

Szukaj..

wszędzie

Ogłoszenia

Katalog firm

Porty, Logistyka

Stocznie, Statki

Energetyka, Offshore

Marynarka, Ratownictwo

Prawo, Finanse

Ekologia, Rybołówstwo

Edukacja, Nauka

Jachty, Turystyka

GlassDeep®

UNDERWATER WINDOW  
MADE OF MINERAL GLASS

## Seminarium „Fit For 55. Szanse i zagrożenia dla transportu morskiego” – czy jesteśmy gotowi?



Jakub Milszewski

14.02.2022 05:40

[Strona główna](#) > [Przemysł Stoczniowy, Stocznie, Statki](#) >

[Seminarium „Fit For 55. Szanse i zagrożenia dla transportu morskiego” – czy jesteśmy gotowi?](#)


Fot. GospodarkaMorska.pl

Niepokój związany z terminami, optymizm stoczni i firm technologicznych oraz mnóstwo możliwych wariantów do obrania – takie konkluzje można było wysnuć po pierwszym seminarium „Fit For 55. Szanse i zagrożenia dla transportu morskiego” zorganizowanym przez PRS w auli Uniwersytetu Morskiego w Gdyni 10 lutego.

Seminarium „Fit For 55. Szanse i zagrożenia dla transportu morskiego” miało być platformą wymiany wiedzy i poglądów na temat wyzwań, jakie w pakiecie legislacyjnym Fit For 55 Komisja Europejska postawiła przed całym światem gospodarki morskiej i nie tylko. Wydarzenie prowadził wydawca portali GospodarkaMorska.pl i ZielonaGospodarka.pl Mateusz Kowalewski.

### Najnowsze wiadomości >



Seminarium „Fit For 55. Szanse i zagrożenia dla transportu morskiego” – czy jesteśmy gotowi?

- RWE zleca Chantiers de l'Atlantique zaprojektowanie, budowę i montaż morskiej stacji elektroenergetycznej dla morskiej farmy wiatrowej F.E.W. Baltic II

- HG Solutions i Polonus Energy. W kierunku zielonej energii

- Przekop Mierzei Wiślanej coraz bliżej. Co się dzieje na terenie inwestycji? [WIDEO, ZDJĘCIA]

- Będzie nowy przetarg na pogłębienie toru wodnego przez Zalew Wiślany

- Unikatowy na skalę świata skaner już na Uniwersytecie Gdańskim. Zbada m.in. osady z dna morza [ROZMOWA]

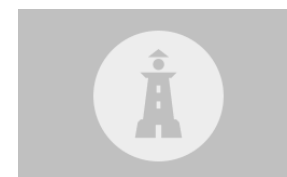
[Zobacz więcej >](#)


### Popularne >

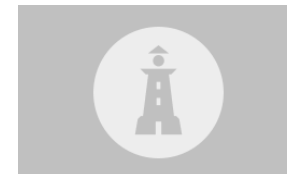
3 DNI

7 DNI

30 DNI



Damen zakończył testy morskie rewolucyjnego statku Fast Crew Supplier



Kiedy wodorowe barki na Renie, Odrze i Wiśle z polskich stoczni?



FIT For 55 w Kłastrze. Pomorskie huby działają na rzecz zielonej gospodarki morskiej



Fit For 55 w Gdyni. Refleksje po konferencji. Nie zapomnijmy o efektywności ekonomicznej



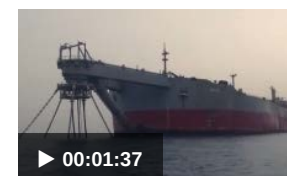
Seminarium „Fit For 55. Szanse i zagrożenia dla transportu morskiego” – czy jesteśmy gotowi?



Szwedzi czekają na polskie promy. W porcie Ystad rosną obawy o finanse i przyszłość wspólnego projektu



Ogromny statek dźwigowy VB-10000 przygotowuje się do wydobycia wraku Golden Ray



Stary tankowiec u wybrzeży Jemenu zagraża 8 milionom ludzi





Seminarium rozpoczęło się od oficjalnych wystąpień gospodarzy – gości zebranych w auli oraz obserwujących wydarzenie online powitał najpierw rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adam Weintrit, który wyraził zadowolenie, że w pracach nad rozwojem gospodarki morskiej uczestniczy wielu absolwentów jego uczelni. Następnie głos zabrał dr hab. inż. kpt. ż.w. Henryk Śniegocki, Prezes Zarządu Polskiego Rejestru Statków, który podkreślił, że liczba osób, jakie pojawiły się na miejscu oraz interesowały się wydarzeniem online potwierdza, że temat jest ważny. Wagę podejmowanych tematów oraz trudność stawianych przez Fit For 55 wyzwań zaakcentował zaś sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Gróbarczyk.

