecnie pracujemy nad montażem finansowym, który pokaże efektywność mechanizmów finansowych, niezbędnych do odbudowy śródlądowych dróg wodnych. Chcemy tu sięgnąć po środki finansowe z programu "Łącząc Europę" (ang. Connecting Europe Facility, CEF - PAP), którego zadaniem jest wspieranie projektów służących poprawie połączeń infrastrukturalnych, drogowych, kolejowych czy wodnych. Ale nie możemy tego zrobić do czasu wpisania Odry i Wisły do sieci TEN-T.

PAP: Kiedy mogłoby zatem nastąpić wpisanie Odry i Wisły sieci TEN-T ?

K.K.: KE zapowiedziała, że w 2017 r. nastąpi rewizja transeuropejskich korytarzy transportowych. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że Komisja do końca roku wyśle do państw członkowskich formularz ws. TEN-T. Liczymy, że w II poł. 2017 r. mogłaby zapaść decyzja o wpisaniu polskich rzek do sieci TEN-T.

PAP: Jakie są szanse na to, by wpisać te rzeki do sieci TEN-T? Wiadomo, że inne kraje będą o to zabiegać w przypadku swoich rzek. Czym możemy przekonać Komisję Europejską?

K.K.: Uzasadnienie mamy oczywiste. Polska jest krajem położonym centralnie, w środkowej części kontynentu, czyli na skrzyżowaniu dróg łączących wszystkie kierunki Europy. To jest idealna lokalizacja dla realizacji ciągów transportowych północ-południe i wschód-zachód. Unia Europejska musi sobie zdawać sprawę, że aby być bardziej konkurencyjna na rynkach globalnych, bo to jest właściwa perspektywa, musi na terytorium państw

członkowskich tworzyć i utrzymywać system efektywnego transportu towarów. A nasze śródlądowe drogi wodne idealnie się wpisują w te kryteria.
Drugi argument to Biała Księga Transportu UE, która zakłada, że do 2030 r. 30 proc. transportu towarów na odległości większe niż 300 km powinien być realizowany transportem wodnym lub kolejowym. I my się po prostu wpisujemy w realizację tej Księgi, jeśli chodzi o rozwój śródlądowych dróg wodnych.
Kolejny argument to wymogi polityki klimatycznej UE. Transport wodny emituje o jedną siódmą mniej gazów cieplarnianych i substancji chemicznych w stosunku chociażby do transportu drogowego.
Chcę podkreślić jedną ważną rzecz, program odbudowy śródlądowych dróg wodnych nie powstał po to, aby zapewnić spławność rzek tylko w Polsce, bo to by się zupełnie nie opłacało. Nasze śródlądowe drogi wodne, mówię tu przede wszystkim o Odrze, muszą być rzekami włączonymi do europejskiego systemu rzecznego, muszą być włączone w ciąg logistyczny całej Europy. I to dopiero wtedy daje pewien sens całemu programowi.
PAP: Podpisaliśmy traktat z Niemcami w sprawie Odry granicznej. Zakłada on, iż ten odcinek rzeki nie przekroczy trzeciej klasy żeglowności, czyli poziomu regionalnego. Co, jeśli Niemcy nie zgodzą się na renegocjację traktatu, uznając, że zmiana klasy żeglowności może stanowić konkurencję dla niemieckich rzek?
K.K.: W ostatnich dniach odbyłem kilka spotkań w Niemczech i przekazałem naszym niemieckim partnerom informację, że użeglownienie Odry powyżej III klasy jest w naszym obopólnym interesie. I ta umowa o Odrze granicznej musi podlegać dalszej pogłębionej refleksji na poziomie obu państw. Zdecydowanie potwierdzam, że obecna umowa o Odrze granicznej przewidująca III klasę żeglowności jest dokumentem, który nie do końca przystaje do realiów gospodarczego wykorzystania tej rzeki.
Umówiliśmy się ze stroną niemiecką, że na razie na poziomie eksperckim będziemy wyjaśniali, w jakim zakresie możliwe jest podjęcie prac nad użeglownieniem Odry w takim wymiarze, który pozwoli na doprowadzenie jej do międzynarodowej, IV klasy żeglowności.
Jest poważny problem ze wspomnianą umową, ale chcę powiedzieć, że strona niemiecka jest serdecznie i uprzejmie zaproszona do współpracy przy użeglownieniu Odry, a jeżeli uzna, że nie będzie to dla niej opłacalne, to liczę na to, iż nie będzie tworzyła uwarunkowań, które uniemożliwią realizację naszego programu.
PAP: Podczas wizyty prezydenta Chińskiej Republiki Ludowej Xi Jinpinga w Polsce doszło do rozmów na temat możliwości chińskich inwestycji w śródlądowe drogi wodne oraz porty w Szczecinie, Świnoujściu oraz portach Trójmiasta. Czy podpisano może jakieś konkretne umowy?
K.K.: Jesteśmy na etapie rozmów o charakterze gospodarczym, a te lubią ciszę. W naszym wspólnym interesie nie będę zatem obecnie podawał szczegółów. Konsultacje polsko-chińskie przebiegły w bardzo dobrej atmosferze, strona chińska wyraziła wstępne zainteresowanie. Będziemy kontynuowali dialog i liczymy, że zaowocuje on poważnymi i dużymi inwestycjami w Polskie porty i rzeki. Mogę jednak zapewnić, że nie planujemy sprzedaży portu w Gdańsku chińskim inwestorom.
Rozmawiał Krzysztof Markowski

