Chiny uznały przepłyniecie okrętu USA obok spornej wyspy jako prowokacje.

Przepłynięcie amerykańskiego niszczyciela USS Stethem w pobliżu spornych Wysp Paracelskich zostało odebrane w Pekinie jako "poważna prowokacja polityczna i wojskowa". Rzecznik chińskiego MSZ zaapelował w niedzielę, aby USA zaprzestały tego typu akcji.
Takie "prowokacyjne działania" – podkreślił Lu Kang z ministerstwa spraw zagranicznych, "naruszają suwerenność ChRL i stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa naszego kraju". Oświadczenie chińskiego MSZ w tej sprawie opublikowała w poniedziałek chińska agencja rządowa Xinhua.
Do incydentu doszło zaledwie na kilka godzin przed rozmową telefoniczną prezydenta USA Donalda Trumpa z chińskim prezydentem Xi Jinpingiem, która ma poprzedzić ich spotkanie w ramach szczytu G20 (7-8 lipca) – zaznacza w komentarzu agencja Reutera.
Do incydentu z udziałem amerykańskiej floty wojennej na Morzu Południowochińskim doszło w niedzielę. Amerykański niszczyciel przepłynął w odległości 12 mil morskich od wyspy Triton na Morzu Południowochińskim, wchodzącej w skład Wysp Paracelskich, uważanych przez Chiny za ich terytorium, co kwestionują kraje regionu oraz USA.
USA oskarżają Chiny o militaryzowanie Morza Południowochińskiego poprzez umieszczanie obiektów wojskowych na usypywanych tam sztucznie wyspach. Władze w Pekinie krytykują natomiast podejmowanie przez siły amerykańskie ćwiczeń i patroli w tym rejonie.
25 maja amerykański niszczyciel rakietowy USS Dewey przepłynął w odległości 12 mil morskich od rafy Mischief, jednej z wysp w archipelagu Spratly na Morzu Południowochińskim, o które Pekin również toczy spory terytorialne z krajami regionu. Chiny ostro protestowały.
Był to pierwszy manewr w ramach swobody żeglugi przeprowadzony za prezydentury Donalda Trumpa. Wcześniej amerykańska marynarka wojenna kilkakrotnie dokonywała takich manewrów.
Chiny roszczą sobie prawa do większości akwenu Morza Południowochińskiego, przez który rocznie transportowane są towary i surowce o szacowanej wartości ponad 5 bln dolarów. Roszczenia terytorialne dotyczą Spratly i Wysp Paracelskich i od lat wywołują konflikty z krajami regionu, głównie z Wietnamem, Filipinami, Brunei i Tajwanem, a także w mniejszym stopniu z Malezją i Indonezją.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Holenderskie statki w Świnoujściu.

Ostatnie dni w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Świnoujściu upłynęły pod znakiem remontów dla holenderskich armatorów. Stocznia przeprowadziła remonty trzech drobnicowców. Arklow Rambler, pływający pod banderą Arklow Shipping, to piętnastoletni drobnicowiec, który trafił na remont klasowydo MSR Gryfia. Podczas pobytu statku w świnoujskiej stoczni wykonano piaskowanie ładowni, i przegląd prądnicy wałowej, a także wymieniono poszycie denne. Jednostka ma 90 m długości i 14,2 m szerokości.
Kolejne zlecenie dotyczyło remontu jednostki Amadeus Aquamarijn. Armator – BOCK MARITIEM BV – zlecił stoczni piaskowanie oraz malowanie ładowni i grodzi. Statek został wybudowany roku 2000, ma 88 m długości i 12 m szerokości.
Obecnie w stoczni przebywa jeszcze drobnicowiec Hendrika Margaretha. Armatorem jednostki o wymiarach 81,2 x 12,3 m jest Jan de Koening Gans. W Świnoujściu statek przeszedł remont dokowy oraz konserwację ładowni.

Źródło: MorzaiOceany.pl

Największy kontenerowiec świata OOCL Hong Kong juz w Gdańsku.

28 czerwca do głębokowodnego terminalu DCT przypłynął gigant kontenerowy należący do armatora OOCL. To największa tego typu jednostka na świecie.
OOCL Hong Kong jest najnowszym statkiem floty kontenerowej na rynku żeglugowym, który został wybudowany w Korei Południowej w 2017 r. przez Samsung Shipbuilding & Heavy Industries Company Limited. Mierzący niemal 400 m długości oraz 58,8 m szerokości kontenerowiec może zabrać na swój pokład 21 413 TEU.
Na terenie DCT największy światowy kontenerowiec został uroczyście powitany. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Izby Administracji Skarbowej w Gdańsku, armatora OOCL, Zarządu Morskiego Portu Gdańsk oraz dziennikarze.
OOCL Hong Kong będzie regularnie zawijać do Gdańska w ramach międzykontynentalnego serwisu kontenerowego łączącego Azję z Europą (serwis realizują statki armatorów tworzących konsorcjum Ocean Alliance).
W trakcie uroczystości przemówienia wygłosili m.in. Cameron Thorpe - Prezes DCT Gdańsk SA, Alina Mach - Country Manager OOCL (Poland) Ltd oraz Łukasz Greinke - Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA. - To prawdziwa przyjemność i duma móc przyjąć do największego polskiego portu największy na świecie kontenerowiec. Cieszy nas, że będziemy mogli spotykać go systematycznie - mówi prezes Greinke.
Uczestnicy spotkania mieli niepowtarzalną okazję przyjrzenia się z bliska i wejścia na pokład największego kontenerowca świata.

Źródło :MorzaiOceany.pl

Unity Line: coraz więcej pasażerów na promach.

