



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW  
FORUM OKRĘTOWE  
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES



NEWSLETTER SIERPIEŃ 2015

## U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

### NOWE BUDOWY

#### Rozpczęła się budowa trzeciego promu dla Kanady



Od lewej: Krzysztof Gerowski, dyrektor ds. przygotowania i realizacji projektów; Dan Riis, dyrektor ds. przygotowania i realizacji projektów BC Ferries; Andrzej Wojtkiewicz prezes stoczni Remontowa Shipbuilding i Jan Paszkowski, Członek Zarządu Stoczni Remontowa Shipbuilding.  
Fot.: BC Ferries

Nowe promy zabiorą na swój pokład po 150 samochodów osobowych oraz 600 pasażerów. Będą to pierwsze we flocie BC Ferries statki z napędem na LNG. Alternatywnie będą też mogły być napędzane olejem napędowym.

Jak poinformował 8 lipca armator BC Ferries, największy przewoźnik promowy w Ameryce Północnej i drugi co do wielkości na świecie, 1 lipca odbyło się pierwsze cięcie blach na budowę trzeciego dwustronnego promu pasażersko-samochodowego z napędem *dual fuel* (dwupaliwowym).

Jest to trzeci i zarazem ostatni prom budowany dla kanadyjskiego armatora w stoczni Remontowa Shipbuilding, należącej do Grupy Kapitałowej Remontowa Holding w ramach kontraktu podpisanego w 2014 roku. Rozpoczęcie budowy pierwszego z nich odbyło się 16 stycznia br. roku, natomiast uroczyste pierwsze cięcie blach na drugi miało miejsce 10 kwietnia.

Kontrakt ten obejmuje projekt, budowę, wyposażenie, przeprowadzenie prób oraz dostawę do portu macierzystego Victoria w Kanadzie. Dostawę dwóch z promów zaplanowano na sierpień i październik 2016 roku, trzeciego - na luty 2017.



## Chrzest i wodowanie okrętu patrolowego ORP *Ślązak*



ORP *Ślązak* zaraz po wodowaniu, w trakcie holowania do nabrzeża wyposażeniowego.

Fot.: Piotr B. Stareńczak

W czwartek, 2 lipca odbyło się długo oczekiwane wodowanie i chrzest ORP *Ślązak*. W uroczystej ceremonii uczestniczyli przedstawiciele Marynarki Wojennej i politycy, m.in. wicepremier, minister obrony Tomasz Siemoniak, a także m.in. dyrektor Stoczni Marynarki Wojennej Zenon Śmietana.

- Takiego wydarzenia Marynarka Wojenna nie doświadczyła przez ponad 20 lat - powiedział dyrektor Zenon Śmietana. - Okręt ORP *Ślązak* ma już bogatą historię, ale jak wszystko, co nowe, nie powstaje bez problemów. Realizując ten projekt napotykalismy wiele wyzwań organizacyjnych i technicznych, ale dzisiaj możemy powiedzieć, że osiągnęliśmy wysoki poziom płynności we wszystkich aspektach budowy tego typu okrętów.

Historia okrętu jest zawiła. Na początku XXI wieku, w ramach programu modernizacji Wojska Polskiego,

które przypadało na 2001-2006 rok, udało się przekonać odpowiednie władze do budowy korwet. Ich przedstawicielem miał być *Gawron*, na którego pierwsze cięcia blach nastąpiło w październiku 2001 roku. Oficjalna budowa rozpoczęła się 28 listopada 2001 roku.

Niestety, w 2012 roku kontynuacja prac nad budową korwety stanęła pod znakiem zapytania, po czym postanowiono zmienić specyfikację okrętu i sklasyfikować go jako patrolowiec ORP *Ślązak*. I tak, 23 września 2013 roku, z udziałem premiera Donalda Tuska i szefa MON Tomasza Siemoniaka w Gdyni podpisano umowy na dostawę trzech niszczycieli min i dokończenie prac nad okrętem patrolowym, najnowocześniejszym w historii Marynarki Wojennej. Liderem konsorcjum budującego *Ślązaka* jest Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni.