Zanim po oficjalnych przemówieniach na scenie pojawili się pierwsi paneliści, odbyły się jeszcze dwa wydarzenia. Pierwszym z nich było uroczyste sygnowanie umowy na pogłębienie toru podejściowego do Portu Gdynia. Na zlecenie Urzędu Morskiego prace wykona konsorcjum firm Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych sp. z o.o. w Gdańsku (lider), Rohde Nielsen A/S – Partner z Danii oraz Van den Herik Kust-en Oeverwerken B.V. – partner z Holandii.

– Otwieramy nową jakość, która polega na pogłębieniu toru do 17 metrów i poszerzeniu do 280 metrów. Będzie to taka trasa szybkiego ruchu do gdyńskiego portu, który ma się rozwijać i przyjmować statki o długości 400 metrów – powiedział dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni kpt. ż.w. Wiesław Piotrkowski.

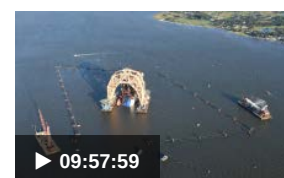


Fot. GospodarkaMorska.pl

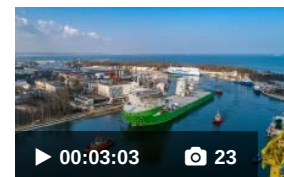
Kolejnym punktem programu było uroczyste wodowanie książki Agnieszki Czarneckiej „Ludzie w służbie Uczelni. Od Szkoły Morskiej w Tczewie do Uniwersytetu Morskiego w Gdyni”, którego w obecności autorki i dokonał minister Marek Gróbarczyk.



Największy kontenerowiec w historii zwodowany w Chinach



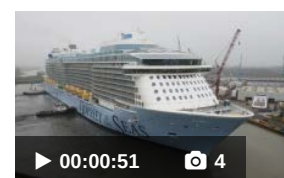
Rozpoczął się proces cięcia wraku Golden Ray. Pojawiły się pierwsze trudnienia [video]



Orion I - offshorowy kolos wszedł do Portu Gdańsk. To na nim runął jeden z największych dźwigów świata



Kartel złomujący statki w Bangladeszu zakończył działalność



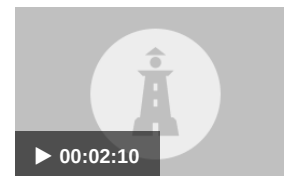
Zwodowano giganta wśród wycieczkowców (video, galeria)



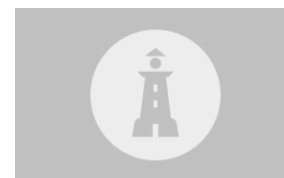
Gigantyczny ciężarowiec podniesie wrak samochodowca Golden Ray (foto, video)



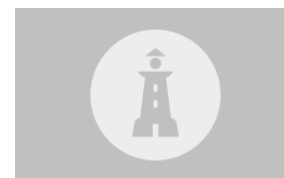
Norweska stocznia zmienia główną działalność z budownictwa na naprawy statków. 100 osób straci pracę



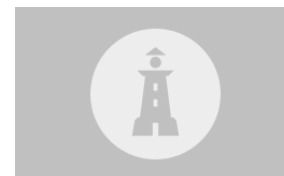
Giganci na morzu: Przemysł offshore – platformy wiertnicze typu jack-up



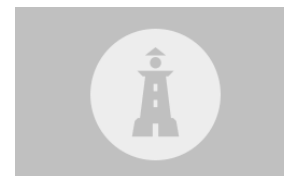
Kontrakt na Mieczniki. Umowa na trzy fregaty podpisana, znamy szczegóły



Kapitan statku zamordowany przez okrętowego kucharza



„Zbliża się do nas realny offshore. Pilnujmy local content!”. Wywiad z twórcą Grupy GeoFusion



Postępowanie układowe Stocznia Nauta - czy grozi nam upadłość firm stoczniowych Trójmiasta?

