



Home > Aktualności > Fit for 55. Szanse i zagrożenia w transporcie morskim

Aktualności

Fit for 55. Szanse i zagrożenia w transporcie morskim

Przez KM 11 lutego 2022 0 4

UDOSTĘPNIJ

0



10 lutego 2022, Polski Rejestr Statków S.A. i Uniwersytet Morski w Gdyni zorganizowali seminarium pod hasłem „Fit for 55. Szanse i zagrożenia dla transportu morskiego”.

Seminarium otworzyli rektor Uniwersytetu Morskiego, prof. dr hab. Inż. Kpt. ż. W. Adam Weintrit, Prezes PRS dr hab. inż. kpt. ż.w. Henryk Śniegocki oraz Minister Marek Gróbarczyk, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Prezes Polskiego Rejestru Statków SA, Henryk Śniegocki witając gości powiedział: Oczekuje się, że dzięki wprowadzeniu omawianego pakietu nastąpi ograniczenie zmian w klimacie oraz degradacji środowiska. Gospodarki krajów unii europejskiej będą bardziej nowoczesne, zasobniejsze i konkurencyjne. *Liczę, że dzisiejsza dyskusja przyczyni się do wypracowania najkorzystniejszych rozwiązań korzystnych dla całej branży morskiej.* Wspomniał również, że PRS działa w oparciu o ustawę, w którą to wpisane jest zadanie dbania o bezpieczeństwo oraz środowisko naturalne na morzu. Wpasowuje się to w zarówno w tematykę seminarium, jak i ogólnoświatowe założenia do zeroemisyjności i neutralności klimatu.

Minister Gróbarczyk w swoim wystąpieniu podkreślił, że temat regulacji pakietu Fit for 55 to jest niezwykle ważny, bo są one wyzwaniem dla gospodarki morskiej.

„Istotne by rozwiązania jakie zostaną zaproponowane dziś podczas seminarium, zostały wypowiedziane przez ekspertów z branży morskiej tu na Uniwersytecie Morskim, który jest kuźnią kadr morskich. Liczę że dzisiejsza dyskusja dostarczy kolejnych wniosków by nasze stanowisko było najlepsze dla polskiej gospodarki.”

Podczas Seminarium została podpisana umowa na pogłębienie toru podejściowego do gdyńskiego portu.

Za 10 miesięcy tor prowadzący do Portu Gdynia będzie 130 metrów szerszy i o 3 metry głębszy. W czwartek, 10 lutego Urząd Morski w Gdyni podpisał umowę na realizację zadania pn. „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etap II – Pogłębienie toru podejściowego”. Przedsięwzięcie zapewni bezpieczną żeglugę statków o długości 400m, szerokości 58m i zanurzeniu do 14,5m. Poprawa bezpieczeństwa nastąpi również poprzez rozbudowę i przebudowę głowic falochronów w wejściu głównym portu oraz remont i modernizację oznakowania nawigacyjnego.



bezpieczeństwa nawigacyjnego, daje bezpośrednią korzyść dla budżetu państwa. Jej modernizacja wprost zwiększa potencjał przeładunkowy, co wyraźnie widoczne jest w corocznych rekordach odnotowywanych przez nasze porty – zaznacza wiceminister infrastruktury Marek Gróbarczyk.

Jest to jeden z trzech etapów projektu, prowadzonego wspólnie przez Urząd Morski w Gdyni i Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. Pozostałe dwa etapy, realizowane przez ZMPG S.A to:

- rozbudowa Obrotnicy nr 2 z przebudową Nb. Gościnnego
- oraz pogłębienie akwenów wewnętrznych Portu Gdynia.

– Obecne do gdyńskiego portu mogą wchodzić statki o maksymalnym zanurzeniu 13 metrów i długości do 340 metrów. Realizacja naszego przedsięwzięcia znacząco zwiększy te parametry i wraz z dwoma pozostałymi częściami, realizowanymi przez Zarząd Portu, wpłynie na jeszcze większą atrakcyjność portu i wzrost przeładunków. Zapewnienie bezpiecznej i efektywnej infrastruktury dostępowej od strony morza jest dla nas priorytetem. Bardzo dziękujemy Centrum Unijnych Projektów Transportowych za przyznawanie dofinansowania dla naszych inwestycji w tym zakresie – powiedział dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Wiesław Piotrkowski.

Przedsięwzięcie realizowane jest w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 – 2020. Wartość projektu wynosi 126 965 798,95 PLN, w tym wysokość dofinansowania przez Unię Europejską to 107 904 065,97 PLN.

– Port Gdynia, będący częścią transeuropejskiej sieci transportowej biegnącej między Bałtykiem a Morzem Adriatyckim, dostosowuje swoją infrastrukturę do zmieniających się wymagań armatorów i firm z branży morskiej. Dzięki kolejnym inwestycjom poprawiamy bezpieczeństwo portu, jednocześnie w znacznym stopniu zwiększając potencjał przeładunkowy portu, co ma swoje odzwierciedlenie w corocznych rekordach portu. Zrealizowana inwestycja poprawi wydajność i pozwoli na zapewnienie najwyższej jakości usług portowych – mówi prezes Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. Jacek Sadaj.

Tor wodny po zakończeniu prac na długości ok. 3,7 km będzie miał szerokość w dnie 280 m i głębokość 17 m. Łączna kubatura robót czerpalnych wynosi 3,5 mln m³, z czego 650 tys. zostanie wbudowane w brzeg morski, w ramach sztucznego zasilania (refulacji). Przebudowana zostanie również Głowica Falochronu na wejściu głównym w części południowej i północnej. Wykonanie i remont oznakowania nawigacyjnego obejmie tor podejściowy oraz wejście do portu.

Wykonawcą prac jest konsorcjum firm: Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych Sp. z o.o. – Lider, Rohde Nielsen A/S – Partner i Van den Herik Kust-en Oeverwerken B.V. – Partner.

„Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych Sp. z o.o. pod koniec lat 90-tych było Wykonawcą prac czerpalnych na torze dojezdziowym do Portu Gdynia. Obecnie mamy przyjemność być liderem konsorcjum w którego skład wchodzi partnerzy Rohde Nielsen A/S z siedzibą w Kopenhadze Dania i Van den Herik Kust z siedzibą w Sliedrecht Holandia. Cieszymy się bardzo, iż to właśnie nam przypadło wykonanie tego jak ważnego zadania ponieważ nasza spółka jest największym przedsiębiorstwem pogłębiarskim w Polsce istniejącym już ponad 75 lat. „Na pewno w takim zespole jestem w stanie Państwu przyrzec, że wykonamy te inwestycje w terminie 20 miesięcy od momentu podpisania dzisiejszego kontraktu” zgodnie ze sztuką budowlaną oraz będziemy przestrzegać zasad realizacji robót w sposób umożliwiający utrzymanie ciągłości pracy i ruchu w Porcie Gdynia.”- powiedział przedstawiciel Konsorcjum Prezes PRCiP Zbigniew Barański.

Realizacja projektu przyczyni się do wzmocnienia konkurencyjności polskiej gospodarki poprzez zapewnienie warunków do zrównoważonego rozwoju handlu opartego na transporcie wodnym i tym samym zwiększenie przeładunków ekspediowanych śródlądową drogą morską.

W panelu I pt. „Czy Unia Europejska i Międzynarodowa Organizacja Morska mówią jednym głosem?” jako pierwszy głos zabrał Dyrektor Departamentu Spraw Międzynarodowych w Ministerstwie Klimatu i Środowiska, Marcin Białek, który przedstawił regulacje pakietu Fit for 55 i stanowisko Polski wobec AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation). Następnie Grzegorz Pettke, Dyrektor Pionu Okrętowego PRS S.A., przedstawił założenia pakietu Fit for 55 – Gotowi na 55 jako części Zielonego Ładu EU omawiając cele, założenia oraz niezbędne zmiany legislacyjne.

Po nim wystąpiła Karolina Sypion-Babś z Ośrodka ds. IMO przy PRS S.A., która zaprezentowała Wstępną Strategię Redukcji Gazów Ciężkich IMO i jej odniesienia do Fit for 55. Podsumowując powiedziała, że prace prowadzone przez IMO i UE są w pewnych miejscach podobne (np. cykl życia paliw), a w innych rozbieżne (np. system raportowania o zużyciu paliw), ale ogólna intencja obu instytucji jest taka sama (ochrona przed zmianami klimatu, ograniczenie emisji), tylko podejmowane przez nie środki i koncepcje różnią się.