Dyrektor Zenon Śmietana przyznał też, że Stocznia Marynarki Wojennej znajduje się w upadłości likwidacyjnej, która mogła wskazywać na całkowite zamknięcie działalności. Jednak udało się temu zaopobiec.

- Współpraca z sądem i syndykiem uchroniła nasz zakład przed ostatecznym rozwiązaniem - przyznał dyrektor. - Nasza sytuacja ekonomiczna systematycznie się poprawia. Wykonując budowę nabywamy nowych doświadczeń, pozwalających realizować coraz bardziej skomplikowane projekty. Nowo nabyte umiejętności i posiadany potencjał techniczny i infrastrukturalny z optymizmem pozwala spojrzeć w przyszłość.

### Od korwety do patrolowca

ORP *Ślązak*, przeznaczony m.in. do patrolowania i ochrony torów podejściowych oraz morskich linii komunikacyjnych, jak i zwalczania piractwa i terroryzmu morskiego, został przekwalifikowany z pierwotnie budowanej korwety *Gawron*, przez co duże zmiany zaszły w układach elektrycznych, a mniejsze pod względem konstrukcyjnym. Zwodowany 2 lipca okręt przeholowano do innej części stoczni, gdzie trwają dalsze czynności związane z wyposażaniem okrętu, które w zakresie systemu walki, łączności i nawigacji będą odzwierciedleniem obecnie obowiązujących na świecie trendów.

ORP *Ślązak* ma możliwość działania we wszystkich warunkach hydrologiczno-meteorologicznych, a także do pływania w okresie zimowym, po kruszonym lodzie lub za lodołamaczami, tj. we wszystkich rejonach pływania z wyjątkiem rejonów antarktycznych i arktycznych.

Jego wyporność standardowa wynosi 1800 t, długość całkowita - 95,2 m, szerokość - 13,5 m, wysokość do pokładu otwartego - 9,35 m, zanurzenie - 3,6 m. Autonomiczność działania określono na 30 dni.

Napęd mieszany składający się z dwóch silników głównych (o mocy 2 x 3240 kW) i turbiny o mocy szczytowej 25 000 kW mają pozwolić na pływanie z maksymalną prędkością ponad 30 węzłów. Zasięg wynosi 2000 Mm przy prędkości marszowej 18 węzłów i 4500 Mm przy prędkości ekonomicznej 14 węzłów. Elektrownia okrętowa posiada 4 zespoły prądotwórcze o mocy 4 x 600 kW. Wyposażeniem dodatkowym jest dziobowy pędnik azymutalny (zwiększający zwrotność oraz aktywne stabilizatory kołysani (poprawiający komfort pracy).



Okrętowy system dowodzenia zostanie dostarczony wraz z konsolami przez koncern Thales. Uzbrojeniem patrolowca będzie armata OTO Melara kalibru 76 mm, 2 armaty Marlin - WS kalibru 30 mm, 4 wyrzutnie pocisków raketowych Grom i 4 wielkokalibrowe karabiny maszynowe kalibru 12,7 mm. Jak zapewniał Maciej Fularczyk ze stocznioowego Biura Budowy Okrętu Patrolowego, mimo upływu lat, z różnych względów, sprzęt, którym będzie doposażany ORP *Ślązak* jest z „górnej półki”.

ORP *Ślązak* równolegle z doposażaniem będzie miał kompletowaną załogę, której stan w dniu wodowania wynosił 25%. Na pokładzie okrętu jest miejsce dla 97 marynarzy.

Matką chrzestną okrętu została Maria Waga - żona Romualda Wagi, zmarłego w listopadzie 2008 roku, polskiego admirała, morskiego dyplomowanego oficera pokładowego okrętów torpedowych i raketowych, szefa sztabu 3. Flotylii Okrętów, dowódcy 8. Flotylii Obrony Wybrzeża, odznaczonego krzyżami m.in. komandorskim, oficerskim, kawalerskim orderu odrodzenia Polski i Złotym Krzyżem Zasługi.