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Władze morskie Turcji otwierają cieśninę Bosfor dla ruchu tankowców.

Tureckie władze morskie otworzyły w sobotę 16/07 cieśninę Bosfor dla ruchu tankowców - poinformowała agencja żeglugowa GAC. Wcześniej ten strategiczny szlak morski, w związku z puczem, został zamknięty z powodów bezpieczeństwa.
"Tranzyt jednostek morskich wrócił do normalności razem z możliwością przepływania transportów z ładunkiem nie stwarzającym zagrożenia" - podał GAC w oświadczeniu przesłanym agencji Reutera.

Tymczasem , niebawem wznowione miały zostać loty tureckich linii lotniczych Turkish Airlines - poinformował telewizję CNN Turk przedstawiciel rady nadzorczej przewoźnika Ilker Ayci.
Tureckie linie lotnicze musiały odwołać w sobotę 32 loty z głównego lotniska Stambułu.
Tego samego dnia premier Turcji Binali Yildirim poinformował dziennikarzy w Ankarze, że sytuacja w kraju po próbie wojskowego przewrotu jest "całkowicie pod kontrolą". Dodał, że zginęło w niej 161 osób, a 1440 zostało rannych.

Źródło:pap.pl

Mega kontenerowiec zarył w portowe nabrzeże.

Mega kontenerowiec Dali zarył w nabrzeże Portu Antwerpia podczas manewru odcumowania. Według wstępnych ustaleń wypadek został spowodowany przez błąd ludzki. W jego wyniku nabrzeże zostało poważnie uszkodzone i doszło do jego zamknięcia.
Kontenerowiec również nie wyszedł z tego bez szwanku, posiada uszkodzenia w pobliżu linii wodnej. W tej chwili jednostka znajduje się w Deurganckdok, gdzie zostanie naprawiona. W związku z wypadkiem statek będzie miał spore opóźnienie w harmonogramie.
Na szczeście nikt nie doznał obrażeń, nie doszło również do zanieczyszczenia wody.
Dali (IMO: 9697428) ma całkowitą długość 300 m oraz szerokość 48 m. Jego maksymalne zanurzenie wynosi 11 m, nośność 111 032 DWT, a tonaż brutto 94 730 BRT. Statek został zbudowany w 2015 roku przez Hyundai Heavy Industries w Korei Południowej. Jego właścicielem jest grecka firma Oceanbulk Maritime, ale obecnie jest wyczarterowany przez Maersk Line.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Czego nie przetłumaczy komputer.