Zobacz więcej >

## Polecamy >



FIT For 55 w Kłastrze. Pomorskie huby działają na rzecz zielonej gospodarki morskiej



Fit For 55 w Gdyni. Refleksje po konferencji. Nie zapomnijmy o efektywności ekonomicznej



Kiedy wodorowe barki na Renie, Odrze i Wiśle z polskimi stoczniami?



Kriti Future - pierwszy na świecie tankowiec z napędem umożliwiającym wykorzystanie amoniaku





Część merytoryczną seminarium rozpoczął panel „Czy Unia Europejska i Międzynarodowa Organizacja Morska mówią jednym głosem?”. Ustalić to mieli zaproszeni goście. Marcin Białek z Departamentu Spraw Międzynarodowych w Ministerstwie Klimatu i Środowiska opowiedział o podejściu jego resortu do pakietu Fit For 55. Grzegorz Pettke, dyrektor Pionu Okrętowego PRS skupił się na znaczeniu pakietu dla transportu morskiego w odniesieniu do Polityki Zielonego Ładu Unii Europejskiej. Karolina Sypion-Babś z Ośrodka ds. IMO przy PRS zaś opowiedziała o Fit For 55 w kontekście wstępnej strategii redukcji gazów cieplarnianych.

– Wydaje się, że głos UE i IMO jest spójny – podsumowywał Mateusz Kowalewski. – Oczywiście jest wiele szczegółów do uzgodnienia, w wielu aspektach te organizacje muszą się porozumieć, ale obie idą w jednym kierunku.

W kularowych komentarzach po panelu o potencjalnych konsekwencjach różnic głosów obu organizacji mówił minister Marek Gróbarczyk:

– Chociaż cały świat chce realizować politykę niskoemisyjną, to jednak inne podejście jest w Międzynarodowej Organizacji Morskiej, a inne w Komisji Europejskiej. Rozbicie się w tych koncepcjach może doprowadzić do zaburzenia konkurencyjności na świecie i do ucieczki kolejnych segmentów przemysłu stoczniewego z Europy.

Wiele niepokoju budzą ramy czasowe określone w Fit For 55 oraz potencjalne koszty programu w żegludze. Jak wspominał w rozmowie z portalem GospodarkaMorska.pl prezes Zarządu PRS Henryk Śniegocki, wzrost ograniczeń emisji z pierwotnych 40 do 55 proc, zakładany przez UE, będzie kosztował branżę ponad 500 mld euro.

– Są z tego też profity – przewiduje się, że z prawa do emisji spalin Polska pozyska około 200 mld euro. Pozostałe kwoty trzeba będzie wyłożyć. To jest obciążenie dla gospodarki, dla każdego obywatela – mówił Śniegocki. Zapytany o największe wyzwania, jakim polska branża morska będzie musiała stawić czoła w związku z wymogami legislacyjnymi, Śniegocki skupił się na armatorach: – Podatki, które będą związane z emisją spalin przy tradycyjnym napędzie to będzie duże obciążenie. Kolejna rzecz to konkurencja na rynku shippingowym – jeden z dużych armatorów zaapelował do Unii Europejskiej, żeby wprowadzić taki podatek. On jest gotowy na nowe wyzwania. Ci armatorzy, którzy będą mieli starszą technologię, będą przegrywali. Będą mieli mniej ładunków, klientów, czarterów. Z drugiej strony stocznie muszą być gotowe przy budowie statków na nowe technologie, na napędy wodorowe, LNG, co się w tej chwili w naszych stocznjach już dzieje.



Fot. GospodarkaMorska.pl

Część uczestników seminarium twierdzi, że wypełnienie założeń projektu w proponowanych ramach czasowych może nastroić trudności. Pośród nich jest Grzegorz Strzelczyk, prezes zarządu, Lotos Petrobaltic.

– Bardzo niepokoi nas harmonogram wprowadzania tego projektu. Czas mamy dość ograniczony. W mojej ocenie trudno będzie wywiązać się w pełni z tego harmonogramu, który nam zaprezentowano – mówił nam Strzelczyk. – Druga rzecz, na którą zwrócił uwagę przedstawiciel PRS-u, to żebyśmy podeszli do tego