Wodowania dokonano przy pomocy umieszczonej na 10 windach stalowej platformy (podnośnika dokowego, zwanego czasem „syncroliftem”). W przypadku większych i cięższych jednostek wodowanych przy pomocy tego urządzenia dokowego Stoczni Marynarki Wojennej (m.in. *Ślązaka*), jednostkę, poza linami wciągarek, „wspiera” się dodatkowo wypornością pontonów platformy podnośnika, które to pontony zalewane są wodą w miarę opuszczania podnośnika.

## REMONTY I PRZEBUDOWY

### Pogłębiarka *Shoalway* bardziej efektywna po modyfikacji



Pogłębiarka *Shoalway* w Remontowej SA.  
Fot.: Jerzy Uklejewski

Większość pogłębiarek obsługiwanych w ostatnich latach w stoczni Remontowa Shiprepair Yard z grupy kapitałowej Remontowa Holding należy do renomowanego armatora i jednego z liderów w swoim sektorze - Royal Boskalis. Jego flota to ok. 60 pogłębiarek. Są w tej grupie także jednostki nasiębiejne ze smokiem włączonym (*trailing suction hopper dredgers*) należące do największych w świecie w tej klasie, np. *Queen of the Netherlands* z pojemnością zasobni na urobek (ładowni - *hopper*) na poziomie 35 500 m<sup>3</sup>. Pogłębiarki ssące mogą funkcjonować samodzielnie bez szaland, do których zrzucający jest urobek. Materiał pobrany z dna odprowadzany jest do zasobni (ładowni) i usuwany przez luki w dnie statku bądź też przemieszczany przez system rurociągów w odległe miejsce (stosuje się to np. przy rekultywacji plaż).

Do Remontowej wpłynęła 23 kwietnia kolejna pogłębiarka holenderskiego armatora - *Shoalway*. Jednostka zbudowana została w 2010 roku w holenderskiej stoczni Intervak Scheepswef Constructie (Harlingen), a jej charakterystyka podstawowa przedstawia się następująco: długość całkowita jednostki - 90,2 m, szerokość - 19,8 m, zanurzenie - 5,9 m, możliwość pogłębiania - do 30 m głębokości, pojemność ładowni - 4500 m<sup>3</sup>). Dwa lata temu pogłębiarka *Shoalway* była w stoczni Remontowa SA m.in. na konserwacji 11 zbiorników w dnie podwójnym, wymianie na nowy, na prawej burcie, steru azymutalnego. Tym razem wpłynęła m.in. na wymianę kompletnego, dostarczonego przez armatora, 23-tonowego zapasowego azymutalnego steru strumieniowego na lewej burcie.

Najważniejszą jednak pozycją w zakresie remontu były prace przy rurociągu pogłębiania - modyfikacja rury włączonej, co pozwoli na lepszą, wydajniejszą pracę pogłębiarki. Zmodyfikowany został też system zwrotnego napełniania ładowni wewnątrz pompowni i na pokładzie. Ponadto w zakresie remontu przeprowadzono prace hydrauliczne, wymianę węży, rurek hydraulicznych, przyłączy, wymianę siłowników drzwi dennych. Zamontowane zostały nakładki na zrębnicach ośmiu drzwi dennych w ładowni (ok. 2,5 ton stali), korki denne w zbiornikach wody słodkiej i balastowej. Naprawiono drzwi do magazynu pokładowego i siłownik suwnicy bramowej.

8 maja pogłębiarka *Shoalway* wyprowadzona została z doku nr 1 i na dalsze prace remontowe zacumowała do nabrzeża. Stocznia, po zakończonych pracach, opuściła pod koniec maja i rozpoczęła pracę w niemieckim porcie Rostock.



## Wieści ze Stoczni Marynarki Wojennej



Mini-masowiec wielozadaniowy *Thurkus*, przy nabrzeżu SMW, już z malowaniem „Grupa Azoty” na burcie.