Podsumowując ten panel można powiedzieć, że Unia Europejska i IMO mówią wspólnym głosem, różniąc się w szczegółach dochodzenia do wspólnego celu jakim jest dekarbonizacja transportu morskiego.

Dwa kolejne panele stanowiły pole dyskusji przedstawicieli branży morskiej.



OSTATNIE WPISY

Wspólnie oddajmy hołd żołnierzom AK

Fit for 55. Szanse i zagrożenia w transporcie morskim

Zima niestraszna pracom na Mierzei



są przygotowaniu teoretycznie, ale w praktyce zwieryniają to rynek, dostęp do technologii oraz w największym stopniu dostęp do zasobów paliw ekologicznych lub technologii wytwarzania tych paliw.

Trzeci panel skupił się na rozważaniach nad rodzajami paliw, jakie mogą zastąpić obecne paliwa węglowodorowe. W dyskusji uczestniczyli przedstawiciele Man Energy Solutions Poland Sp. z o.o., Remontowej Marine Design Consulting Sp. z o.o., SeaTech Engineering, Wärtsilä, Uniwersytetu Morski w Gdyni i PRS. W podsumowaniu dyskusji można wysnuć konkluzję, że temat jest ciągle otwarty, bo mówimy o różnych możliwościach. Jednak wydaje się, że wodór i amoniak to najbardziej prawdopodobne z paliw przyszłości w żegludze.

Seminarium podsumował moderator seminarium Mateusz Kowalewski, prezes Redaktor Naczelny portalu gospodarka.morska.pl mówiąc, że żegluga zaczęła się od wioseł, przez wiatr, silniki na paliwa kopalne ciekłe, a teraz mówi się o powrocie do wiatru. Wyraził nadzieję, że w najbliższej perspektywie nie wrócimy znowu do wioseł.

W seminarium uczestniczyło ponad 300 osób (na miejscu i online). Ogromnie cieszy tak liczna obecność, co świadczy, że temat dążenia do zeroemisyjności w transporcie morskim jest ważny i wymaga szerokiej dyskusji w branży.

PRS otwiera tym samym cykl merytorycznych dyskusji na temat propozycji zaproponowanych przez UE w ramach Pakietu FitFor55 by przedstawić decydentom wnioski płynące z tych podmiotów, które będą beneficjentami zaproponowanych zmian.



Źródło/fot.: Polski Rejestr Statków

FIT FOR 55

KONFERENCJA

MAREK GRÓBARCZYK

TRANSPORT

TRANSPORT MORSKI

UDOSTĘPNIJ

0


[< POPRZEDNIA INFORMACJA](#)
[NASTĘPNA INFORMACJA >](#)
[Zima niestraszna pracom na Mierzei](#)
[Wspólnie oddajmy hołd żołnierzom AK](#)


KM



ZOBACZ PODOBNE



Ireneusz Zyska: naszym celem jest produkcja zielonego wodoru



Media: Rosja wyposaży atomowe okręty podwodne w nowoczesne torpedy UET-1



„Czajka” po udanej operacji

Dla operatorów portowych nadchodzą dobre lata

NAJNOWSZE KOMENTARZE

Marcinek - 31 sierpnia 1980. Osiemnasty dzień strajku w Stoczni

Marcinek - Rosja planuje ćwiczenia okrętów wojennych na wodach u wybrzeży Irlandii

Rafał - Terminal głębokowodny w Świnoujściu. Czas na składanie ofert!

Anonim - 56. rocznica utworzenia 12. Wolińskiego Dywizjonu Trałowców

Pewny - Zaproszenie na seminarium i spotkania typu business mixer z norweskimi firmami.

FORUM EKSPERTÓW



Zapraszamy na seminarium „Fit for 55. Szanse i zagrożenia dla transportu morskiego”

🕒 10 lutego 2022 🗨️ 0



24.01.2022 w Szczecinie odbyła się konferencja – Perspektywy...

🕒 28 stycznia 2022



Prezes PGNiG: Baltic Pipe popłynie gaz wydobywany na...

🕒 26 stycznia 2022



Jak bardzo zaawansowane są prace przy Przekopie Mierzei...

🕒 10 stycznia 2022



Eksperti: Baltic Pipe to mniej podatności Polski na...

🕒 19 listopada 2021

NEWSLETTER

Dołącz do naszego newslettera i otrzymuj najważniejsze informacje na bieżąco!

SUBSKRYBUJ