Z Norwegii do Houston i na oceany. Kongsberg Maritime dla Ocean Infinity



Wymagania IACS dotyczące przepustów kablowych dla Ocean Infinity

## Surowce >

Ropa Brent	64,38 \$	baryłka	▲ 0,00%	21:58
Cyna	44427,00 \$	tona	▲ 2,40%	10 lut
Cynk	3737,00 \$	tona	▲ 2,86%	10 lut
Aluminium	3312,00 \$	tona	▲ 2,00%	10 lut
Pallad	2680,00 \$	uncja	▲ 0,00%	21:57
Platyna	1191,10 \$	uncja	▲ 0,00%	21:59
Srebro	25,11 \$	uncja	▲ 0,00%	21:59
Złoto	1731,30 \$	uncja	▲ 0,00%	21:59



racjonalnie, zastanowili się i przemyśleli cały program perspektywicznie, jak będzie to funkcjonowało w najbliższej przyszłości i jakie konsekwencje będzie niosło dla polskiej gospodarki. Mam nadzieję, że nie popełnimy jako Polska tych błędów, które popełniliśmy przy wprowadzaniu ETS-ów, z którymi dzisiaj mamy tak wielki problem, bo w tamtym czasie nikt nie przewidział skutków, jakie będą one niosły za sobą, między innymi przekładając się wprost na cenę nośników energii – przestrzegali prezes Lotos Petrobaltic. – Jak zwykle jesteśmy pięć po dwunastej. Trzeba dość szybko przedstawiać swoje propozycje i kontrargumenty, tak, żeby ten program po wejściu w życie był jak najmniej toksyczny dla gospodarki Unii Europejskiej.

– Wszystkie firmy zajmujące się gospodarką morską wchodzi w temat i muszą być w nim obecne – powiedział nam Adam Weintrit, rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. – Dedlajn to co prawda 2050 rok, ale to nie jest odległa data. Inwestycje, które musimy przedsięwziąć, to inwestycje na lata.

Kolejny temat podjęty podczas panelu dyskusyjnego na seminarium to gotowość polskich armatorów i stoczni do wprowadzenia pakietu Fit For 55. To armatorzy będą musieli ponieść bardzo duże koszty dostosowania jednostek do wymogów emisyjnych. Pomóc mogą w tym stocznie, ale one muszą z kolei również zainwestować w know-how i technologię. W rozmowie z nami Wiesław Piotrkowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni przewidywał, że koszty armatorów zostaną przerzucone na konsumentów.

– To, co nakreślono przed nami, wymaga przebudowania kompletnego całego transportu morskiego jeśli chodzi o napędy. W związku z tym, tak jak mieliśmy z dyrektywami siarkowymi, potrzeba będzie zaangażowania finansowego zarówno armatorów, jak też przewoźników, którzy będą korzystali z transportu morskiego – powiedział nam Wiesław Piotrkowski. – Te wszystkie zabiegi wiążą się z nakładami finansowymi, a one muszą być pokryte przez konsumenta. Można zakładać, że będzie wzrost stawek frachtowych.

Z kolei polska branża stoczniowa już zaciera ręce. W panelu dyskusyjnym poświęconym temu tematowi udział wzięli przedstawiciele branży: Monika Kozakiewicz ze Stoczni Remontowej Nauta i Dariusz Jaguszewski z Remontowej Shipbuilding. Oba te zakłady mogą liczyć na klientów w postaci armatorów, którzy będą musieli przeprowadzać modernizacje swoich jednostek. Monika Kozakiewicz twierdzi, że Polska może nie tylko stać się w szranki ze stoczniowymi molochemi z Azji, ale pod względem jakości pracy i technologii być nawet liderem tych przemian.

– Dokonania naszych stoczni budowlanych pokazują, że możemy być konkurencyjni. To tutaj w Europie, w stoczniach w Gdańsku i w Gdyni powstawały pierwsze jednostki, na których miały zastosowanie nowoczesne technologie związane z napędami elektrycznymi, gazowymi. Jeżeli chodzi o myśl techniczną, to jest ona bardzo zaawansowana i nasze stocznie mogą konkurować i być liderami w tych rozwiązaniach – mówiła Kozakiewicz. Jednocześnie wiceprezes zarządu Stoczni Remontowej Nauta zaznaczyła, że jej organizacja jest gotowa na wyzwania: – Stocznia remontowa musi odpowiadać przede wszystkim na zapotrzebowanie swoich klientów. Jesteśmy organizacją, która ze swojej natury musi się uczyć i reagować na wszelkie zmiany i nowości. Już uczestniczymy w tych działaniach związanych z dekarbonizacją i oferujemy pewne usługi na rzecz naszych klientów, które ich wspierają w tym kierunku. Myślę, że mogę spokojnie powiedzieć, że nie powinno to stanowić dla nas problemu – podsumowała.