360 tysięcy ciężarówek przewiozły w ubiegłym roku na linii ze Świnoujścia do Szwecji promy Unity Line. Co roku liczba ta zwiększa się o prawie 10 procent - informuje operator promowy.
Spółka poinformowała też, że na statkach gościło ponad 300 tysięcy pasażerów.
- Ich liczba też się zwiększa - mówi Paweł Wojdalski z Unity Line. - Rynek pasażerski może nie jest aż tak stabilny jak rynek cargo, ale od paru lat notujemy wzrost, szczególnie po latach, kiedy terroryzm zagościł w Północnej Afryce i w miejscach podróżowania turystów europejskich. Kierunek skandynawski stał się ciekawszy. W związku z tym turystyka, zwłaszcza sezonowa, rośnie i w okresach letnich, szczególnie w lipcu i sierpniu, nasze promy są wyładowane "po komin".
Promami podróżują głównie kierowcy samochodów ciężarowych i osoby pracujące w Skandynawii. - W przypadku przewozów ciężarówek, większość, bo ponad 96 procent, tirów to ciężarówki z kierowcami, a nie tak jak na niektórych liniach w Europie Zachodniej, same pojazdy bez kierowcy. W sezonie w przewozach dominują turyści, natomiast w pozostałej części roku mamy do czynienia z tzw. podróżami quasi-służbowymi. Chodzi o ludzi, którzy na co dzień pracują w Skandynawii i przyjeżdżają do Polski, by odwiedzić rodziny.
Unity Line zarządza siedmioma promami pływającymi do Ystad i Trelleborga.

.Źródło:radioszczecin.pl

Czy polskie porty marnotrawią unijne fundusze.

W świetle raportu Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (ETO) w latach 2000-2013 jedna trzecia środków unijnych zainwestowanych w rozwój infrastruktury portów w całej Europie to pieniądze wyrzucane w błoto. Dotyczy to również inwestycji w polskich portach. Oznaczałoby to, że 194 mln euro pochodzących ze składek

unijnych podatników przeznacza się na inwestycje dublujące istniejącą już infrastrukturę. Autorzy raportu nie znają jednak specyfiki funkcjonowania branży portowej w Polsce ani stanu infrastruktury, z której korzystają przewoźnicy- przekonują polscy doradcy ds. pozyskiwania funduszy unijnych. Ich zdaniem treść raportu nie będzie miała żadnych wpływów na stabilność finansowania programów inwestycyjnych realizowanych obecnie przez główne polskie porty.

Porty beneficjentem programów unijnych

Specyfika branży morskiej pod kątem pozyskiwania funduszy unijnych wynika z samej struktury własnościowej, określonej w polskim prawie. Zarządy portów pełnią rolę zarządcy infrastrukturą portową. Porty nie są operatorami. Rozwijają swoją infrastrukturę bazując na unijnych programach dedykowanych branży morskiej. Korzystają również pośrednio z funduszy przyznawanych funkcjonującym na ich terenie operatorom. Fundusze pochodzą najczęściej z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Jest to program ogólnokrajowy dotyczący rozwoju transportu, w tym intermodalnego. Unia sporządziła również listę projektów indywidualnych. O dofinansowanie przyznawane w ramach projektów indywidualnych mogą aplikować wyłącznie takie podmioty jak porty, urzędy morskie i gminy i inne podmioty z udziałem Skarbu Państwa. Następnym typem projektów, z których korzystają porty są fundusze zarządzane bezpośrednio przez Komisję Europejską. To przede wszystkim instrument finansowy CEF „Łącząc Europę". Każdy podmiot reprezentujący branżę morską na obszarze Unii Europejskiej jest uprawniony do składania aplikacji o unijne dofinansowanie. W przypadku programów zarządzanych przez Komisję Europejską konkurencja jest więc szczególnie zażarta. Unia w pierwszej kolejności przeznacza fundusze na infrastrukturę, w tym hydrotechniczną a także dostępową od strony morza i lądu w celu zniwelowania wąskich gardeł w transporcie na sieci TEN-T. Najczęściej fundusze strukturalne przeznaczane są na poprawę stanu infrastruktury od lat wymagającej modernizacji. W świetle Ustawy o portach morskich, porty przeznaczają zyski z działalności gospodarczej na cele statutowe, czyli utrzymanie ogólnodostępnej infrastruktury, zwłaszcza nabrzeży. Gdyby nie środki unijne większość inwestycji polegających na modernizacji infrastruktury nie zostałaby zrealizowana.

- Porty polskie jako instytucje z udziałem skarbu państwa nie mogą czerpać środków z funduszy unijnych każdego typu, jednakże niektóre programy są dedykowane właśnie takim podmiotom z udziałem skarbu państwa. Struktura własności nie przeszkadza więc polskim portom w pozyskiwaniu środków unijnych - mówi Monika Charlińska-Bodziony z firmy doradczej- Agencji J&J, która od ponad 14 lat skutecznie pozyskuje fundusze europejskie dla wielu podmiotów. W Polsce zdecydowanie przeważają inwestycje typowo infrastrukturalne. Dzięki dedykowanym programom oferta głównych polskich portów w zakresie jakości infrastruktury jest porównywalna z propozycją dużych zachodnioeuropejskich ośrodków. Tym samym nadrabiane są zaległości sięgające nawet kilkunastu lat. Modernizacja infrastruktury jest niesamowicie kosztowna. By przywrócić jej stan techniczny do stanu z okresu oddania inwestycji, porty wciąż muszą przeznaczać miliony złotych w charakterze wkładu własnego.

- Z punktu widzenia podmiotu wnioskującego o przyznanie funduszy kluczowy jest zawsze przemyślany pomysł. Niekiedy mamy do czynienia z sytuacją, gdy nasi klienci dopasowują nieskonkretyzowane pomysły pod istniejące programy unijne. Zdecydowanie łatwiej jest nam zaproponować swoją pomoc, gdy wnioskujący ma konkretną wizję projektu czy to inwestycyjnego czy z zakresu B+R, który poprzez dostępny program pomocowy chce zrealizować w swoim przedsiębiorstwie, a jednocześnie jest otwarty na wprowadzenie dodatkowych elementów wstępnie niezaplanowanych w projekcie, a które pozwalają na zwiększenie ilości możliwych do zdobycia punktów w rankingu. Mamy wówczas możliwość zmodyfikowania pomysłu zgodnie z wytycznymi i wymaganiami stawianymi wnioskodawcom przez konkretny program unijny - tłumaczy Monika Charlińska-Bodziony.