Fot.: Piotr B. Stareńczak

pobyt przedłużył się. Potrzebne było powtórne dokowanie, po tym, jak, podczas manewrów wyprowadzania statku z zatopionego doku pływającego, statek uderzył w dok i doznał uszkodzenia poszycia na wysokości zbiorników paliwowych, co doprowadziło do rozlewu mazutu, który jednak udało się opanować i zminimalizować jego skutki.

W sierpniu przebywały w Stoczni Marynarki Wojennej także m.in. dwa statki polskiego prywatnego armatora Unibaltic ze Szczecina.

Zbiornikowiec *Ametysth* po kilkudniowych pracach remontowych przy kei wszedł na dok pływający, gdzie wymieniono uszczelnienia wału śrubowego, wykonano remont głowicy nastawnej śruby napędowej, konserwację kadłuba, przegląd zaworów dennych oraz prace stalowe na pokładzie głównym i w dennych zbiornikach balastowych. Poza tym remont na jednostce obejmował także przegląd i naprawę płetwy steru i trzonu sterowego, jak również czyszczenie zbiorników balastowych, wody słodkiej i paliwowych. Oprócz tego przewidziano przegląd i naprawę steru strumieniowego, pomiary, konserwację i ewentualne prace naprawcze kotwic, łańcuchów i komór łańcuchowych oraz wymianę anod cynkowych na kadłubie zewnętrznym.

Z kolei 31 lipca 2015 r. do Stoczni Marynarki Wojennej SA zawinął na remont odnowienia klasy drobnicowiec/masowiec *Thurkus*. Zakres prac na jednostce obejmował głównie remont pokryw luku ładowni, prace konserwacyjno-malarskie kadłuba i pokryw, wymianę uszczelnień wału śrubowego oraz przegląd armatury zaburtowej. Oprócz tego wykonano czyszczenie i malowanie komór łańcuchowych, pomiary, malowanie i znakowanie łańcuchów kotwicznych, czyszczenie zbiorników paliwa oraz prace stalowe w koferdamach, skrzyni kingstonowej oraz w zbiornikach balastowych dennych i szczytowych. Podczas przeglądu doku stocznia wykonała również demontaż oraz czyszczenie chłodnic silnika głównego i silnika pomocniczego, wymianę rurociągów w siłowni oraz naprawę płatów śruby napędowej. Czas postoju na stanowisku ładowym wyniósł 12 dni a całkowity czas remontu - ok. 18 dni.

Podczas tego remontu wykonano także nowe elementy malowania statku w postaci napisu „Grupa Azoty” na burcie oraz logotypu tej firmy - klienta Unibalticu, dla którego *Thurkus* przewozi wiele ładunków, głównie nawozów sztucznych.

## Modernizacja i przebudowa promu *Mazovia*

W połowie czerwca zakończyły się prace na statku *Mazovia*, gdzie za renowację wnętrza i wystrój nowych pomieszczeń odpowiedzialna była firma Uni-Mebel ze Szczecina. Do zakresu prac firmy należało między innymi: wyposażenie 69 kabin, korytarze, klatki schodowe, pomieszczenia publiczne.

Firma Uni-Mebel współpracowała w powstaniu koncepcji aranżacji nowych kabin pasażerskich, m.in. dokonując wyboru kolorystyki zastosowanych materiałów oraz wyposażenia wnętrza. Większość wybranego wyposażenia tj. bloki sanitarne, szalunki ścienne, sufitowe, drzwi, wnęki okienne, etc. stanowią produkty polskich firm z branży okrętowej. Meble drewniane natomiast zostały zaprojektowane i wykonane przez firmę Uni-Mebel.