Tłumacze mogą na razie spać spokojnie. Maszyny nadal nie są w stanie ich zastąpić – zwłaszcza wtedy, gdy w grę wchodzą emocje.
Powieść science fiction „Autostopem przez Galaktykę", napisana przez Douglasa Adamsa pod koniec lat 70. XX wieku, była wyjątkowo trafną przepowiednią technologiczną. Superkomputery, e-booki, bezprzewodowy dostęp do informacji, encyklopedia pisana wspólnie przez wielu autorów – wszystkie te wynalazki opisane w książce są dziś czymś zupełnie normalnym. Nadal jednak nie możemy posłużyć się uniwersalnym tłumaczem, którego działanie Adams opisał tak: „Z rybą Babel w uchu rozumie się natychmiast każde słowo mówione w jakimkolwiek języku".
Kiedy doczekamy się takiego gadżetu? „Myślę, że dopiero za kilkadziesiąt lat. Tłumaczenie języka mówionego okazało się większym wyzwaniem, niż można byłoby przypuszczać kilkadziesiąt lat temu" – mówi prof. Krzysztof Jassem, specjalista od tłumaczeń komputerowych z Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu.
Skype: tłumaczenie w locie
Teoretycznie mamy już pierwsze aplikacje, które na to pozwalają. Najbardziej popularną z nich jest Tłumacz Google. Po zainstalowaniu na smartfonie potrafi nie tylko przetłumaczyć to, co powiemy do mikrofonu. Ma też tzw. tryb konwersacji. Wyobraźmy sobie, że jesteśmy w Berlinie i chcemy dokonać rezerwacji w hotelu. Możemy mówić po polsku do aplikacji, a ta będzie wypowiadać nasze zdania po niemiecku na głos oraz na bieżąco tłumaczyć to, co mówi obsługa hotelowa.
„Dzisiaj tłumaczenia są na znacznie wyższym poziomie niż jeszcze 2–3 lata temu. Ale ten mechanizm nadal nie jest bezbłędny" – przyznaje Piotr Zalewski z Google Polska. Problemem są np. dźwięki takie jak „yyy" czy „umm", kiedy zastanawiamy się, co powiedzieć. Aplikacja może je źle zinterpretować, dlatego należy do niej mówić

powoli, starannie dobierając słowa. Podobną funkcję ma od niedawna popularny komunikator internetowy Skype. Potrafi on tłumaczyć w czasie rzeczywistym rozmowy prowadzone w takich językach jak angielski, hiszpański, chiński, włoski, francuski i niemiecki. Także i w tym przypadku najlepiej jest prowadzić rozmowę w cichym zamkniętym pomieszczeniu, korzystając z zestawu słuchawkowego.

Tłumaczenie mowy jest wyzwaniem dla komputerów z kilku przyczyn. Chodzi między innymi o technologię jej rozpoznawania, która wciąż jest niedoskonała. „Ważne jest też to, że sam język mówiony jest niedoskonały. Pełno w nim wtrąceń, niedomówień, zawahań" – wylicza prof. Jassem. Co więcej, programy zajmujące się tłumaczeniem uczą się tej sztuki, analizując duże zbiory tekstów – tak zwane korpusy. W przypadku mowy takich zasobów jest zdecydowanie mniej niż tych w formie tekstowej.

Google: wpisz lub pokaż

Dlatego komputerowi tłumacze znacznie lepiej radzą sobie dziś z dyskusjami na czacie, artykułami, a nawet napisami. O tę ostatnią funkcję został niedawno wzbogacony Tłumacz Google. Wystarczy sfotografować napis w obcym języku, by natychmiast otrzymać jego tłumaczenie.

Tłumacz komputerowy nieustannie się doskonali, analizując dostępne w internecie teksty, które ktoś wcześniej przetłumaczył na język obcy. Dlatego właśnie Google – właściciel największej wyszukiwarki internetowej na świecie – tak dobrze sobie z tym radzi. Po prostu jest w stanie „nakarmić" swoje programy tłumaczące ogromną ilością korpusów językowych. Jego największym konkurentem jest Microsoft, do którego należy serwis Bing Translator oraz wspomniana aplikacja Skype.

„Gdy w 2006 r. pojawił się Google Translate, prognozowano, że w niedalekiej przyszłości nikt nie będzie potrzebował tłumacza z krwi i kości. Tymczasem minęło 10 lat i praktycznie nic się nie zmieniło" – mówi Jakub Rybicki z wrocławskiego biura tłumaczeń Sigma. Po części wynika to z niedoskonałości samych systemów tłumaczących. Np. większość z nich nie tłumaczy całych zdań, lecz najpierw dzieli je na fragmenty. „To może sprawiać problemy w przypadku języków z nietypową składnią. W niemieckim czasownik często jest na końcu zdania. Po podzieleniu go na fragmenty tłumaczenie jest trudniejsze do wykonania" – wyjaśnia prof. Jassem.

Polski: nie taki trudny

Osobną kwestią jest to, że komputerowi tłumacze nie najlepiej radzą sobie z polszczyzną. Zwłaszcza nasza gramatyka cieszy się złą sławą. „Dla większości obcokrajowców uczących się polskiego szokiem jest liczba przypadków czy końcówek fleksyjnych. A odmiana liczebników, których mamy dziewięć rodzajów, to już prawdziwy koszmar" – wylicza Jakub Rybicki.

Z tą opinią nie zgadza się prof. Dariusz Jemielniak, twórca słownika internetowego ling.pl. „Język polski nie jest łatwiejszy czy trudniejszy do tłumaczenia niż inne języki europejskie. Podstawowy problem to tzw. korpusy równoległe. Chodzi o stworzenie setek milionów par zdań, które są lustrzanymi tłumaczeniami pomiędzy dwoma językami. Motywacja finansowa, aby tworzyć takie korpusy dla polskiego, jest ciąg-le mniejsza niż w przypadku innych, częściej używanych języków" – wyjaśnia uczony. Jego zdaniem dobrego tłumacza języka polskiego doczekamy się za kilka lat, gdy udoskonalone zostaną technologie Google'a czy Microsoftu.

Niemiec jest półkierownikiem

Już w 1947 r. amerykański naukowiec i matematyk Warren Weaver wpadł na pomysł, że tłumaczeniem dokumentów mogłyby się zająć komputery. Jednak postępy w tej dziedzinie były bardzo powolne. Dowodzi tego anegdota, którą Juliusz Jerzy Hellinger przytacza w książce „Historie niewiarygodne" z 1977 r. Gdy powstał prototypowy automatyczny tłumacz, zrobiono mu test. Zdanie „German jest półprzewodnikiem" system miał przetłumaczyć z angielskiego na niemiecki, a następnie z powrotem. Efekt wyglądał tak: „Niemiec jest półkierownikiem".

Dopiero w latach 80., kiedy komputery stały się tańsze, a zarazem wzrosła ich moc, skuteczność tego typu programów zaczęła rosnąć. Pierwszy komercyjny system, służący do tłumaczenia języka rosyjskiego, angielskiego i niemieckiego na ukraiński, opracowali ukraińscy naukowcy z Charkowskiego Uniwersytetu Narodowego w 1991 r. Pięć lat później pojawił się Systran, który zapoczątkował trwającą do dziś epokę internetowych serwisów tłumaczących.

Dziś ich skuteczność bywa ograniczona z przyczyn czysto technicznych. „Google stosuje tłumaczenia pośrednie z użyciem angielskiego, co powoduje czasem ciekawe efekty" – mówi Jakub Rybicki. Gdy wpiszemy do aplikacji słowo „sprężyna" z zamiarem tłumaczenia na włoski, otrzymamy „primavera" – „wiosna". Dlaczego? Po drodze Google tłumaczy na angielski, uzyskując „spring". A ponieważ „spring" to po angielsku zarówno sprężyna, jak

i wiosna, włoska wersja jest błędna. To pokazuje również, jak ważną rolę w tłumaczeniu odgrywa kontekst – coś, co komputerom nadal sprawia spore problemy.

Przyszłość: specjalistyczna

„Tekst niesie ze sobą pewną wrażliwość i emocje, które powinny zostać zawarte w tłumaczeniu" – mówi Jakub Zalega, właściciel biura tłumaczeń Kumiria. Inaczej będzie to wyglądało w przypadku pisma urzędowego, a inaczej w wierszu czy satyrze. „System tłumaczący powinien umieć rozpoznać emocje w tekście, a następnie odwzorować je w innym języku. Prace nad tym trwają, ponieważ jest to bardzo trudne zadanie" – wyjaśnia prof. Jassem.