W panelu uczestniczyli także przedstawiciele armatorów: Grzegorz Strzelczyk, prezes zarządu Lotos Petrobaltic, który rozwija swoją flotę offshore, Andrzej Pilarski, członek Zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, Grzegorz Wardzyński, dyrektor Pionu Technicznego Polskiej Żeglugi Morskiej oraz Agnieszka Kubaszewska-Monik ze Steny Line. W dyskusji podkreślano, że armatorzy od dawna pracują nad procesami prowadzącymi do spełnienia założonych norm. Wspomniano także o tym, że budowane w Polsce nowe promy dla PŻB i PŻM mogą być świetną reklamą zarówno dla przewoźników, jak i stoczni.

– Wydaje się, że stocznie i armatorzy są gotowi na zmiany, a jednocześnie wiele aspektów związanych z nowymi technologiami zweryfikuje rynek, popyt, podaż oraz sam dostęp do nich – podsumował Mateusz Kowalewski.

Ostatni panel dyskusyjny poświęcony był już konkretnym rozwiązaniom technicznym. O przyszłości napędów na statkach, a w szczególności o tym, jakie paliwa przyszłości zastąpią obecne węglowodorowe paliwa, dyskutowali Dariusz Dziedziul z Man Energy Solutions Poland, Marek Narewski z Polskiego Rejestru Statków, Mateusz Filipp z Remontowa Marine Design Consulting, Adam Ślipy z SeaTech Engineering, dr hab. inż. Jerzy Herdzik z Uniwersytetu Morskiego w Gdyni i Piotr Kabaciński z Wärtsilä.

Uczestnicy podkreślali, że w ciągu ostatnich kilku lat technologia poczyniła znaczny postęp w dużej mierze dostosowując się do napędów zasilanych LNG. W kolejce czekają wodór i amoniak. Problem polega jednak na tym, że mnogość paliw może spowodować komplikacje. Dyskutanci jednak zapewniali, że da się skonstruować napędy, które będą w stanie funkcjonować na bardzo różnych paliwach przy niewielkich modyfikacjach. Przyszłość jednak może wymagać zupełnie innego podejścia do tematu.



– Myślę, że na wodorce się to nie zakończy – przewidywał w kuluarach Henryk Śniegocki, prezes PRS. – Po cichu mówi się już także o napędach atomowych. Pozostaje kwestia bezpieczeństwa. Jeżeli technologie to opanują, to na pewno będzie to paliwo, które będzie najbardziej ekologiczne.

W tym samym tonie wypowiadał się Wiesław Piotrkowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdynia: – Trwają dyskusje na temat tego, w jakie źródła energii mamy pójść, czy ma to być LNG, czy wodór. Coraz częściej mówimy o małym atomie, czyli napędach, które będą ekologiczne i łatwe w składowaniu. Będą oczywiście także budziły pewne obawy jeśli chodzi o utylizację po okresie eksploatacyjnym. Mieliśmy z tym do czynienia w Europie w zakresie elektrowni jądrowych – zaznaczał.

Uczestnicy panelu zaznaczali jednak, że zanim do tego dojdzie, należy skupić się na LNG. Według nich, skroplony gaz ziemny pozostanie standardowym paliwem w żegludze dłużej, niż nam się wydaje.

– Droga do dekarbonizacji prowadzi paradoksalnie przez skroplony gaz ziemny, LNG – powiedział Piotr Kabaciński z Wärtsilä. – Wyobrażam sobie, że będzie ona podzielona na trzy etapy: dzisiaj, jutro i pojutrze. Etap pierwszy, dzisiaj: budujemy statki zasilane gazem. To jest najbardziej logiczne rozwiązanie w dniu dzisiejszym. Infrastruktura jest na miejscu, technologia jest bezpieczna i opanowana. Etap 2, jutro. Do istniejącej instalacji będziemy po prostu dodawać bio-LNG, skroplony bio-metan. Będzie to możliwe bez jakichkolwiek modyfikacji, ponieważ cząsteczka chemiczna jest dokładnie taka sama. Etap trzeci i ostatni, pojutrze: jak już będziemy mieli paliwa alternatywne w kolorze zielonym, wyprodukowane ze źródeł odnawialnych, to proszę mi wierzyć, że elastyczna technologia dual fuel dostosuje się i będzie w stanie je spalać.