W czasie 2,5 miesiąca wykonana została przebudowa 1150 m<sup>2</sup> powierzchni mieszkalnej oraz 1220 m<sup>2</sup> powierzchni publicznej. W szczytowym okresie na statku pracowało ponad 80 pracowników firmy Uni-Mebel. Za projekt całości przebudowy (a obejmowała ona m.in. dodanie konstrukcji stalowych na nowe pomieszczenia pasażerskie) odpowiadała szczecińska firma projektowo-konsultingowa Marine Design.

Zobacz video z efektem prac Uni-Mebel na promie *Mazovia*: [http://bit.ly/um\\_mazovia\\_vid](http://bit.ly/um_mazovia_vid)



### Zobacz video z urządzeniami Remontowa Hydraulic Systems na promie *Samsø*

11 lutego 2015 r. prom *Samsø*, przekazany przez stocznnię Remontowa Shipbuilding, należąca do grupy kapitałowej Remontowa Holding, dotarł do swego portu macierzystego Sælvig na wyspie Samsø. Zainstalowany na pokładzie promu system ro-ro wraz z furtami dziobową i rufową, pokładami ruchomymi oraz grodziowymi drzwiami wodoszczelnymi wykonała spółka Remontowa Hydraulic Systems (dawniej Hydroster).

Materiał video pokazujący wspomniane wyposażenie promu *Samsø* dostępny jest pod adresem:

[http://bit.ly/samsøe\\_ro-ro\\_equipment](http://bit.ly/samsøe_ro-ro_equipment)

### Dostawy wyposażenia z PBUCh SA

Jeżeli chodzi o wybrane ciekawsze urządzenia z PBUCh SA, to dla nowo budowanego okrętu typu „Kormoran II” realizowana jest umowa zawarta pomiędzy PBUCh a Stocznnią Remontowa Shipbuilding na dostawę urządzeń do systemów HVAC, systemów komory hiperbarycznej oraz zespołu przygotowania wody słodkiej. „Kormoran II” jest projektem prototypowym, również w zakresie urządzeń produkowanych jak i dostarczanych przez PBUCh.

Zasadniczym wymaganiem stawianym przy produkcji urządzeń jest zastosowanie materiałów amagnetycznych, specjalnych silników i systemu sterowania.

Wcześniej PBUCh SA zrealizował też dostawy urządzeń do systemu klimatyzacji, a także montaż tej instalacji na serii jednostek typu PX przebudowywanej przez Stocznnię Marine Projects Ltd. dla armatora cypryjskiego. Prace obejmowały m.in. dostawę i instalację agregatów o mocy chłodniczej 250kW każdy. Do stoczni Marine Project PBUCh dostarczał również agregaty sprężarkowe wraz ze skraplaczami na przebudowę żaglowca *Malcolm Miller*. W chłodni zastosowano rozwiązanie wykorzystujące rezerwę mocy zakułowanej w belkach eutektycznych, co pozwala na długą pracę chłodni, podczas gdy silniki sprężarki są wyłączone.