Takie rozwiązanie sprawy w wyraźny sposób przyspiesza proces przygotowania aplikacji, a na etapie oceny projektu udowadnia rozpatrującym wnioski, że istnieje realna potrzeba, by wdrożyć proponowaną inwestycję. W przypadku powodzenia- uzyskania wsparcia - również na sprawne wdrożenie i rozliczenie projektu.

Na początku należy przyjrzeć się wytycznym i punktacji, którą można uzyskać za aplikację. Na pierwszych spotkaniach weryfikujemy wspólnie z klientem, w jaki sposób przedstawiony pomysł wpisuje się w kryteria wyszczególnione przez program (ile punktów jest w stanie uzyskać).

Nie zawsze w pełni inwestycja może wpisać się w założenia programu lub uzyskać maksymalnie dużą liczbę punktów w ramach wyszczególnionego kryterium. Pomoc specjalistycznej instytucji daje szansę znalezienia rozwiązania pozwalającego na uzyskanie jak największej liczby punktów. Do niektórych aplikacji można

wprowadzić modyfikacje, tak, by spełniał wymagania programu oraz spełniał kryteria innowacyjności. Nasi klienci w ostatnio rozstrzygniętych programach B+R na Pomorzu uzyskali najwyższe punktacje w regionie.
- Ważne jest informowanie składającego wniosek w jaki sposób może go ulepszyć. Wiele unijnych programów wysoko punktuje stworzenie nowych miejsc pracy, zastosowanie rozwiązań innowacyjnych oraz wpływających na ochronę środowiska czy, zastosowanie nowoczesnych technologii. Namawiamy klientów, by korzystali z tych możliwości. Przekłada się to na korzyści zarówno dla pojedynczych przedsiębiorstw, jak i dla całej gospodarki krajowej - zachęca przedstawicielka firmy doradczej Agencja J&J.
W obszarze projektów dotyczących transportu intermodalnego premiowana jest np. wielkość przeładunków liczona w TEU. Pomysłodawcy muszą wykazać, że uda im się ograniczyć ilość towarów transportowanych do portów drogami na rzecz kolei, bądź szlakami morskimi. Pod uwagę brana jest też długość tras. Weryfikujący infrastrukturalne projekty portowe premiują długość zmodernizowanego nabrzeża, pogłębionego toru wodnego. Wskaźniki są bardzo skonkretyzowane.

Pomorze przoduje w wykorzystaniu funduszy unijnych.

Firma Agencja J&J z powodzeniem przygotowała dokumentację aplikacyjną dzięki której porty w Szczecinie i Świnoujściu zakupiły nowy sprzęt pomiarowy oraz jednostki ratownictwa morskiego. Przeprowadzono również szereg innych inwestycji wpływających na poprawę bezpieczeństwa nie tylko w portach. Agencja J&J uczestniczyła również w finalizacji podobnych projektów w Gdańsku. Doświadczenia gdańskich doradczyń ds. funduszy unijnych to przede wszystkim duże projekty infrastrukturalne wewnątrz obszarów portowych, terminali intermodalnych zlokalizowanych na terenie kraju i obsługujących strumień ładunków napływających między innymi do polskich portów. Obejmują budowę nowych

W skali kraju Pomorze przoduje w wykorzystywaniu środków unijnych. Przyczyniają się do tego regionalne Inteligentne Specjalizacje Pomorza (ISP), w które wpisuje się gospodarka morska. Co ciekawe, w ramach krajowych inteligentnych specjalizacji (KIS), jeszcze kilka lat temu mimo nadmorskiego położenia, nasz kraj nie posiadał specjalizacji branży morskiej. Obecnie funkcjonuje 20 specjalizacji, ostatnią z nich jest KIS 20. Innowacyjne technologie morskie w zakresie specjalistycznych jednostek pływających, konstrukcji morskich i przybrzeżnych oraz logistyki opartej o transport morski i śródlądowy. Dla podmiotów działających w szeroko rozumianej gospodarce morskiej to szansa na pozyskanie unijnych środków między innymi na badania naukowych, innowacje i wdrażanie nowych produktów i usług. W obecnej perspektywie finansowania unijnego na lata 2014-2020 w programach zarówno regionalnych jak i krajowych kładzie się duży nacisk na projekty wpisujące się w inteligentne specjalizacje. W ubiegłym roku na Pomorzu w ramach konkursów z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego (RPO WP) wielu przedsiębiorców uzyskało wsparcie. Wyłoniono pozytywnie ocenionych 30 projektów badawczo-rozwojowych- w wielu przypadkach są realizowane w partnerstwie z jednostkami naukowymi oraz ponad 100 projektów o charakterze inwestyjnym. Gro z nich stanowiły projekty z branży morskiej, portowo-logistycznej.
- W zakresie walki o unijne fundusze wpisywanie się w specjalizacje stanowi wręcz obligatoryjne kryterium dostępu. Na Pomorzu w ramach Poddziałania 1.1.1 RPO WP Ekspansja przez innowacje wsparcie mogą uzyskać tylko i wyłącznie projekty badawczo-rozwojowe wpisujące się w ISP, więc pochodzące z branży morskiej, portowo-logistycznej.* Jako firma uczestniczyliśmy w przygotowaniu dokumentacji aplikacyjnej dla kilku pomorskich przedsiębiorców (Partnerstw) w ramach tego konkursu. Wszyscy nasi klienci uzyskali wsparcie dotacyjne, projekt jednego z nich znalazł się na pierwszej pozycji listy rankingowej z wynikiem 97,5 punktu na 100 możliwych do zdobycia. Jest to projekt horyzontalny wpisany w ISP 1 Technologie offshore i portowo-logistyczne. Jego realizacja będzie sprzyjać efektywnej ekonomicznie i bezpiecznej dla środowiska eksploracji i eksploatacji zasobów morza dzięki komercjalizacji innowacyjnych rozwiązań w takich obszarach, jak: technologie transportowo-logistyczne w portach i na ich zapleczu oraz technologie energooszczędne i niskoemisyjne na obszarach morskich, portowych i przyportowych - dodaje Monika Charlińska-Bodziony z firmy doradczej Agencja J&J.
*W województwie Pomorskim wybrane zostały 4 Inteligentne Specjalizacje Pomorza: ISP 1 Technologie offshore i portowo-logistyczne; ISP 2 Technologie interaktywne w środowisku nasyconym informacyjnie; ISP 3 Technologie ekoefektywne w produkcji, przesyle, dystrybucji i zużyciu energii i paliw oraz w budownictwie; ISP 4 Technologie medyczne w zakresie chorób cywilizacyjnych i okresu starzenia.