– Podsumowując dzisiejsze seminarium, chciałbym zwrócić uwagę na pewien cykl, który pojawia się w żegludze – reasumował Mateusz Kowalewski. – Pierwszym napędem były wiosła, kolejną innowacyjną kiedyś technologią były żagle, później pojawiły się napędy parowe, w XX wieku nastąpiło przejście na ciekłe paliwa kopalne. Dziś często mówi się o powrocie do wiatru. Mam nadzieję, że w przyszłości nie będziemy musieli wracać do rozmów o wiosłach.

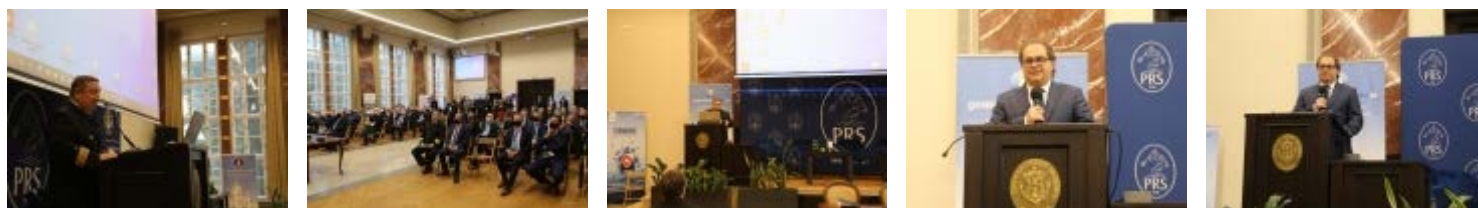
Seminarium „Fit For 55. Szanse i zagrożenia dla transportu morskiego” przyniosło ważne dyskusje i dostarczyło kolejne pytania na temat przygotowania polskiej branży morskiej do odpowiadania na wyzwania stawiane przez pakiet.

– Dla nas najistotniejszą odpowiedzią, jakiej poszukujemy, jest to, że w praktyce można to zrealizować – mówił o Fit For 55 Marek Gróbarczyk. – Jeśli chodzi o to, czy da się stworzyć takie rozwiązanie, zbudować taki system, czy da się przebudować jednostki, czy jesteśmy w stanie przygotować porty – to dla nas są to najistotniejsze odpowiedzi. Pytanie jest zasadnicze: czy wykorzystamy tę szansę, czy nie daj Boże okaże się, że zostanie wylane dziecko z kąpielą i stracimy na przykład kolejny segment stoczniowy, który wywędruje na daleki wschód, co stało się chociażby z masowcami czy tankowcami. Dlatego też warto jest teraz dyskutować, żeby rozwiązanie, które będziemy stosować, przyniosło naszej gospodarce korzyść – podsumowywał sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

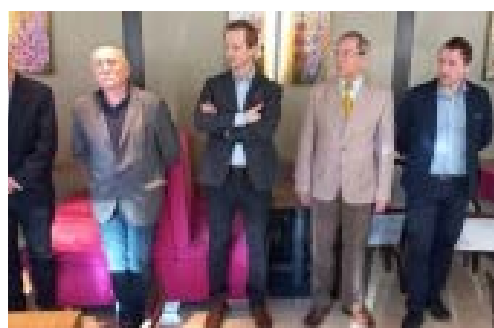


Jak zapowiedział Marcin Wojciechowski z PRS, planowane są kolejne spotkania:

– To seminarium zapoczątkowało cykl merytorycznych spotkań poświęconych problemom i wyzwaniom stojącym przed branżą, związanych nie tylko z Fit For 55. Wiemy, że warto jest dyskutować i dzielić się wiedzą, więc jako PRS chcemy zapewnić ekspertom i całej gospodarce morskiej platformę do wspólnego poszukiwania rozwiązań – mówił Wojciechowski.



## Przeczytaj także:



**FIT For 55 w Kłastrze. Pomorskie huby działają na rzecz zielonej gospodarki morskiej**

13.02.2022



**Fit For 55 w Gdyni. Refleksje po konferencji. Nie zapomnijmy o efektywności ekonomicznej**

11.02.2022



**Gróbarczyk: dla branży morskiej Fit for 55 jest też ogromną szansą**

10.02.2022

## GospodarkaMorska.tv >



**HG Solutions i Polonus Energy. W kierunku zielonej energii**



**Seminarium „Fit For 55. Szanse i zagrożenia dla transportu morskiego” – czy jesteśmy...**