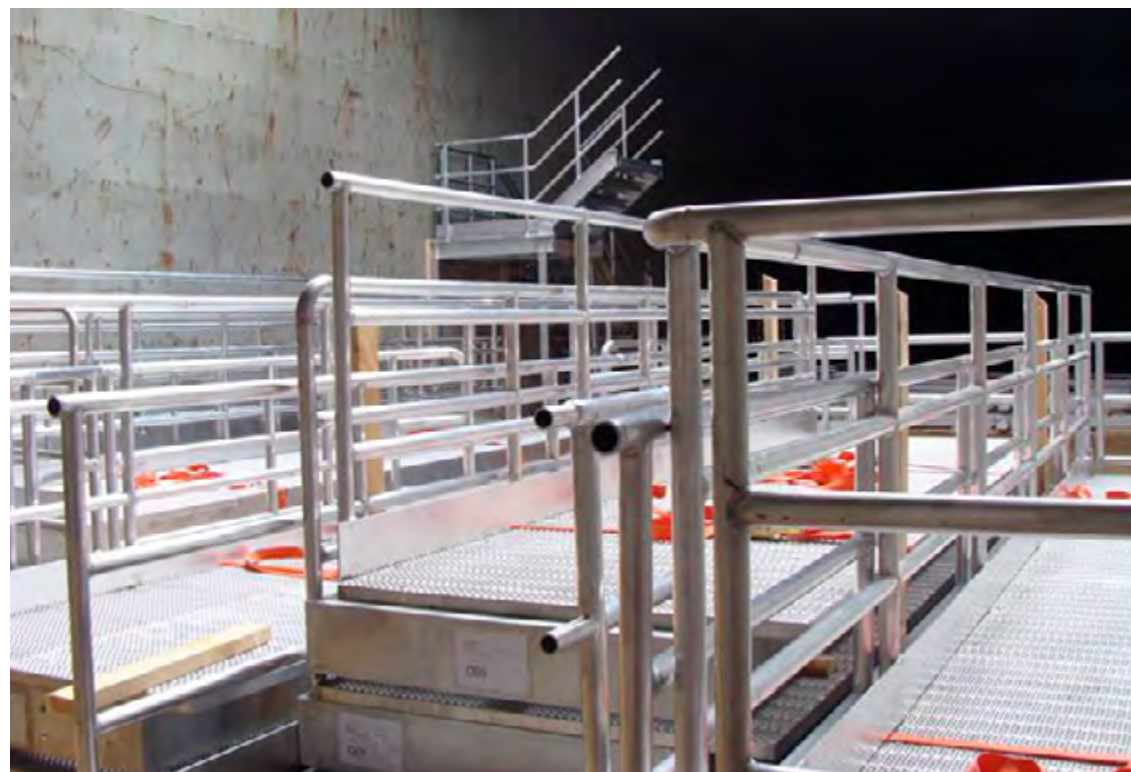
### Towimor z nowym wyposażeniem produkcyjnym

Producent wyposażenia pokładowego Towimor SA poinformował o zakupie dwóch nowych maszyn, które pozwolą mu osiągnąć nowe możliwości produkcyjne. Są to: frezarka DMG Mori DMF 600 oraz wiertarko-honownica Saporiti FL500x4000.

Posiadając te maszyny firma może zaoferować klientom wydajną obróbkę m. in. wałów, matryc, kół zębatach, ślimaków, cylindrów i siłowników.

## OFFSHORE

### Dostawy z Aluship Technology na rynek offshore



Górna część bloku mieszkalnego platformy Gina Krog. Obok: zestaw schodni.  
Fot.: Aluship



Na początku lata Aluship Technology przekazało konstrukcje w ramach dwóch projektów w sektorze *offshore oil & gas*. Pierwszą była górna część bloku mieszkalnego platformy Gina Krog zbudowana z aluminium na zamówienie Apply Leirvik na rzecz ostatecznego odbiorcy - Statoil, dla którego gdańska spółka wykonała także szczegółowy projekt techniczny. Aluship Technology wyraziło satysfakcję z udanego zakończenia projektu z zachowaniem najostrejszych norm i wymagań ze strony Statoil związanych bezpieczeństwem i higieną pracy.

Drugi zrealizowany projekt to zestaw schodni na wewnętrzne i zewnętrzne klatki schodowe dla odbiorcy skandynawskiego z przeznaczeniem na pole naftowo-gazowe offshore BP Shah Deniz 2. Aluship Technology dostarczyło także podstawowe obliczenia inżynierskie, a także szczegółowy projekt techniczny.

## INNE

### PRS nadzorował budowę barek dla farm rybnych w Kanadzie



Jedna z barek podczas załadunku na statek.  
Fot.: Piotr B. Stareńczak

Polski Rejestr Statków nadzorował budowę czterech barek wyprodukowanych przez firmę Stal Complex, przeznaczonych do obsługi kanadyjskich łososiowych farm rybnych. Barki powstały na zlecenie norweskiej firmy Steinsvik Aqua, dla jej klienta - Kelly Cove Salomon Ltd., firmy specjalizującej się w wysokiej jakości hodowli ryb, a należącej do grupy Cooke Aquaculture.

