

PONIEDZIAŁEK 14-02-2022

Czy transport morski straci na nowej ekologii UE?



— Uczestnicy seminarium w auli im. T. Meissnera Uniwersytetu Morskiego w Gdyni

W dniu 10 lutego na Uniwersytecie Morskim w Gdyni, odbyło się seminarium „Fit for 55. Szanse i zagrożenia dla transportu morskiego”. Organizatorem wydarzenia był Polski Rejestr Statków.

Zebranych powitał rektor UMG prof. dr hab. kpt. ż.w. Adam Weintrit, wskazując na nieprzypadkową datę spotkania. 102 lata temu, 10 lutego 1920 r. gen. Józef Haller dokonał Zaślubin Polski z Morzem.

Gośćmi wydarzenia byli przedstawiciele

Ministerstwa Klimatu i Środowiska oraz Infrastruktury: Marek Gróbarczyk Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Marcin Białek Dyrektor Departamentu Spraw Międzynarodowych w Ministerstwie Klimatu i Środowiska. W dyskusjach panelowych uczestniczyli przedstawiciele armatorów, stoczni, biur projektowych i producentów wyposażenia statków.

Seminarium dotyczyło polityki Zielonego Ładu Unii Europejskiej i jej wpływu na gospodarkę morską. „Fit for 55” to pakiet projektów legislacyjnych, którym przyświeca zadanie podwyższenia celów klimatycznych Unii Europejskiej i jej krajów członkowskich. Celem planowanych zmian jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do atmosfery o 55% do 2030 r., w porównaniu z poziomem z roku 1990.

Obecnie realizowane dyrektywy UE mają za zadanie zredukować emisje dwutlenku węgla i innych gazów cieplarnianych o 40% do roku 2030 (w porównaniu z rokiem 1990). Planowany poziom 55% zwiększa obecne założenia o 38%, a do realizacji celu pozostało niecałe 8 lat.

– *Zwiększenie ograniczenia będzie kosztować – mówił prof. Henryk Śniegocki. – Specjaliści banku PKO S.A. policzyli, że koszt dla polskiej gospodarki i społeczeństwa wynosił będzie ponad 550 miliardów euro. Jest to o 200 miliardów euro więcej, aniżeli byłoby to przy redukcji emisji o 40 procent. Wyzwania są szlachetne. Powołanie funduszu klimatycznego, opodatkowanie paliw kopalnych, zwiększenie efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii o 30 procent, zmiany w handlu emisjami. Ma to ograniczyć zmiany w klimacie oraz przeciwdziałać degradacji środowiska. Ale trzeba będzie ponieść duży koszt. Nie wszystkie przedsiębiorstwa są na to gotowe.*

Wiceminister Marek Gróbarczyk jest jednak optymistą:

„Fit for 55 to jest dla nas też ogromna szansa. Wiele inicjatyw w tym zakresie zostało przez nas popartych. Generalnie, popieramy zmiany przede wszystkim shippingu. Zresztą, nasze firmy, przede wszystkim stocznie, w sposób bardzo nowoczesny realizują system dual fuel (napędu dwupaliwowego – PAP). To napawa ogromnym optymizmem. Za chwilę rusza wielki program budowy ropaxów (ekologiczne promy pasażersko-samochodowe napędzane gazem LNG – PAP) oparty właśnie o wielkie technologie tak, żeby móc spokojnie zrealizować założenia Zielonego Ładu” – powiedział

Podkreślił też, że ministerstwo infrastruktury stawia na odnawialne źródła energii.

„Kilka dni temu uruchomiliśmy kolejne koncesje na pola offshorowe na Bałtyku. W tym roku dokona się podział kolejnych blisko 10 gigawatów w ramach budowy energetyki wiatrowej na Bałtyku”.

W panelu pt. „Czy armatorzy i stocznie są gotowi na wymagania pakietu Fit for 55?” uczestniczył m.in. prezes Lotos Petrobaltic Grzegorz Strzelczyk.

„Jestem tu w potrójnej roli, bo z jednej strony poszukujemy i wydobywamy te wraże węglowodory i taką działalność zamierzamy prowadzić co najmniej do roku 2036 r. I tu jest cały kłopot, bo one dzisiaj nie są trendy, a główny temat tego spotkania dotyczy tego, jak od nich odejść. Nie ma jednak jeszcze w pełni technologii, które pozwalałyby, jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki z dnia na dzień odejść od paliw kopalnych” – powiedział szef Lotos Petrobaltic.

W listopadzie ub. roku Lotos Petrobaltic, we współpracy z Grupą Lotos oraz Grupą Azoty, zaprezentował „Zieloną Księgę” z rekomendacjami do zmian w prawie mających umożliwić uruchomienie w Polsce wielkoskalowych, komercyjnych projektów dotyczących podziemnego składowania dwutlenku węgla w technologii CCS (z języka angielskiego: Carbon Capture and Storage), zapobiegających emisji dużych ilości dwutlenku węgla do atmosfery.

„I trzecia rola to taka, że jesteśmy armatorem posiadającym jednostki obsługujące naszą aktywność offshorową w branży oil & gas. W najbliższych latach chcemy się przekształcić w armatora, który będzie obsługiwał morską energetykę wiatrową. Zamierzamy rozpocząć ten proces w tym roku. Będziemy wymieniać jednostki na nowe, które będą obsługiwały morską energetykę wiatrową. Dziś w trakcie rozmów z biurami konstrukcyjnymi i stoczniami już na początku mówimy o jednostkach dual fuel”.

Seminarium składało się z 3 paneli tematycznych, podczas których poruszone zostały kwestie: czy Unia Europejska i IMO mówią jednym głosem, czy armatorzy i stocznie są gotowi na wymagania dyrektyw oraz jakie paliwa mogą stać się alternatywą dla tradycyjnych paliw węglowodorowych w przyszłości.

Anna Kłós



on

on