Kontrowersje wokół raportu ETO

Zarzuty unijnych audytorów dotyczące polskich portów wynikają w dużej mierze z nieznajomości specyfiki działalności branży portowej w naszym kraju. Unijni urzędnicy mieli dość mgliste pojęcie na temat stanu infrastruktury wykorzystywanej przez porty i przewoźników w Polsce. Raport ETO stawiał zarzuty głównie projektom realizowanym przez Urzędy Morskie i gminy. Uwagi czynione pod adresem zarządów portów zdarzały się zdecydowanie rzadziej. Przeprowadzony przez ETO audyt dotyczył właśnie branży morskiej z uwagi na liczbę zgłaszanych projektów opiewających na duże sumy.
- Komisja stwierdzała, że projekty realizowane z myślą o rozwoju infrastruktury dostępowej nie są składane wyłącznie z myślą o potrzebach transportowych portu. Pieniądze przeznaczane na rozwój portów nie są więc w pełni wykorzystywane tylko na ten cel. Kłopot w tym, że nie można zbudować infrastruktury drogowej tylko z myślą o portach - wskazuje M. Charlińska-Bodziony przedstawicielka firmy doradczej.
Komisja pisząc raport skupiała się głównie na kontroli dokumentacji. Nie można oprzeć się wrażeniu, że kryteria brane pod uwagę przy ocenie działań portów niemieckich czy brytyjskich zostały przeniesione w skali 1:1 do polskich realiów.
W Trójmieście największym problemem była Trasa Słowackiego budowana z puli środków przeznaczonych na rozwój transportu morskiego. Zakres zgłoszonego projektu to połączenie portu lotniczego z portem morskim do czego mieli zastrzeżenia członkowie komisji ETO. W świetle przeprowadzonej kontroli dokumentacji projektów unijnych, komisja przekonywała, że należałoby zakwalifikować tę trasę jako infrastrukturę dostępu do portu lotniczego a nie morskiego. Trasa Słowackiego należy do kategorii projektów gminnych, gdyż zarządy portów nie mają uprawnień do realizacji infrastruktury dostępowej poza granicami terenów, którymi zarządza. Porty w ramach realizacji programów infrastrukturalnych budują drogi prowadzące do własnych nabrzeży i terminali przeładunkowych.
Zdaniem doradczyń z firmy Agencja J&J unijny raport o marnotrawieniu środków nie odbije się na sytuacji polskich przedsiębiorstw z branży morskiej. Unijne programy w dalszym ciągu funkcjonują w przestrzeni gospodarczej naszego kraju. Aplikacje rozpatruje się w oparciu o znane od dawna wytyczne i kryteria przyznawania punktacji. Większość programów rozwojowych powstała już kilka lat temu. Bez względu na stanowisko wyrażone w raporcie projekty nie wpisujące się w powszechnie dostępne kryteria określone w założeniach unijnych programów nie mają szansy na pozyskanie środków.
W następnym rozdaniu środków unijnych przeznaczonych na projekty infrastrukturalne polskie instytucje będą pozyskiwały środki na swoje inwestycje w oparciu o powszechnie znane wytyczne. Sytuacja polskich portów nie ulegnie więc zauważalnej zmianie. Oznacza to, że zarządy portów, urzędy morskie i gminy mogą liczyć na stabilne finansowanie planowanych inwestycji.

Źródło: ,MorzaiOceany.pl

Bikony i drony na ratunek.

W nocy z czwartku 29/06 na piątek 30/06 przez Małopolskę przeszedł niespodziewanie huraganowy wiatr, który w porywach dochodził do 200 km/h. Zmiótł z powierzchni ziemi domostwa w obszarze o promieniu do 900 metrów od punktu X. Ratownicy medyczni zgodnie z metodą triage1 oznaczyli 10 ofiar zdarzenia, przy czym do oznakowania wykorzystali bikony2 o statusach: RED - wymagana natychmiastowa ewakuacja; YELLOW - pilna ewakuacja; GREEN - poszkodowany chodzi o własnych siłach - zdalny nadzór, BLACK - zgon, ciało zostanie zabrane po zakończonej akcji ratowania życia.
Do akcji wkroczyły zespoły dronowe, by przygotować plan ewakuacji medycznej.
To hipotetyczne zdarzenie było kanwą zadania, z jakim zmierzyło się osiem zespołów akademickich z czołowych polskich politechnik w konkursie Droniada 2017. Zademonstrowały nań działanie systemów teleinformatycznych, które wykorzystując bezzałogowe statki powietrzne tzw. drony, na podstawie sygnałów z bikonów, lokalizowały ofiary huraganu. (www.5zywiolow.pl).
Wiedzieć więcej i szybciej

Ratownicy od lat ćwiczą metodę triage jako sposób oznaczania ofiar zdarzeń masowych: trzęsień ziemi, katastrof budowlanych, drogowych czy huraganowych wiatrów. Na każdego poszkodowanego ratownik ma 30 sekund, w czasie których musi sprawdzić podstawowe czynności życiowe - oddech, tętno, gdzie poszkodowany jest ranny, czy jest z nim kontakt. Nie ma czasu na zaznaczenie pozycji geograficznej na mapie. Trzeba dotrzeć do następnych ofiar. I tutaj pojawia się miejsce na nowe technologie jak drony i bikony, o ile ich eksploatacja będzie tania i skuteczna.

Wykorzystanie dronów w zarządzaniu kryzysowym, to przede wszystkim większa świadomość sytuacyjna, szybsze i dokładniejsze pozyskanie danych, które po analizie wspierają proces decyzyjny pozwalając tym samym na zminimalizowanie ryzyka nieoptymalnych lub błędnych decyzji przy jednoczesnym większym bezpieczeństwie dowódcy akcji i ratowników.