Każda z barek ma wymiary: 26 m długości, 10 m szerokości i waży około 150 ton. W ich, ładowanych od góry, silosach (luki silosów umieszczone są na górnym pokładzie nadbudówki barki), mieści się po ok. 330 ton karmy.

Barki zostały przyholowane od nabrzeża w Stoczni Marynarki Wojennej do burty statku Scheldegracht, zacumowanego przy nabrzeżu Stanów Zjednoczonych w terminalu BTDG. W dniach 17 do 19 czerwca nastąpił ich załadunek na pokład tego statku. Gotowe barki z pełnym wyposażeniem, wyprodukowane na terenie Stoczni Marynarki Wojennej, po dostarczeniu do kanadyjskiego portu Dayside, zostaną na stałe zacumowane na farmach łososiowych.

Polski Rejestr Statków S.A. zatwierdzał dokumentację techniczną oraz sprawował bezpośredni nadzór nad budową.

### Połączenie H.Cegielski-Service Sp. z o.o. z H.Cegielski-Poznań SA

Poznańskie firmy poinformowały, że z dniem 31 lipca 2015 r. nastąpiło połączenie dotychczasowej spółki zależnej należącej do Grupy Kapitałowej H.Cegielski-Poznań - H.Cegielski-Service Sp. z o.o. (spółka przejmowana) z H.Cegielski-Poznań SA (spółka przejmująca). Wyrażono przy tym przekonanie, że czerpiąc z najlepszych praktyk i doświadczeń obu organizacji oraz korzystając z synergii wynikającej z integracji podmiotów, połączone firmy będą mogły dostarczać usługi oraz produkty o jeszcze wyższej jakości i efektywności.

### Konferencja związana z przestrzeniami zagrożonymi wybuchem

Automatic Systems Engineering Sp z o.o. (ASE) zaprasza do udziału w XVII edycji Konferencji Strefy EX - „Bezpieczeństwo i eksploatacja urządzeń pracujących w przestrzeniach zagrożonych wybuchem oraz zarządzanie bezpieczeństwem”, która odbędzie się w Gdyni w dniach 7-8 października 2015 r. Tegoroczna propozycja programowa na Konferencję Strefy EX zawiera się w dwu słowach: wiedza i praktyka.

Wobec wielu procesów i zmian jakie zachodzą w zakresie bezpieczeństwa przeciwwybuchowego potrzebne jest interdyscyplinarne podejście do przekazania wiedzy i zastosowania jej w praktyce. Potrzebna jest wiedza i praktyka, potrzebne są analizy, koncepcje, projekty i sprawne ich wdrażanie, a w końcu dobrze przygo-



towana i prowadzona eksploatacja. To warunki bezpiecznej i ekonomicznie efektywnej produkcji. Dlatego obok wykładowców z uznanym statusem w skali kraju i Europy zapraszamy w tym roku również praktyków z polskiego przemysłu.

W trakcie konferencji zaprezentowane zostaną wystąpienia przedstawicieli ważnych instytucji zajmujących się zagadnieniami bezpieczeństwa w przemyśle, wystąpienia praktyków - naszych partnerów z przemysłu, z zakładów gdzie występują zagrożenia wybuchami. Przedstawione zostaną również wnioski z wielu prowadzonych analiz i ekspertyz wraz z propozycjami konkretnych rozwiązań. Takie podejście chcemy rozwijać, aby tworzyć środowisko budowania kompetencji i zdobywania wiedzy teoretycznej oraz praktycznej.

Zaprezentowane zostaną m. innymi:

- zagadnienia wdrażania dyrektywy SEVESO III,
  - zagadnienia wynikające z nowej dyrektywy ATEX,
  - ciekawe propozycje rozwiązań technicznych,
  - dyrektywa ATEX USER w praktyce,
  - zagadnienia eksploatacji i utrzymania ruchu,
  - nowości techniczne z zakresu automatyki,
  - nowe możliwości realizacji zadań w dostarczaniu wymagających instalacji w wykonaniu Ex
  - nowe osiągnięcia w zakresie systemowego zarządzania bezpieczeństwem
- ... oraz wiele innych praktycznych zagadnień.