Dlatego programy komputerowe najlepiej sprawdzają się w przypadku stosunkowo prostych i krótkich wiadomości, takich jak e-maile czy napisy. Specjalistyczne dokumenty to nadal domena ludzi. „Teksty medyczne, techniczne, prawnicze czy ekonomiczne muszą być przetłumaczone bezwzględnie dobrze. Błędy mogą mieć poważne konsekwencje, takie jak złe dawkowanie leku czy wypadek podczas obsługiwania maszyny" – wyjaśnia Elżbieta Pląskowska z biura tłumaczeń KMK. Tu jednak konkurencja ze strony maszyn rośnie szybko. „Teksty specjalistyczne są najczęściej napisane w podobny sposób, co ułatwia ich komputerową analizę. Poza tym łatwo jest znaleźć duże zbiory dokumentów o tej samej treści w różnych językach, np. w przypadku przepisów prawnych" – mówi prof. Jassem. Założona przez niego kilkanaście lat temu firma POLENG jeszcze niedawno konkurowała z Google, oferując uniwersalnego tłumacza pod nazwą Translatica. „Dziś zajmujemy się tworzeniem programów tłumaczących dla specjalistów, bo w tej dziedzinie giganci rynku nadal nie radzą sobie za dobrze" – mówi uczony.

Źródło: Focus

Nowy pomysł Bońka na Euro?

- Postuluję wariant 32-zespołowy finałów Euro, bo futbol reprezentacyjny podniósł poziom, widzieliśmy to już w eliminacjach, a i finały dostarczyły nam niezwykłych emocji - mówi **Zbigniew Boniek** w rozmowie z www.polsatsport.pl.

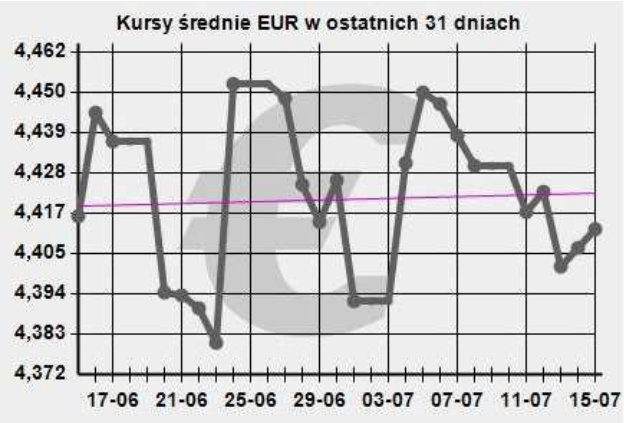
Mistrzostwa Europy we Francji był pierwszymi, w których wystąpiły 24 drużyny narodowe. Wielu komentatorów narzekało, że to obniżyło rangę turnieju, a do finałów dostała się prawie połowa reprezentacji Starego Kontynentu.

Prezes Polskiego Związki Piłki Nożnej ma jednak zupełnie inne zdanie. - Finały dostarczyły nam niezwykłych emocji. Emocji z udziałem tych maluczkich, jak próbowano ich przedstawiać przed turniejem – tłumaczy **Boniek**. - Dwa miesiące temu po raz pierwszy na forum UEFA rzuciłem pomysł z 32 zespołami w finałach - wówczas nie brakowało znaczących uśmiechów. A teraz UEFA poważnie to rozważy - dodał.

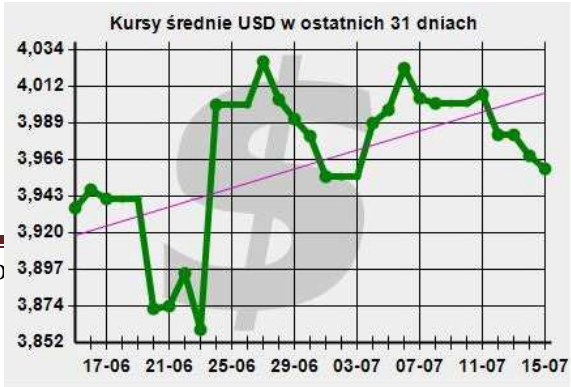
Czy to oznacza, że możemy spodziewać się kolejnej rewolucji w organizacji Euro? W tym roku po raz pierwszy było 24 ekipy, a za cztery lata po raz pierwszy turniej będzie odbywał się w kilku krajach - bez jednego lub dwóch gospodarzy.

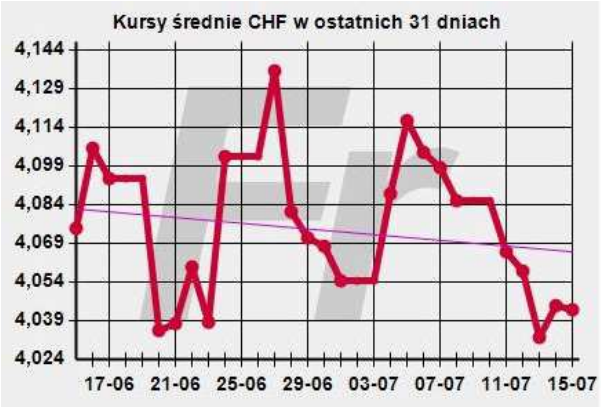
Źródło: pilkanozna.pl

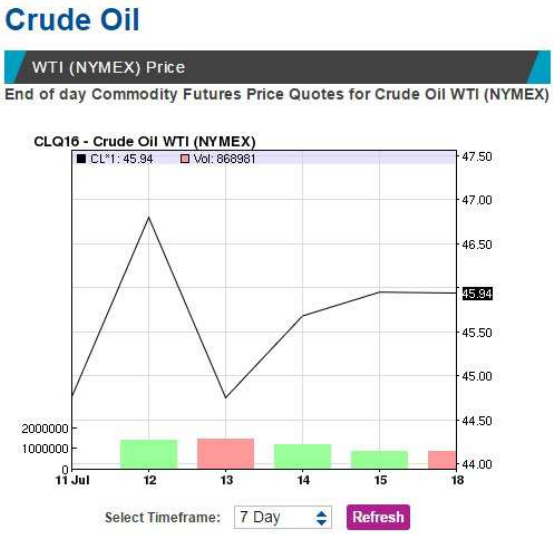
Kursy walut (kursy średnie NBP)



acja biuro




Kursy średnie CHF w ostatnich 31 dniach
4,144
4,129
4,114
4,099
4,084
4,069
4,054
4,039
4,024
17-06
21-06
25-06
29-06
03-07
07-07
11-07
15-07


Crude Oil
WTI (NYMEX) Price
End of day Commodity Futures Price Quotes for Crude Oil WTI (NYMEX)
CLQ16 - Crude Oil WTI (NYMEX)
CL*1: 45.94
Vol: 868981
47.50
47.00
46.50
45.94
45.50
45.00
44.50
44.00
2000000
1000000
0
11 Jul
12
13
14
15
18
Select Timeframe:
7 Day
Refresh

Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI :Exchange)
* Data is delayed
+ WATCHLIST
745.00 USD
Last | 07/15/2016
▲7.00 (+0.95%)
Change
0
Volume
290.00
745.00
52 week range
QUOTE
CHART
NEWS
PROFILE
EARNINGS
PEERS
FINANCIALS
OWNERSHIP
Stock Summary
Options Chain
7/11/2016
Open 704.00
High 745.00
Low 704.00
Close 745.00
Today
5 Day
1 Month
1 Year
3 Year
5 Year
1,200
1,000
800
600
400
Jul
Aug
2015
Sep
Oct
Nov
Dec
Jan
2016
Feb
Mar
Apr
May
Jun
Jul

Rozrywka

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

• • •

Dawno, dawno temu był sobie młody człowiek, który obiecał sobie zostać wielkim pisarzem. Mówił:
- "Chcę pisać rzeczy, które będzie czytał cały świat, rzeczy, które poruszą ludzi aż do głębi, rzeczy, które będą sprawiały, że będą krzyczeć, płakać, zwijać się z bólu i wściekłości!"
Teraz pracuje on dla Microsoftu pisząc komunikaty o błędach.

• • •

Siedzi Janko Muzykant na wzgórku nad Wisłą i wzdycha:
- Echhh... Bach umarł.
Po chwili:
- Echhh... Beethoven nie żyje.
jeszcze po chwili:
- Kurde i ja się coś źle czuję.