Jednym z ważniejszych elementów jest transmisja obrazu, choć zależnie od sytuacji kryzysowej, z jaką mamy do czynienia, nie zawsze jest najlepszą formą zbierania i przekazywania informacji. Daje ona pogląd na miejsce zdarzenia, ale nie jest wystarczająca. Istotnym elementem przy akcjach ratowniczych jest dokładne zobrazowanie terenu i na tej podstawie nanoszenie istotnych informacji, wspomagających ratowanie ludzkiego życia.

Natomiast bikony pozwalają nadawać za pomocą protokołu Bluetooth zaprogramowane zawczasu komunikaty (statusy) o stanie zdrowia ofiar zdarzenia masowego. Zwykle spotykamy je w …galeriach handlowych, w których służą za kluczyk do otwarcia aplikacji w smartfonie zachęcając np. do promocyjnego zakupu butów lub odzieży albo w muzeach. Tam znowuż, wykorzystując możliwości multimedialne smartfonów, pozwalają np. wyświetlić oglądaną rzeźbę jako trójwymiarowy model, którym można swobodnie obracać lub „zmusić" postać z obrazu, by opowiedziała coś o sobie. Droniada nadała bikonom nowy kontekst – wsparcie metody triage i tym samym ratowanie życie ludzkiego.

Fotomapy od ręki

IV Paradzie Robotów - debacie publicznej na rzecz społecznej akceptacji Internetu Rzeczy (ang. IoT), w szczególności nowych technologii i metod ich wykorzystania, towarzyszyły warsztaty reagowania kryzysowego i misje ćwiczebne. Podczas eksperymentów koordynowanych przez Centrum Informacji Kryzysowej Centrum Badań Kosmicznych kilka zespołów podjęło się wykonania misji testowych, w czasie których realizowały dwa zadania: dostarczenie zobrazowań w jak najkrótszym czasie, tak aby szybko wytworzyć mapy dla wsparcia działań ratowniczych, oraz wykonanie bardziej precyzyjnych zdjęć na potrzeby poszerzonej analizy obszaru zdarzenia.

Akademickie zespoły dronowe po wykonaniu zadania przekazywały wykonane zdjęcia firmie Creotech Instruments, czołowej polskiej firmie sektora kosmicznego, która wraz z firmą partnerską Hexagon Safety & Infrastructure przetestowała w praktyce działanie platformy dla przetwarzania zobrazowań satelitarnych *EO Cloud*. Została ona stworzona w ramach projektu dla Europejskiej Agencji Kosmicznej. Ogromna, aktualizowana na bieżąco baza danych, przyjazny interfejs dostosowany do potrzeb różnych użytkowników, umożliwiła wytworzenie ortofotomapy obszaru przeszło 10 hektarów w ciągu 6 minut, po których mapę można było przeglądać w internetowym portalu. Na wygenerowanie trójwymiarowego modelu terenu potrzeba nieco więcej czasu.

To rozwiązanie sprawdza się również ocenie skutków katastrof naturalnych - powodzi, nawalnych deszczy czy wiatrołomów. Nie do przecenienia jest, kiedy służby prowadzą poszukiwania osób zaginionych. Dostępne obecnie zdjęcia satelitarne, nie zawsze odpowiadają rzeczywistemu stanowi rzeczy. W wielu miejscach, zwłaszcza na terenach mało zurbanizowanych, przedstawiają dane sprzed kilku lat. Ogromnym wyzwaniem są poszukiwania na obszarach leśnych, z gęstym drzewostanem, gdzie trawa sięga ok 0,5-1 metra wysokości, krzewy i chaszcze są dużo wyższe niż człowiek, a teren poprzecinany jarami, bagnami i strumieniami, rzadko jest penetrowany i regulowany przez człowieka. Tak trudne obszary muszą być przeszukane przez grupę, której członkowie idą bardzo blisko siebie, oraz przez psy, którym w takim obszarze szuka się łatwiej niż ludziom.

Jak odnaleźć zaginionego człowieka?

Właśnie w ramach warsztatów reagowania kryzysowego prowadzone były poszukiwania zaginionego 56. letniego Zbigniewa Kłapacza. Mężczyzna zaginął 1 stycznia w okolicach Dobczyc. Mimo wcześniejszych działań, nie został odnaleziony. Sztab akcji ulokowany był w Dworze Sieraków. W ramach warsztatów firmy wyposażone w drony przeprowadziły rekonesans powietrzny w terenie poszukiwań wraz z wykonaniem aktualnej mapy obszaru

około 50 hektarów, która została użyta do planowania sektorów na czas poszukiwań. Przez ponad dwie godziny teren przeczesywany był przez grupy ratowników z psami. Udział w poszukiwaniach wzięły Grupa Ratownictwa Specjalnego OSP Nowy Sącz, Grupa Poszukiwawczo-Ratownicza OSP Goszcza i Myślenicka Grupa Poszukiwawczo - Ratownicza z Psami. W działaniach uczestniczyli także kadra i kadeci ze Szkoły Aspirantów PSP, Joanna Pulit przewodnik psa ratowniczego C. Z. Zoosfera, dwójka przewodników psów Paweł Futiakiewicz i Katarzyna Prochimowicz z licencjonowanymi psami zwłokowymi, dwóch policjantów z Komendy Powiatowej Policji z Wieliczki (KPP prowadzi sprawę poszukiwawczą do zaginięcia), dr Joanna Stojer-Polańska (SWPS), wybrane osoby z zespołów akademickich i inni zainteresowani działaniem w terenie. Poszukiwania zakończono około godziny 20. Mężczyzny nie odnaleziono. Kolejne działania będą prowadzone w późniejszym terminie.
W Polsce brakuje badań dotyczących tego, jak miejsce, w którym znajdują się zwłoki, może wyglądać z powietrza - chodzi zarówno o roślinność, zachowanie zwierząt leśnych, potencjalne odróżnianie się ciała od barwy podłoża. Brakuje również eksperymentów, podczas których z powietrza szuka się fragmentów ubrań czy też rzeczy posiadanych przez zaginioną osobę. Jedyne takie misje poszukiwawcze mają miejsce na Droniadach. Poszukiwania osób zaginionych wymagają zintegrowania systemów analizy informacji z detektywistyczną przenikliwością, umiejętnościami współpracy z rodziną i policją, dobrymi mapami, psim węchem i wytrwałością ratowników. Połączenie poszukiwań prowadzonych przez doświadczone grupy poszukiwawcze, przewodników psów i operatorów dronów może przede wszystkim skrócić skutecznie czas i zwiększyć szanse na szybsze odnalezienia i pozwoli wypracować dobre praktyki w zakresie działań poszukiwawczych łączących doświadczenie z rozwojem technologii.
A potencjał takich rozwiązań jest bardzo wysoki i może być w prosty sposób dostosowywany do indywidualnych potrzeb użytkowników. W ramach zadania postawionego przed akademickimi zespołami przeprowadzone zostało szybkie rozpoznanie oraz mapowanie terenu, na którym przeprowadzana była akcja ratunkowa. Na tej podstawie można było pozyskać ważne informacje, które miały istotny wpływ na decyzje podejmowane podczas ratowania życia ludzi. W przypadku realnej katastrofy naturalnej takie rozwiązanie może pomóc uratować dziesiątki ludzi. Dzięki wysłaniu inteligentnych bezzałogowych systemów latających w celach rozpoznawczych nad terenem dotkniętym katastrofą możliwe jest wytyczenie np. optymalnych ścieżek dojazdowych przez najmniej zalane tereny, decyzja o przerzuceniu mostu pontonowego w kluczowym miejscu, może oznaczać zaoszczędzenie wielu godzin na dojazdach do poszkodowanych, a dokładna i aktualna mapa pozwala optymalizować wysiłki ekip ratunkowych.
Rozwój systemów inteligentnych, chmur obliczeniowych o ogromnym potencjale, zaawansowane systemy analizy danych, mogą skutecznie wspomóc zarządzanie w sytuacjach kryzysowych przyspieszając procesy decyzyjne. W oparciu o transmisję obrazu pomogą ocenić skutki katastrof naturalnych, pożarów lasów czy obiektów wielkopowierzchniowych, zarejestrowane dane stanowić będą niejednokrotnie ważny materiał dowodowy, monitoring farm wiatrowych czy wałów przeciwpowodziowych pozwoli zapobiegać przyszłym zdarzeniom. Wykonane z pokładu bezzałogowych systemów latających aktualne ortofotomapy terenu skrócą czas akcji poszukiwawczych. Przeprowadzone warsztaty dowiodły jak istotne są kwestie współdziałania różnych służb wspierane przez nowe technologie. Z pewnością postęp i coraz niższe koszty jeszcze bardziej przyczynią się do ich wykorzystywania.
Patronat honorowy nad IV Paradą Robotów Droniadą 2017 objęli Prezydent Miasta Krakowa Jacek Majchrowski, Szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego Paweł Soloch, Sekretarz Stanu w MSWiA Jarosław Zieliński oraz Ministerstwo Rozwoju.
Współorganizatorami byli: Aeroklub Krakowski (AK), Centrum Informacji Kryzysowej CBK (CIK CBK), Centrum Dronów-Centrum Naukowo-Badawcze Ochrony Przeciwpożarowej – PIB im. J. Tuliszkowskiego (CNBOP-PIB), Dronlab Sp. z o.o., Fundacja Instytut Mikromakro (FIM) Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur (IBRKK), FlyTech UAV, Kontakt.io oraz Szkoła Aspirantów PSP w Krakowie (SAPSP). Konkurs Droniada został zorganizowany w partnerstwie z Miastem Krakowem pod auspicjami Microsoft Imagine Cup.
Komisja konkursowa w składzie Grzegorz Bilski (DronLab) - przewodniczący, bryg. dr inż. Mariusz Feltynowski (Centrum Dronów - Centrum Systemów Bezzałogowych CNBOP-PIB) - wiceprzewodniczący, Andrzej Gontarz (Fundacja Instytut Mikromakro) - sekretarz, Karol Juszczyk (Centrum Dronów - Centrum Systemów Bezzałogowych CNBOP-PIB) - sędzia techniczny i Dariusz Werschner (Polska Izba Systemów Bezzałogowych) - juror, oceniała zmagania 8 zespołów z siedmiu czołowych polskich politechnik.

W konkursie zwyciężył zespół High Flyers - Academic Scientific Association (Politechnika Śląska) zdobywając Nagrodę Główną w wysokości 10 tys. złotych ufundowaną przez Organizatora Fundację Instytut Mikromakro dzięki partnerstwu z Miastem Krakowem, drugie miejsce zajął krakowski zespół Squadron z AGH pod wodzą Łukasza Motyla, trzecie miejsce wywalczyło Koło Naukowe Awioniki Melavio z Politechniki Warszawskiej. Drużyny te otrzymały Nagrody Honorowe Szefa Biura Bezpieczeństwa Narodowego oraz nagrody specjalne od Esri Polska, Roborotor i Spartaqs.
W trakcie warsztatów wygłoszono szereg referatów i prezentacji. Wykład dotyczący szeroko pojętego użycia bezzałogowych systemów latających i systemów informatycznych na potrzeby reagowania kryzysowego i ochrony ludności prowadził Piotr Rutkowski z fundacji Instytut Mikromakro. Dariusz Werschner z Polskiej Izby Systemów Bezzałogowych zaprezentował Projekt AirVein, czyli transport krwi przy użyciu dronów w mieście. Szymon Niemczura z firmy Kontakt.io wyjaśnił jak działają bikony użyte w konkursie i gdzie mogą być stosowane. Koncepcję Lotniczego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego przedstawił Michał Wojas z Flytech UAV. Podstawy metody triage w ratownictwie medycznym wyłożył kpt. Artur Luzar ze Szkoły Aspirantów PSP w Krakowie, o realnym prowadzeniu akcji ratunkowej po zdarzeniu masowym opowiedział dr. inż. bryg. Mariusz Feltynowski z Centrum Dronów CNBOP-PIB, a taktykę prowadzenia akcji poszukiwawczych z wykorzystaniem ludzi, psów ratowniczych i dronów scharakteryzował Marcin Grudziński z Grupy Ratownictwa Specjalnego OSP w Nowym Sączu.
O zmianach w systemie prawnym i regulacyjnym dla rynku dronowego mówił Paweł Szymański z Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Założenia i cele programu sektorowego INNOSBZ, którego celem jest wsparcie innowacyjnych rozwiązań w polskim przemyśle systemów bezzałogowych, organizowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju referował dr inż. Janusz Będkowski. Uwarunkowania prawne zastosowań dronów w różnych dziedzinach przedstawił mec. Maciej Zych z Kancelarii Wardyński i Wspólnicy, a o wykorzystaniu bezzałogowych systemów latających w kontekście szybkiego dostępu do informacji przestrzennej w reagowaniu kryzysowym omówili szef CIK CBK dr Jakub Ryzenko i Krzysztof Mysłakowski z firmy Creotech.

Źródło: WiedzaiŻycie.pl

Finał Pucharu Konfederacji: Niemcy ograli Chile.

Reprezentacja Niemiec zdobyła Puchar Konfederacji. Zespół złożony głównie z młodych zawodników w wielkim finale poradził sobie z Chile.
Początek spotkania zdecydowanie należał do reprezentacji Chile, która stworzyła sobie kilka groźnych okazji. Jednak w poczynaniach Vidala i spółki brakowało skuteczności.
Po chilijskiej nawałnicy prowadzenie reprezentacji Niemiec w 20. minucie dał Lars Stindl. W kolejnych fragmentach meczu to cały czas Chile miało przewagę, ale już nie tak przygniatającą jak na początku. W efekcie to Niemcy odnieśli minimalne zwycięstwo wygrywając w Pucharze K**90' - KONIEC MECZU. Niemcy zdobywają Puchar Konfederacji!**
90' - Pięć minut doliczonych do regulaminowego czasu gry.
84' - Niemcy bardzo dobrze się bronią. Reprezentacji Chile będzie ciężko doprowadzić do wyrównania. Do końca meczu będziemy mieć oblężenie niemieckiej bramki.
75' - Ostatni kwadrans na odrobienie strat dla reprezentacji Chile. Vidal i koledzy muszą postawić wszystko na jedną kartę, jeśli marzą o zdobyciu Pucharu Konfederacji.
67' - Jara bardzo ostro zaatakował łokciem jednego z Niemców. Arbiter powinien pokazać czerwoną kartkę, ale ostatecznie zdecydował się tylko na żółtą. Wielkie szczęście reprezentacji Chile.
55' - Zdecydowanie inne spotkanie obecnie oglądamy, niż w pierwszej odsłonie meczu. Niemcy grają odważniej, a przed momentem Draxler zmarnował kapitalną okazję sam na sam.
46' - POCZĄTEK DRUGIEJ CZĘŚCI SPOTKANIA! Reprezentacja Chile musi zacząć grać skuteczniej!

45' - KONIEC PIERWSZEJ POŁOWY MECZU! Reprezentacja Chile miała przewagę, ale wystarczyła jedna akcja i to Niemcy wyszli na prowadzenie. Druga odsłona spotkania zapowiada się rewelacyjnie. Czy Chilijczykom wystarczy determinacji do kolejnych ataków?
40' - Przewagę optyczną ma Chile, natomiast teraz kolejną groźną sytuację stworzyli sobie Niemcy. Minimalnie obok słupka poleciała piłka uderzona przez Draxlera.
30' - Niemcy dosyć przypadkowo i szczęśliwie wyszli na prowadzenie, ale obraz gry nie uległ od tego momentu zmianie. To cały czas reprezentacja Chile ma zdecydowaną przewagę.
20' - GOOOOOOOOOL! Zdecydowaną przewagę mieli piłkarze reprezentacji Chile, ale wystarczył jeden błąd i to Niemcy wyszli na prowadzenie! Diaz fatalnie stracił piłkę, którą przejął Werner. Niemiec mógł strzelać w sytuacji sam na sam, ale odegrał jeszcze do Stindla. Temu nie pozostało nic innego, jak skierować piłkę do pustej bramki. Niemcy na prowadzeniu!
15' - Cały czas zdecydowaną przewagę optyczną mają piłkarze reprezentacji Chile, którzy oddali już kilka strzałów. Na razie brakuje skuteczności, ale jeśli obraz gry się nie zmieni, to gole są tylko kwestią czasu.
5' - Pierwsza bardzo groźna sytuacja! Od pierwszych minut przewagę optyczną mają piłkarze reprezentacji Chile. Przed momentem świetną interwencją popisał się Marc-Andre ter Stegen. To powinno być już prowadzenie Chilijczyków!
1' - POCZĄTEK SPOTKANIA!
19:55 - Czas na hymny i za moment zaczynamy!
19:40 - Wyjściowe składy.

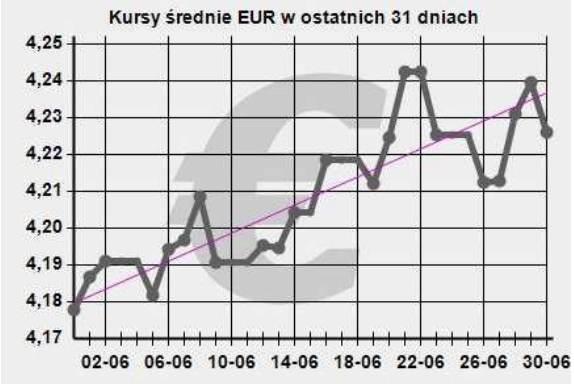
Źródło: PilkaNozna.pl

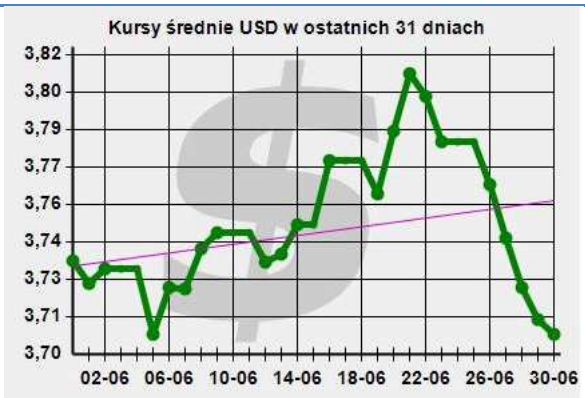
Wydarzyło się 03 lipca - kalendarium

03 lipca jest 184.dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 181 dni. 03 lipca jest Dniem Niepodległości na Białorusi. Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1410r. – Wielka wojna z zakonem krzyżackim: pod Czerwińskiem wojska polskie króla Władysława II Jagiełły przeprawiły się po moście pontonowym przez Wisłę, aby następnie połączyć się z wojskami litewskimi i ruszyć na państwo zakonne.
1893 r. – W Nowym Sączu powstał Związek Stronnictwa Chłopskiego, pierwsza polityczna organizacja chłopska w Europie..
1896r. – Na ulice Bydgoszczy wyjechał pierwszy tramwaj elektryczny.

1936 r. - Powstała Wyższa Szkoła Lotnicza w Warszawie.
1961 r. - Urodził się 30-milionowy obywatel Polski.

Kursy walut (kursy średnie NBP)

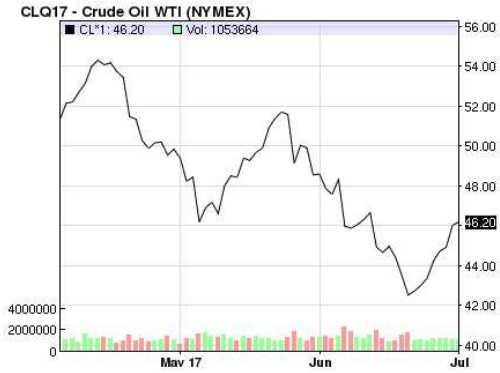




Crude Oil

WTI (NYMEX) Price

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



Rozrywka

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

Drodzy Rodzice!

Druh drużynowy powiedział nam, że mamy wszyscy napisać do rodziców, ponieważ najprawdopodobniej widzieliście powódź w TV i bardzo się martwicie.
Nic nam nie jest. Woda porwała tylko jeden nasz namiot i dwa śpiwory. Na szczęście żaden z nas się nie utopił, ponieważ kiedy to się zdarzyło byliśmy wszyscy w górach i szukaliśmy Krzyśka, który zaginął. Zadzwońcie, proszę, do matki Krzyśka i powiedzcie jej, że już wszystko w porządku i że się znalazł. Krzysiek sam nie może do niej napisać, bo połamał sobie obie ręce jak spadał ze skały. Na poszukiwania Krzyśka wyjechaliśmy pick-up'em drużynowego. To było niesamowite. Nigdy byśmy nie znaleźli Krzyśka

w tych ciemnościach, gdyby nie błyskawice. Druh drużynowy strasznie się wkurzył, że Krzychu poszedł w góry nikomu nic nie mówiąc. Krzysiek powiedział, że mówił mu przecież, ale to było podczas pożaru, więc drużynowy najprawdopodobniej go nie usłyszał.
Wiedzieliście, że jeśli się wrzuci do ognia butelkę z benzyną to może wybuchnąć? Mokry las nie spłonął, ale jeden z naszych namiotów tak. Także trochę naszych ubrań. No i Stefan będzie wyglądał tak niesamowicie, dopóki nie odrosną mu włosy.
Będziemy w domu w sobotę, jeśli do tego czasu drużynowy naprawi samochód. Ten wypadek to naprawdę nie była jego wina. Hamulce pracowały OK kiedy ruszaliśmy. Druh powiedział, że tak stary samochód miał prawo się popsuć. Prawdopodobnie dlatego, że był tak stary, nikt nie chciał go ubezpieczyć. Ale w sumie uważamy, że ten samochód jest całkiem cool. Tak jak i druh drużynowy. Nie robi nam wymówek jak nabrudzimy w aucie, a kiedy w kabinie robi się gorąco, druh pozwala nam jechać na pace. Trudno żeby nie było gorąco jak jedziemy w 10 osób. Ale odkąd patrol policji zatrzymał nas na autostradzie już nie wsiadamy na pakę.
Czy już wspominałem że druh jest dobrym kierowcą? Przed tym wypadkiem uczył Ryśka jeździć. Ale spoko, pozwalał mu tylko na szybszą jazdę na górskich drogach, gdzie prawie nie ma ruchu. Od czasu do czasu przejeżdżają tam tylko ciężarówki.
Dzisiaj rano wszyscy chłopacy skakali do wody ze skał i pływali w jeziorze. Druh nie pozwolił mi, ponieważ nie umiem pływać, i Krzyśkowi z powodu tych jego rąk; dlatego my dwaj pływaliśmy po jeziorze kajakiem. Fajne jezioro. I głębokie. Chociaż niektóre czubki drzew wystają ponad lustrem wody. Druh nie jest upierdliwy jak inni drużynowi. Nawet nam nie marudził, że nie ubraliśmy kamizelek ratunkowych. Spędza teraz dużo czasu naprawiając samochód, więc staramy się nie zawracać mu głowy głupotami.
Zdobyliśmy już odznaki pierwszej pomocy. Kiedy Dawid nurkował w jeziorze i uciął sobie rękę, sami zakładaliśmy mu opaskę uciskową. Ja i Marek wtedy zwymiotowaliśmy, ale druh powiedział, że to prawdopodobnie było tylko zatrucie pokarmowe po zjedzeniu resztek kurczaka. Druh powiedział, że tak samo wymiotował pojedzeniu, które jadał w więzieniu.
Jesteśmy bardzo zadowoleni, że on wyszedł i został naszym drużynowym. Druh mówił, że teraz jest już dużo mądrzejszy i że zrobiłby TO dużo lepiej niż wtedy. Nie bardzo wiem, o co chodzi. Muszę już kończyć. Idziemy do miasta, żeby wysłać listy i kupić naboje. Nie martwcie się o mnie.

Jest OK. Pozdrawiam.