Program Konferencji zostanie uzupełniony wybranymi szkoleniami Akademii Bezpieczeństwa ASE powiązanymi ściśle z tematyką Konferencji!

Więcej informacji pod adresem: <http://www.strefyex.pl>

### **Szlak wodny E-40 promowany przez Instytut Morski na debacie w Sejmie RP**

Z inicjatywy Komisji ds. Rozwoju Szlaku Wodnego E-40, Związku Pracodawców Lubelszczyzny „Lewiatan” oraz Instytutu Morskiego w Gdańsku w dniu 29 lipca br. w Sali Kolumnowej Sejmu RP odbyła się debata dotycząca odtworzenia szlaku wodnego E-40 na odcinku Dniepr - Wisła. Patronat nad spotkaniem objęli przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury poseł Stanisław Żmijan oraz przewodniczący Sejmowej Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa poseł Stanisław Żelichowski.

Instytut Morski w Gdańsku jako lider międzynarodowego konsorcjum prowadzi prace nad projektem rewitalizacji międzynarodowej drogi wodnej E-40, w tym nad wyznaczeniem trzech wariantów przebiegu trasy. W spotkaniu wzięli udział wysokiego szczebla przedstawiciele zainteresowanych Ministerstw Środowiska i Transportu z Polski, Republiki Białoruś oraz Ukrainy. Stronę polską reprezentowały sekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska Dorota Niedziela oraz podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć. Pierwszą część spotkania dotyczącą prezentacji głównych rezultatów studium wykonalności rewitalizacji Międzynarodowej Drogi Wodnej (MDW E-40) w aspekcie ekonomiki transportu, analiz rynkowych, oceny społecznej i środowiskowej oraz prezentacji trzech realistycznych wariantów przebiegu trasy poprowadził Marcin Kalinowski z Instytutu Morskiego w Gdańsku.

Drugą część spotkania oraz dyskusję nt. promocji idei rewitalizacji E-40 na poziomie krajowym, europejskim i regionalnym poprowadził przedstawiciel strony białoruskiej Nikolai Kotecki z Dniepro-Bużańskiego Szlaku Wodnego RUEBP. Obecni na sali obrad parlamentarzyści, eksperci, przedstawiciele województw oraz dyrektorzy zarządów gospodarki wodnej, jednostek administracyjnych wysoko ocenili dotychczas przeprowadzone prace konsorcjum i dalszy kierunek prowadzonych prac. Podczas dyskusji zwrócono uwagę, że połączenie, oprócz funkcji żeglugowych, będzie spełniało także funkcje zaopatrzenia w wodę różnych użytkowników np. gospodarstwa rolne i przemysł. Ponadto, jak potwierdzili eksperci z Zakładu Ekonomiki i Prawa Instytutu Morskiego, przystosowanie kanału do przerzutu wody z Wisły, Bugu i innych cieków pozwoli na zmniejszenie deficytu wody na całym terenie przyległym do planowanego odcinka drogi wodnej. Podczas spotkania podkreślono również, że przywrócenie żeglugi przyniosłoby nie tylko korzyści ekonomiczne, ale również jest niezwykle ważne ze względów ekologicznych.

**Newsletter Związku Pracodawców FORUM OKRĘTOWE ukazuje się raz w miesiącu**

Uphagena 23, 80-237 Gdańsk  
telefon: (+48) 58 345 82 89  
[www.forumokretowe.org.pl](http://www.forumokretowe.org.pl)  
e-mail: [forum@forumokretowe.org.pl](mailto:forum@forumokretowe.org.pl)

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW  
**FORUM OKRĘTOWE**  
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

**Wydawca:**

[PortalMorski.pl](http://PortalMorski.pl)

**Redakcja: TEMAT Sp. z o.o., Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk**