

Przegląd wybranych wydarzeń rynkowych z sektorów gospodarki morskiej:

- portowo-logistycznego
- offshore
- stoczniowego



Biuletyn informacyjny (numer podwójny)

Nr 1-2

Kwiecień 2024

Przegląd wraz z komentarzami obejmuje okres 01.04-30.04.2024r.





Sektor portowo-logistyczny

Nowe połączenie promowe z Portu w Świnoujściu

10 kwietnia w pierwszy rejs wypłynął statek ro-pax *Finnfellow*, należący do linii Finnlines, na nowo otwartym połączeniu Malmö – Świnoujście. Prom będzie kursował codziennie, wypływając wieczorem z Polski, a rano ze Szwecji. Przewoźnik oferuje także kursy do Niemiec każdego dnia. *Finnfellow* może wziąć na pokład 440 pasażerów, posiada ponad 3-tysięczną linię ładunkową. Zbudowany w 2000 roku statek ma długość 188m, DWT (nośność) 7 267, GT (tonaż pojemnościowy brutto) 33 724, wyporność 19 950 t, zanurzenie 6,31 m.



Dotychczas, z portów polskich, Finnlines oferował połączenie jedynie z Portu Gdynia do Finlandii. Uruchomienie przez operatora połączenia Malmö – Świnoujście oznacza rozszerzenie oferty przewozów z portów polskich na rynek szwedzki. Połączenie to będzie stanowić konkurencję dla już istniejących serwisów promowych pomiędzy Polską a Szwecją, ale może również przyciągnąć nowe potoki ładunkowe.

Nowa relacja ro-ro między Gdynią i Södertälje

W pierwszej połowie kwietnia polska spółka *OT Logistic* podpisała umowę handlową ze szwedzkim armatorem Lakeway Link na uruchomienie nowej relacji ro-ro pomiędzy Gdynia i Södertälje w Szwecji. Start nowego połączenia zaplanowano na maj 2024 roku. Początkowo będą to trzy rejsy tygodniowo między Gdynią a Södertälje. Firma zamierza rozszerzyć trasę o zawinięcie do Portu Västerås od 2026 roku, po przebudowie śluz Södertäljee. Trasa będzie obsługiwana przez statek *M/S Lakeway Express*, zbudowany w 1999 roku. Ma on całkowitą długość 153,38 m, tonaż brutto 10 471 ton, 1624 m linii ładunkowej i możliwość przewozu 110 nacze. Lakeway Link została utworzona przez szwedzką firmę logistyczną Greencarrier i szwedzkiego armatora Wallenius w 2023 roku.



Podobnie jak w przypadku nowo uruchomionego połączenia promowego Malmö – Świnoujście, serwis ten będzie jednocześnie konkurencją dla istniejących usług oraz szansą na przyciągnięcie nowych potoków ładunkowych.



Współpraca Stena Lina i Wallenius Sol

Na początku kwietnia operatorzy Wallenius Sol oraz Stena Line, rozpoczęli współpracę, dzięki której możliwy jest bezpośredni transport pasażerów i towarów pomiędzy Łotwą, a Anglią. Połączenie tras Lipawa- Travemunde od Stena Line oraz Travemunde – Tillbury od Wallenius Sol – ułatwi i przyspieszy transport i przeładunek różnych towarów w niemieckim porcie, gdyż ładunek pozostanie na tym samym sprzęcie, bez konieczności przeładowywania go na inne platformy. Statki ro-pax będą dostępne do przewozu różnego typu ładunków cargo (kontenery, przyczepy, ładunki statyczne oraz ciężkie maszyny).



Pierwszy transport kolejowy po modernizacji terminalu promowego w Świnoujściu

Na początku kwietnia, w terminalu promowym w Świnoujściu, został obsłużony pierwszy transport kolejowy po zakończeniu inwestycji polegającej na dostosowaniu infrastruktury do obsługi transportu intermodalnego. Prom Polonia (należący do Polskiej Żeglugi Morskiej) przetransportował wagony kolejowe ze Szwecji, służące do przewozu kontenerów, następnie wyruszyły one w drogę kolejną na południe Europy. Inwestycja polegała na przebudowie dwóch istniejących już stanowisk w jedno, większe o długości 294 m (obecnie pięć stanowisk do cumowania), zbudowano nowe tory kolejowe, zmieniono infrastrukturę techniczną na nabrzeżu oraz zapleczu (kanalizacja wód opadowych i sanitarna, sieci wodnej, sieci wody pożarowej i sieci teletechnicznej, zasilanie w energię elektryczną, oświetlenie, itd.). Projekt miał wsparcie z funduszy unijnego instrumentu finansowego CEF Łącząc Europę (ang. Connecting Europe Facility – CEF).

Pierwszy statek przy Nabrzeżu Dąbrowieckim w Porcie Szczecin

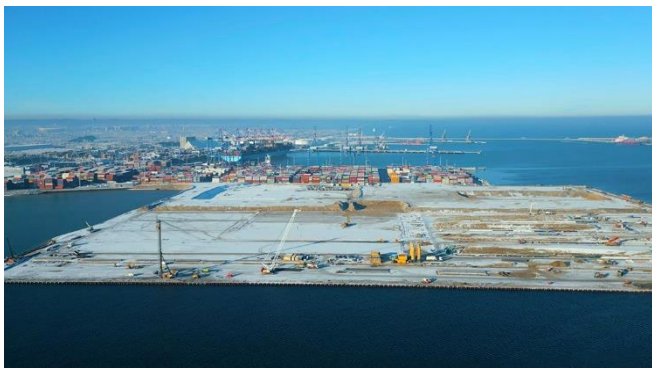
26 kwietnia br. do Nabrzeża Dąbrowieckiego w Porcie Szczecin zawinął pierwszy statek – Chemikaliowiec *City Island*. To symboliczne zwieńczenie jednego z etapów projektu inwestycyjnego pod nazwą „Poprawa dostępu do Portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego”, którego generalnym wykonawcą jest Korporacja Budowlana DORACO. Nowo wybudowane nabrzeże płytowe oraz oczepowe o łącznej długości 261 m zostało wyposażone w najnowocześniejsze technologie, w tym kompleksowy system sieci, urządzeń nawigacyjnych oraz cumowniczo-odbojowych. Ponadto nowy pomost przeładunkowy jest zaopatrzone w wieżę trapową oraz ramiona nalewcze, które umożliwiają bezpieczny załadunek kwasu siarkowego. Dzięki głębokości technicznej wynoszącej -10,50 m, nabrzeże jest przystosowane do obsługi statków o maksymalnej długości 170 m, szerokości 27,9 m oraz zanurzeniu 9,8 m. Chemikaliowiec *City Island*, który jako pierwszy opuścił to Nabrzeże, wypłynął z około 18 tys. ton kwasu siarkowego na pokładzie.

Inwestycja spowoduje zwiększenie możliwości przeładunkowych, m.in. towarów niebezpiecznych, a także z pewnością przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa operacji, załadunku i personelu. Modernizacja infrastruktury portowej zwiększy konkurencyjność dzięki dostępowi dla statków handlowych o większym tonażu niż dotychczas.



Prace nad terminalem kontenerowym T3 Baltic Hub w Gdańsku idą zgodnie z planem

Wraz z początkiem kwietnia, zaawansowanie prac terminalu wynosi już 45%, kończąc oczep betonowy nabrzeża północnego. Postępy widać również w innych sferach budowy: główne nabrzeże wykończone w 25%, belka odlądowa – 15%, kluczowych dla konstrukcji nabrzeża. Będą one przenosiły obciążenia z dźwigów nabrzeżowych typu STS. Zakończenie prac jest planowane na koniec roku 2025.



Celem Inwestycji jest budowa nowego terminalu kontenerowego zlokalizowanego na wschód od istniejącego nabrzeża T1, przy którym ma powstać nabrzeże głębokowodne o długości 717 m, głębokości 18 m, a także plac o powierzchni 36 ha. Zakup suwnic nabrzeżowych oraz półautomatycznych suwnic RMG umożliwi obsługę największych statków na świecie. Rozwiązania te zapewnią bezpieczniejsze, bardziej nowoczesne i wygodne środowisko pracy przez cały rok. Możliwości przeładunkowe mają zwiększyć się o połowę (z 3 mln TEU do 4,5 mln TEU). Terminal ma powstać w całości na wodzie, przylegając do T1 – dzięki temu nie zostanie zabrana plaża Stogi, przy czym deweloperzy kontrolują kwestie środowiskowe i podejmują wszelkie środki zapobiegawcze w celu ochrony życia morskiego oraz siedlisk na tym obszarze.

Terminal Kontenerowy w Świnoujściu z decyzją lokalizacyjną

17 kwietnia 2024 roku, wojewoda zachodniopomorski, Adam Rudawski, wydał decyzję lokalizacyjną dla Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu. Terminal ma powstać na wschód od gazoportu. Będzie umiejscowiony na pirsie w morzu i osłonięty falochronem. Początkowa zdolność przeładunkowa terminalu ma wynosić około 1 mln TEE, natomiast docelowo terminal ma mieć możliwość obsługi 2 mln TEU. Możliwa będzie równoczesna obsługa dwóch statków o długości 400 m i 200 m.



Powstanie głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu jest jednym z elementów ujętych w „Programie rozwoju portów morskich do 2023 roku”. Celem projektu jest umocnienie pozycji portu na terenie Morza Bałtyckiego oraz stworzenie kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla krajów europejskich. Koniec prac przewidziano na 2028 rok.

Ta decyzja jest kamieniem milowym w inwestycji, przybliżającym do rozpoczęcia budowy terminalu kontenerowego w Świnoujściu. Inwestorem będzie konsorcjum składające się z DEME Concessions N.V. z siedzibą w Belgii oraz Qterminals W.L.L. z siedzibą w Katarze. 10 lipca 2023 r. w Szczecinie Zarząd Portów Szczecin Świnoujście podpisał z konsorcjum przedwstępną umowę zobowiązującą do zawarcia 30-letniej umowy przyrzeczonej o korzystanie z nieruchomości zlokalizowanej w granicach portu morskiego w Świnoujściu, przeznaczonej na prowadzenie terminala kontenerowego. Z kolei 10 października 2023 roku terminal kontenerowy w Świnoujściu otrzymał decyzję środowiskową.



Kolejny etap budowy terminala gazowego FSRU (Floating Storage Regasification Unit) na Zatoce Gdańskiej

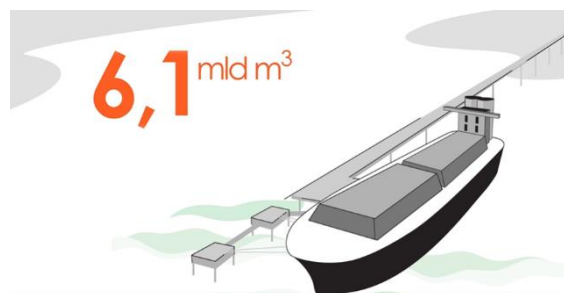
Na początku kwietnia zakończono badanie dna Zatoki Gdańskiej. Marynarka Wojenna RP realizuje ostatni etap działań, polegający na neutralizacji niewybuchów – wykrytych materiałów niebezpiecznych. Na trasie gazociągu podmorskiego oraz w miejscu lokalizacji nabrzeża dla FSRU szukano metalowych obiektów ferromagnetycznych. Oprócz niewybuchów, na trasie zostały znalezione obiekty archeologiczne, m.in. 12-metrowy wrak statku, a także kotwice i drewniany kabestan. Inwestycja w pływający terminal LNG obejmuje m.in. zacumowanie w Zatoce Gdańskiej jednostki FSRU przystosowanej do odbioru i regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego oraz świadczenia usług dodatkowych. Ważnym elementem przedsięwzięcia jest również budowa gazociągu podmorskiego oraz rozbudowa krajowej sieci gazociągów przesyłowych, dzięki czemu możliwy będzie przesył gazu z Gdańska do centralnej Polski.

W ramach instrumentu CEF łącząc Europę, Komisja Europejska przyznała projektowi LNG Gdańsk dofinansowanie na działanie pod nazwą: „Prace przedinwestycyjne do uzyskania pozwolenia na budowę dla morskiej części PCI 6,27 LNG Gdańsk (PL)”. Maksymalna wysokość przyznanego wsparcia wynosi ok. 19,6 mln euro.

Umowa czarteru na budowę FSRU w Zatoce Gdańskiej

Pod koniec kwietnia, Gaz-System podpisał umowę czarteru z firmą White Eagle Energy Ltd. (grupa Mitsui O.S.K. Lines). Kontrakt określa szczegółowe warunki obsługi oraz dostarczenia pływającej jednostki regazyfikacyjnej do FSRU w Zatoce Gdańskiej.

„Drugi w Polsce Terminal LNG zapewni elastyczność dostaw gazu ziemnego do Polski, co jest niezbędne do zagwarantowania ciągłości zasilania odbiorców w każdym województwie i bezpieczeństwa pracy krajowego systemu przesyłowego,” skomentował Sławomir Hinc, Prezes Zarządu, Gaz-System.



Zamówiona jednostka będzie miała pojemność około 170 tys. m³, przy mocy regazyfikacji na poziomie około 6,1 mld m³ gazu ziemnego rocznie.

Zamiany w zarządach portów morskich

9 kwietnia na stanowisko prezesa Portu Gdynia został powołany Piotr Gorzeński. W marcu na stanowisko prezesa Portu Gdańsk została wybrana Dorota Pyć, a z kolei w lutym na stanowisko Portów Szczecin-Świnoujście został powołany Jarosław Siergiej.

Spadki przeładunków w portach polskich

W pierwszym kwartale 2024 polskie porty odnotowały 13% spadek w przeładunkach. Łącznie porty przeładowały prawie 32,8 milionów ton – w I kwartale 2023 było to o około 5 milionów ton więcej (37,9 mln ton). Najmniejszy spadek odnotował port Gdańsk (-10,6%), przeładowując prawie 19 mln ton, następnie Port Gdynia (-13% do poziomu 6,5 mln ton). Największą zmianę na minus odnotował Port Szczecin-Świnoujście (-19,5%) z przeładunkami na poziomie 7,6 mln ton.



Przeładunki kontenerowe w portach zanotowały wzrost o 10% w porównaniu do pierwszego kwartału roku ubiegłego - łącznie przeładowano 773 tys. TEU (w I kwartale 2023 – 700,6 tys TEU). Port Gdańsk pozostaje na pozycji lidera z wynikiem 535,5 tys. TEU (+15,8% r/r). W Porcie Gdynia obsłużono 220 tys. TEU (+1% r/r). Port Szczecin-Świnoujście obsłużył 17 tys. TEU i jako jedyny zanotował spadek (-13% r/r).

Nowy terminal przeładunkowy w Porcie Gdańsk

W Porcie Gdańsk, przy Nabrzeżu Przemysłowym, powstaje nowy terminal przeładunkowy, który ma nosić nazwę Fast Track Terminal. Ma on przeładowywać i magazynować takie towary jak: zboża, drewno, stal oraz materiały sypkie na terenie obejmującym 3,5 ha. Ostatnie zmiany widoczne są w magazynie materiałów sypkich. Na terenie placów składowych wyłożono nową nawierzchnię z nowym żurawiem portowym (Liebherr LH 150). Ramię dźwigu ma 32,5 m, umożliwiając cumowanie statków do szerokości 29 m. Żuraw przyczyni się do wysokiej wydajności przeładunkowej aż do 800 t na godzinę oraz 1000 t na godzinę w relacji załadunkowej. Terminal ma rozpocząć działalność w najbliższym czasie. W drugiej połowie kwietnia finalizowane są umowy, oraz podpisywane kontrakty, tak aby móc realizować przeładunki już od pierwszego dnia działalności.



Sezon wycieczkowy rozpoczęty w Porcie Gdańsk

22 kwietnia do Portu Gdańsk zacumował pierwszy w tym roku wycieczkowiec, otwierając tym samym sezon. Statek *Le Bellot*, należący do francuskiego operatora Ponant. Jest to jednostka klasy Ponant Explorers, zbudowana w 2020 roku, o długości 131 m i szerokości 18 m, posiadająca 5 pokładów pasażerskich. Ten luksusowy statek jest częścią rejsu „A Musical Journey on the Baltic Sea”, na którym odbywają się koncerty muzyki klasycznej.

Jacht ze stoczni Conrad ochrzczony w Gdańsku

23 kwietnia w Gdańsku oficjalnie ochrzczono super jacht *Extra Time*, z serii Conrad C144s, wybudowany w Stoczni Conrad. Jacht może płynąć z prędkością marszową 11 węzłów, i maksymalną prędkością nawet do 14 węzłów, dzięki podwójnym silnikom Caterpillar. Jednostka o długości 44 m, szerokości prawie 9 m i tonażu brutto 497 GT jest największą do tej porty wybudowaną w stoczni Conrad. Została wyposażona w apartament dla właściciela, 4 kabiny VIP, 4 podwójne kabiny dla załogi i jedną dla kapitana, a także strefę usługową: kino, bary, strefę gastronomiczną oraz basen. Jacht ma dołączyć do floty czarterowej Cecil Wright na Morzu Śródziemnym w lipcu tego roku.



Port Gdańsk w światowym rankingu „Leading Maritime Cities”

Port Gdańsk znalazł się po raz pierwszy w rankingu „Leading Maritime Cities” stworzonym przez DNV i Menon Economics, opublikowanym 15 kwietnia 2024 roku, zajmując 39 miejsce. Badanie polega na porównaniu miast morskich w takich kategoriach jak: centrum żeglugowe, finanse i prawo morskie, technologia morska, porty i logistyka, a także atrakcyjność i konkurencyjność. Subiektywne oceny są przyznawane przez 190 doświadczonych dyrektorów biznesowych (armatorów i menedżerów) z każdego kontynentu. Raport 2024 został opublikowany po raz piąty, od pierwszego wydania w 2015 roku.

Prezes PERN o budowie terminalu chemicznego przy Naftoporcie

18 kwietnia Prezes PERN – Mirosław Skowron - poinformował podczas konferencji EuroPower o planach budowy terminalu chemicznego na terenach znajdujących się w okolicach Naftoportu w Gdańsku. Zauważył, że wiele firm Skarbu Państwa ma w planach projekty o podobnej tematyce, a warto „popracować nad architekturą, co kto ma robić w tym obszarze, za co każda ze spółek Skarbu Państwa powinna odpowiadać”. Przedstawione cele PERN określają m.in., że należy łączyć krajowy system przesyłowy z innymi europejskimi rurociągami, oraz dbać o bezpieczeństwo infrastruktury sprzyjającej transportowi i magazynowaniu paliw i ropy naftowej.



Orlen otrzymał dotację na rozbudowę infrastruktury wodorowej

W połowie kwietnia spółka Orlen otrzymała 62 mln euro dotacji z europejskiego programu „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF) na rozwój sieci stacji tankowania wodorem oraz stworzenie hubu wodorowego w Szczecinie. W projekcie przewidziano budowę 16 nowoczesnych stacji tankowania wodorem oraz hubu wodorowego w Szczecinie.

Inwestycja ta będzie największą w historii Orlenu w sektorze technologii wodorowych. Jest dowodem na to, że spółka wyróżnia się innowacyjnością, przyspieszając przy tym transformację strony energetycznej spółki.

Dofinansowanie wpłynie na rozwój infrastruktury energetycznej w całej Polsce. Dzięki korytarzom Bałtyk-Adriatyk oraz Bałtyk-Morze Północne, możemy stać się czołowym graczem w tej dziedzinie. Rozwój może wzmocnić atrakcyjność regionu i zachęcić zagranicznych inwestorów do współpracy.

OPS dla wycieczkowców na Bałtyku

10 kwietnia 2024 przedstawiciele Litwy, Polski, Niemiec, Danii, Szwecji, Finlandii, Estonii oraz Łotwy podpisali Deklarację w Wilnie. Rok wcześniej, członkowie organizacji Cruise Baltic podpisali porozumienie (Memorandum of Understanding) - 19 operatorów statków wycieczkowych w Kopenhadze zobowiązało się do wycofania z korzystania paliw kopalnych zastępując je energią elektryczną dostarczaną z ładu. Państwa, należące do organizacji Cruise Baltic, przyjęły strategię rozwoju zasilania wycieczkow-

ców energią elektryczną z lądu – OPS (onshore power supply). W planach jest wycofanie się z użytkowania paliw kopalnych do produkcji energii z lądu. Kraje członkowskie mają za zadanie wprowadzenie instalacji, które pozwolą na zasilanie poprzez OPS jak najszybciej. W celu dekarbonizacji żeglugi pasażerskiej, nowe statki mają być dostosowane do zasilania tą energią, a operatorzy mają zwiększyć dostęp do informacji, przy pomocy portów, od których oczekuje się udostępnienia odpowiedniej infrastruktury. Współpraca pomoże operatorom wycieczkowym śledzenie nowości i informacji na temat szybko zmieniającego się rynku i ułatwi planowanie działań na cele zrównoważonego rozwoju.

Współpraca i wspólne cele mogą pomóc w rozwoju i przyspieszyć przejście z paliw kopalnych na OPS zasilane zielonymi źródłami energii. Dodatkowo wymagana jest zmiana infrastruktury, co może pobudzić gospodarkę portową. Może to być znaczący początek dla ekologicznej transformacji branży.

Nowoczesny kontenerowiec CMA CGM Mermaid w Gdańsku

W gdańskim porcie, w terminalu Baltic Hub, 24 kwietnia 2024 roku zacumował po raz pierwszy nowoczesny kontenerowiec *Mermaid*. Polski port był na trasie dziewiczego rejsu statku, który rozpoczął się w Korei, prowadząc przez Przylądek Dobrej Nadziei. Jednostka liczy 204 metry długości, a jej pojemność wynosi 2000 TEU. Będzie pływać na trasach Europy Północnej oraz Morza Śródziemnego.



Kontenerowiec został zaprojektowany przez francuską stocznnię Chantiers de l'Atlantique i duńską firmę Odense Marine Technique. Powstał w koreańskiej stoczni Hyundai Mipo Dockyard i prezentuje najnowsze osiągnięcia w dziedzinie technologii morskich oraz żeglugi. Jednostka jest zasilana LNG, obniżając emisje CO2 nawet o 20%, w porównaniu z tradycyjnymi paliwami. Do lipca, do floty CMA CGM ma dołączyć jeszcze 5 takich jednostek, działających na terenie Morza Bałtyckiego.

Uwzględnienie polskich portów w obsłudze tego kontenerowca może zwiększyć wolumen przeładunków w portach, oraz umocnić pozycję Polski w kontekście działań na cele zrównoważonego rozwoju i strategii dekarbonizacji żeglugi.

Demontaż Buhlera na Nabrzeżu Indyjskim w Porcie Gdynia

W ramach projektu „Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – Etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Etapy II i III” postępują zmiany w infrastrukturze portu. Pod koniec miesiąca, działające przez 30 lat urządzenie przeładunkowe Buhler Portalink Combii 300, zostało zdemontowane. Przebudowa Nabrzeża Indyjskiego ma pozwolić na obsługę większych jednostek pływających, co przyczyni się do wzrostu efektywności przeładunków. Powodem demontażu dotychczas używanej jednostki było niespełnienie przyszłych wymogów wydajnościowych w porcie. W projekcie uwzględniono zmianę infrastruktury Nabrzeża oraz modernizację Kanału Portowego.

Flota PZM ma nowy statek *Polsteam Koprowo*

Do floty Polskiej Żeglugi Morskiej dołączył nowy masowiec *m/s Polsteam Koprowo*. Statek należy do grupy tzw. jeziorowców. Jego wymiary i wyposażenie są dostosowane do żeglugi na Wielkich Jeziorach Amerykańskich (Hamilton, Windsor). Jednostka ma 200 m długości i 24 m szerokości, jej nośność wynosi 37 000 DWT. Została wybudowana w chińskiej stoczni Shanhaiguan z grupy Dalian Shipbuilding Industry Company. Statek, wiozący stal, wypłynął w swój pierwszy rejs 26 kwietnia 2024 na trasie z Chin i Korei, prowadzącej przez Ocean Spokojny i następnie Kanał Panamski w kierunku Amerykańskich Wielkich Jezior. Statek jest wyposażony w silniki napędzane niskosiarkowym paliwem.



Flota posiada obecnie dwa jeziorowce, a kontrakt ze stocznią uwzględnia łącznie dwanaście masowców. Pierwszy z tej serii, *Polsteam Dąbie*, został przekazany armatorowi w połowie stycznia 2024, a na początku kwietnia dotarł na Wielkie Jeziora Amerykańskie. Ostatnie cztery jednostki mają spalać bezemisyjny, „zielony” metanol.

Polsteam Łębsko zwodowany

30 kwietnia 2024 roku w chińskiej stoczni Shanhaiguan zwodowano nowy statek *Polsteam Łębsko*, który będzie należał do floty Polskiej Żeglugi Morskiej. Będzie to kolejny jeziorowiec z kontraktu, o nośności 37 000 ton.



Wyrok Trybunału Konstytucyjnego w sprawie nieruchomości portowych

17 kwietnia 2024 roku Trybunał Konstytucyjny stwierdził, że czynności cywilnoprawne dotyczące nieruchomości w ramach infrastruktury krytycznej (do których zalicza się porty i przystanie morskie) muszą być kontrolowane przez państwo. Orzeczenie zapadło w związku ze skargą konstytucyjną, która odnosiła się do przepisu ustawy o portach i przystaniach morskich, który już nie obowiązuje. Kwestionowany przepis ograniczał dysponowanie prawem rzeczowym wobec osób trzecich, ale wprowadzał konieczne ograniczenia w celu zapewnienia bezpieczeństwa państwa.

Element przyszłej elektrowni przetransportowany z Portu Gdańsk do Grudziądza

Elektrownia w Grudziądzu przyjęła nowy element obiektu ważący 300 t. Turbina została dostarczona przez statek *Chipol Changjiang* do Portu Gdańsk, po czym przetransportowano ją do Grudziądza przy użyciu barki rzecznej. Dotarła na miejsce 10 kwietnia 2024 roku. Turbina gazowa jest najważniejszym elementem elektrowni w Grudziądzu, budowanej przez Orlen. Planowo, elektrownia będzie mogła zasilic aż milion gospodarstw domowych, przyczyniając się do transformacji





polskiego sektora energii elektrycznej. Stan zaawansowania budowy wynosi 70%, a zakończenie planowane jest na 2025 rok.

Umowa dot. dostawy paliwa żeglugowego w polskich portach

Pod koniec kwietnia Grupa Unimot podpisała umowę z Peninsula Petroleum Limited w zakresie dostaw paliwa żeglugowego w trójmiejskich portach.

Peninsula Petroleum Limited to wiodący, niezależny dostawca paliwa żeglugowego na świecie i dzięki tej umowie rozszerza swoją sieć fizycznych dostaw o Polskę. Działalność w obszarze paliw bunkrowych rozpoczęli w marcu 2024 roku. Współpraca pozwoli na rozwinięcie działalności, a także na wykorzystanie połączeń spółki w imporcie paliw do Polski.

Raport ESPO Port Investment

29 kwietnia 2024 ESPO (European Sea Ports Organization) opublikowało raport „ESPO Port Investment Study 2024”. Badanie polega na wszechstronnej analizie inwestycji i wyzwań przed którymi stoją europejskie porty. Dr Peter de Langen analizuje role europejskich portów, zmieniające się potrzeby portów i środowiska, a także zasady inwestycyjne i bariery, które mogą się pojawić. Badanie rozróżnia analizę potrzeb inwestycyjnych 84 podmiotów zarządzających portami, z uwzględnieniem ich rozmieszczenia geograficznego i różnorodności działalności w portach europejskich.

Według badania, potrzeby inwestycyjne europejskich portów wynoszą 80 mld euro na następne 10 lat (do 2034 roku). Ponadto, inwestycje związane ze zrównoważonym rozwojem i zmiany w energetyce przesunęły się do czołówki analizowanych kategorii, stając się jednymi z najważniejszych inwestycji dla władz portów.



Sektor offshore

Morskie farmy wiatrowe

Bartosz Fedurek nowym prezesem spółki PGE Baltica

Decyzją rady nadzorczej, nowym prezesem spółki PGE Baltica zostanie Bartosz Fedurek, który zacznie pełnić ww. funkcję od 6 maja 2024 roku. PGE Baltica, należąca do GK PGE, odpowiada w Grupie za realizację programu morskiej energetyki wiatrowej. Koordynuje przygotowania do budowy trzech farm wiatrowych na Bałtyku: Baltica 1, Baltica 2 i Baltica 3.

Nowy prezes został powołany w wyniku postępowania kwalifikacyjnego. Bartosz Fedurek pracował ostatnio na kierowniczym stanowisku w polskim oddziale firmy EDP Renewables (EDPR), należącej do portugalskiego koncernu EDP. Wcześniej pełnił też m.in. funkcję wiceprezesa PGE Baltica.

Kolejne decyzje w kwestii inwestycji MWF Baltica 1

PGE Baltica wybrała projektanta geotechnicznego oraz konstrukcyjnego dla etapu rozpoznania podłoża inwestycji Baltica 1 na obszarze morskiej farmy wiatrowej i trasie kabla eksportowego. Umowa została zawarta z firmą Gavin and Doherty Geosolutions z Irlandii. Zakres działań objętych umową to m.in. nadzór nad pracami rozpoznania podłoża inwestycji metodami geofizycznymi i geotechnicznymi, opracowanie modelu podłoża gruntowego oraz projekt koncepcyjny fundamentów na potrzeby kolejnych etapów projektowych.



Szczegółowa wiedza o podłożu inwestycji jest niezbędnym i wyjątkowo istotnym elementem procesu inwestycyjnego związanego z budową morskich farm wiatrowych.

Equinor i Polenergia z wnioskiem o decyzję środowiskową dla MFW Bałtyk I

Wniosek dotyczy wydania decyzji środowiskowej dla infrastruktury przyłączeniowej morskiej farmy wiatrowej Bałtyk I, która jest przygotowywana do udziału w aukcji w 2025 roku. Morska farma wiatrowa Bałtyk I jest jednym z trzech projektów realizowanych wspólnie przez Equinor i Polenergię. Bałtyk I to projekt największej farmy wiatrowej realizowanej obecnie na Morzu Bałtyckim, o mocy do 1560 MW.

Morska farma wiatrowa Bałtyk I będzie zlokalizowana około 80 km od linii brzegowej. Energia elektryczna z projektu popłynie kablami na ląd do punktu przyłączenia na terenie realizowanej stacji elektroenergetycznej Polskich Sieci Elektroenergetycznych Krzemienica w gminie Redzikowo.





Wszczęto postępowanie ws. budowy infrastruktury wyprowadzającej moc z FEW Baltic II

Wojewoda Pomorski wszczął postępowanie administracyjne w sprawie wydania pozwolenia na budowę linii kablowej 220 kV wraz z traktami światłowodowymi (infrastruktura towarzysząca), która będzie służyła wyprowadzeniu mocy z morskiej farmy wiatrowej FEW Baltic II. Wniosek w przedmiotowej sprawie złożył w dniu 5 marca 2024 roku, niemiecki inwestor RWE Renewables. Inwestycja miałaby powstać na terenie gmin Ustka i Redzikowo.



Poszukiwany wykonawca badań środowiskowych dla MFW Baltic Wind

Orlen Neptun VIII sp. z o.o., spółka będąca częścią GK ORLEN Neptun, szuka wykonawcy badań środowiskowych i raportu o oddziaływaniu na środowisko dla MFW Baltic Wind. Zapytanie ofertowe opublikowane w dniu 15 kwietnia br. dotyczy wyłonienia wykonawcy dla pomiarów i badań środowiskowych, przeprowadzenie badań modelowych wraz z opracowaniem raportu oś i uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia dla morskiej farmy wiatrowej MFW Baltic Wind. Oferty można składać do 26 kwietnia 2024 roku.

Spółki Polenergii zawarły umowy rezerwacyjne z Heerema Marine Contractors Nederland SE

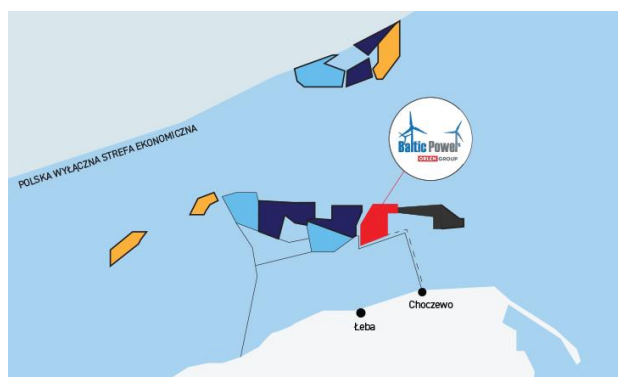
W dniu 17 kwietnia 2024 roku, spółki projektowe MFW Bałtyk II sp. z o.o. oraz MFW Bałtyk III sp. z o.o., w których Polenergia S.A. posiada 50% udziałów, zawarły umowy rezerwacyjne z dostawcą, Heerema Marine Contractors Nederland SE. Zawarte umowy zobowiązują strony do kontynuowania negocjacji finalnych umów dotyczących transportu i instalacji turbin wiatrowych oraz stacji transformatorowej. Uwzględniają też niezbędne prace wstępne, integralną częścią ostatecznych umów, pod warunkiem ich podpisania.

Te ustalenia mają strategiczne znaczenie dla dalszej budowy MFW Bałtyk II i MFW Bałtyk III, gwarantując terminową dostępność niezbędnych zasobów, zwłaszcza rezerwację przez dostawcę statków instalacyjnych na potrzeby realizacji projektów zgodnie z zakładanym harmonogramem.

Skończony projekt geodezyjny dla MFW Baltic Power

Firma G-TEC zakończyła projekt geodezyjny dla morskiej farmy wiatrowej Baltic Power. Inwestycja jest realizowana wspólnie przez Orlen i Northland Power. G-TEC zrealizował badania jako podwykonawca konsorcjum składającego się z DEME Offshore, TFKable Group i NKT.

W ramach kilkumiesięcznych prac podwodnych wykonano szereg pomiarów inżynierskich i poszukiwań obiektów niebezpiecznych. Badania objęły obszar, na którym będą zlokalizowane turbiny, morskie stacje transformatorowe, trasa ka-





bli wewnętrznych i eksportowych. Po zlokalizowaniu wszystkich niebezpiecznych obiektów przeprowadzono ich identyfikację oraz akcję usuwania.

Szeroko zakrojone badania inżynierskie i poszukiwania obiektów niebezpiecznych pozwalają na zaprojektowanie trasy przebiegu kabli oraz ich późniejsze ułożenie w taki sposób, aby uniknąć zagrożeń antropogenicznych i nieantropogenicznych. Pozostałości z czasów konfliktów (np. broń z czasów II wojny światowej) stanowią istotne zagrożenie.

Trwają badania geologiczne dla lądowej infrastruktury przyłączeniowej MFW Baltica 1

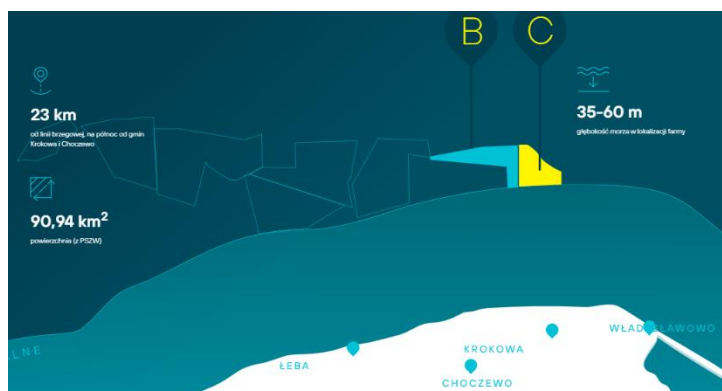
W lokalizacji, w której powstanie lądowa infrastruktura przyłączeniowa dla projektu morskiej farmy wiatrowej Baltica 1, trwają badania geologiczne niezbędne do zaprojektowania kluczowych elementów systemu elektroenergetycznego. PGE Baltica planuje budowę stacji transformatorowej w okolicach miejscowości Osieki Lęborskiej, w gminie Choczewo. Będzie ona kluczowym elementem infrastruktury przyłączeniowej dla morskiej farmy wiatrowej Baltica 1.

Wojewoda Pomorski wszczął postępowanie ws. kabli eksportowych MFW Bałtyk III

23 kwietnia 2024 roku, Wojewoda Pomorski wszczął postępowanie administracyjne w sprawie wydania pozwolenia na budowę sieci dwóch kabli eksportowych, które będą służyć wyprowadzeniu mocy z morskiej farmy wiatrowej Bałtyk III, projektu realizowanego wspólnie przez polską firmę Polenergia oraz norweską spółkę Equinor.

RDOŚ w Gdańsku zakończył postępowanie ws. decyzji środowiskowej dla wyprowadzenia mocy z MBC-Wind

26 kwietnia 2024 roku, RDOŚ w Gdańsku zakończył postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy infrastruktury przesyłowej energii elektrycznej z morskiej farmy wiatrowej BC-Wind, realizowanej przez inwestora Ocean Winds.



W 2024 roku, spółka zamierza zakończyć kontraktację kluczowych dostawców komponentów morskiej farmy wiatrowej oraz podjęcie tzw. finalnej decyzji inwestycyjnej.

Poszukiwany Construction Lead dla projektów MFW Bałtyk II i III

Norweska firma rekrutacyjna Techconsult prowadzi nabór na kierownika budowy morskich farm wiatrowych Bałtyk II i III, inwestycji realizowanych wspólnie przez Equinor i Polenergię. Termin składania aplikacji opisano jako „możliwie jak najszybciej”.





Ogólny komentarz: Ostatnie wydarzenia, ściśle dotyczące projektów morskich farm wiatrowych, odzwierciedlają dynamiczną charakterystykę rynku, która utrzymuje się od jakiegoś czasu. Dodatkowo, wydarzenia dotyczą nie tylko projektów w trakcie przygotowania lub wchodzących w fazę budowy o łącznej mocy 5,9 GW, które mają zostać zrealizowane do 2030 roku (tzw. I faza), ale również wspomina się o pierwszych działaniach dotyczących projektów, które mają zostać zrealizowane do 2040 roku (tzw. faza II). Polska ma szansę zyskać miano lidera w rozwoju morskich farm wiatrowych na Bałtyku z docelowym potencjałem mocy zainstalowanej szacowanym przez Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej na 33 GW. Aktualnie, w obu fazach przewiduje się zainstalowanie ok. 18 GW.

Porty instalacyjne i operacyjno-serwisowe

List intencyjny ws. portu serwisowego w Kołobrzegu podpisany

W dniu 05.04.2024 roku, Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg i Grupa Orlen Neptun podpisały list intencyjny w sprawie utworzenia w Kołobrzegu portu serwisowego dla przyszłych morskich farm wiatrowych, które powstaną na Bałtyku na ławicy Odrzańskiej, w niedalekiej odległości od miasta. Kołobrzeg podejmuje działania mające na celu przełamanie monokultury gospodarczej. Chcą dywersyfikować swoją gospodarkę i tworzyć odpowiednie warunki do rozwoju innych branż poza turystyczną i uzdrowiskową.



Utworzenie portu serwisowego w Kołobrzegu wpłynie pozytywnie na rozwój rynku lokalnego, nie tylko bezpośrednio, poprzez wzrost zatrudnienia i przychody z tytułu realizacji poszczególnych prac, lecz także pośrednio, poprzez rozbudowę infrastruktury portowej, dzięki czemu podmioty te będą w coraz większym stopniu gotowe do obsługi branży morskiej energetyki wiatrowej w przyszłości.

Ministerstwo Infrastruktury wspiera inwestycje w obsługę serwisową farm wiatrowych

Rządowe Centrum Legislacyjne opublikowało projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zmiany granicy portu morskiego w Łebie. Ma na celu umożliwienie wykonania inwestycji związanej z jego planowanym przystosowaniem do obsługi serwisowej farm wiatrowych. Dokument został przekazany w dniu 3 kwietnia 2024 r. do uzgodnień międzyresortowych, które potrwać 14 dni. Aktualnie trwa jego opiniowanie. Zmiana granic po zachodniej stronie kanału portowego ma umożliwić utworzenie nowego basenu portowego wraz z placami składowymi i umożliwić wykonanie inwestycji związanej

z planowanym przystosowaniem portu w Łebie do obsługi serwisowej farm wiatrowych. W uzasadnieniu podano, że niewielka korekta granic po wschodniej stronie kanału portowego ma na celu zapewnienie przestrzeni dla rozbudowy systemu falochronów dla portu morskiego.

Port w Łebie, jako bazę serwisową dla swoich projektów morskich farm wiatrowych, wybrały Equinor i Polenergia (Bałtyk II, Bałtyk III) oraz PKN Orlen i Northland Power (Baltic Power). Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zmiany granicy portu morskiego w Łebie jest niewątpliwie dobrą informacją dla ww. inwestorów.





Łeba ogłasza kolejny przetarg na dzierżawę terenu pod bazę serwisową

16 kwietnia 2024 roku, Burmistrz Łeby ogłosił przetarg na wydzierżawienia terenów, które mają zostać wykorzystane jako zaplecze serwisowe dla morskich farm wiatrowych. To trzecia próba znalezienia dzierżawcy, poprzednia zakończyła się fiaskiem.

Zgodnie z dokumentacją przetargową, tereny mają zostać wydzierżawione tylko na 5 lat, choć wcześniej władze Łeby chciały, aby ten okres wyniósł 30 lat. Ma to związek z przedłużaniem się procedur przyznawania nowych koncesji na morskie farmy wiatrowe, przez co w chwili obecnej nie ma zainteresowania dzierżawą długoterminową. Wg uzasadnienia zgody na dzierżawę wspomnianych terenów, obecnie wydzierżawieniem nieruchomości na okres do 5 lat z przeznaczeniem na zaplecze budowy morskich farm wiatrowych są zainteresowane podmioty.

Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód w Porcie Ustka

2 kwietnia 2024 roku, w wykazie prac legislacyjnych i programowych rządu pojawił się projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Portu w Ustce. Rozporządzenie ma zostać przyjęte w II kwartale 2024 roku.

W uzasadnieniu do projektu rozporządzenia przygotowanego przez Ministerstwo Infrastruktury wskazano, że głównym celem planu jest zagospodarowanie morskich wód wewnętrznych w granicach jego obszaru opracowania, w sposób zapewniający efektywne wykorzystanie ich cech, zasobów i właściwości dla różnych celów.

Port w Ustce jako bazę serwisową dla swoich projektów morskich farm wiatrowych, wybrała PGE Baltica (Baltica 2, Baltica 3). Projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Portu w Ustce jest niewątpliwie dobrą informacją dla inwestora.

PGE Baltica ogłosiła przetarg na usługi doradztwa technicznego związane z realizacją inwestycji na potrzeby MEW na terenach portowych

W ramach przetargu, ogłoszonego w dniu 2 kwietnia 2024 roku, spółka analizuje możliwości wykorzystania innych portów polskiego wybrzeża tj. Łeba, Władysławowo, Gdynia oraz Gdańsk na cele realizacji zadań związanych z rozwojem całego portfela projektów MFW w ramach Grupy Kapitałowej PGE. Postępowanie o udzielenie zamówienia prowadzone jest w trybie przetargu nieograniczonego. Oferty można składać do 7 maja 2024 roku.

W związku z realizacją projektów morskich farm wiatrowych PGE Baltica prowadzi prace polegające na budowie niezbędnej infrastruktury portowej na potrzeby poszczególnych projektów morskich farm wiatrowych. Głównym obszarem prowadzonych działań jest Port w Ustce, gdzie ma zostać zlokalizowana baza operacyjno-serwisowa dla pierwszych projektów morskich farm wiatrowych.

Listy intencyjne związane z obsługą MFW podpisane w Darłowie

Miasto Darłowo podpisało w ostatnich dniach dwa listy intencyjne z firmami zainteresowanymi obsługą morskich farm wiatrowych. Firmy zainteresowane ścisłą współpracą z miastem to Orlen Neptun i Morska Agencja Gdynia, które zamierzają ocenić możliwości uruchomienia portu serwisowego. Celem nadrzędnym jest rozwój sektora morskiej energetyki wiatrowej i wykorzystanie w tym celu potencjału





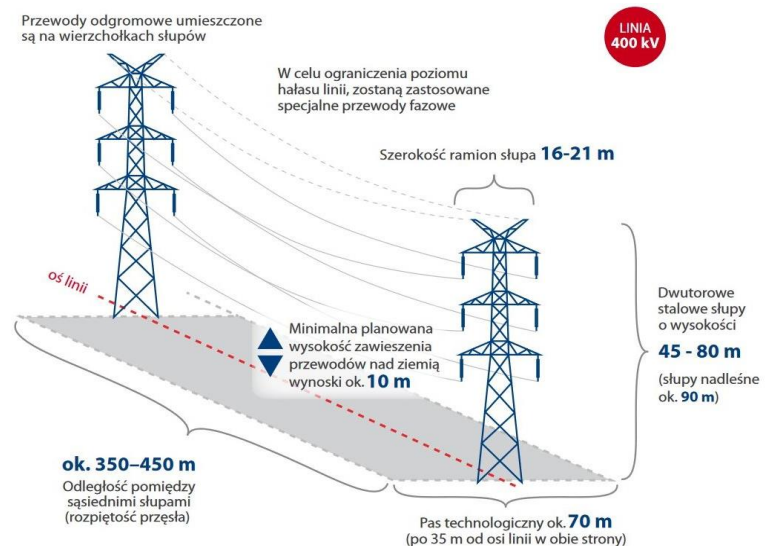
portu morskiego w Darłowie.

Zainteresowanie Darłowem rośnie od momentu pojawienia się możliwości dofinansowania rozwoju infrastruktury ze środków Krajowego Planu Odbudowy (KPO). Początkowo, w strategicznym dokumencie rządowym przydzielającym dofinansowanie z KPO, jako potencjalne porty serwisowo-usługowe, uwzględniane były tylko Łeba i Ustka. Darłowo byłoby trzecią lokalizacją.

Linie energetyczne

Wydano pozwolenie na budowę dla linii 400 kV Choczewo – Żarnowiec

W dniu 15 kwietnia 2024 roku, Wojewoda Pomorski wydał pozwolenie na budowę dla linii 400 kV Choczewo – Żarnowiec. Linia Choczewo – Żarnowiec jest jednym z czterech nowych połączeń przesyłowych w Krajowym Systemie Elektroenergetycznym, które umożliwią dostarczenie energii z morskich farm wiatrowych do odbiorców w centralnej i południowej części kraju. Infrastruktura zostanie wyprowadzona z budowanej aktualnie stacji elektroenergetycznej Choczewo i wprowadzona do istniejącej stacji elektroenergetycznej Żarnowiec.



Decyzja środowiskowa dla dwóch linii do wyprowadzenia mocy z MFW

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wydał dwie decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dla linii energetycznych, które będą przebiegać od stacji elektroenergetycznej Choczewo na południe. To dwie z czterech nowych linii 400 kV, które powstaną na Pomorzu w najbliższych latach, aby odebrać moc z pierwszych morskich farm wiatrowych.

Wydane w dniach 5 kwietnia i 16 kwietnia br. decyzje środowiskowe umożliwią inwestorowi, Polskim Sieciom Elektroenergetycznym, wystąpienie o decyzje lokalizacyjne dla tych linii. Ma to nastąpić w drugiej połowie roku. Prace budowlane rozpoczną się na przełomie 2025 i 2026 roku, a ich oddanie do użytku ma nastąpić odpowiednio trzy i dwa lata później.





Wydano decyzję lokalizacyjną dla budowy linii 400 kV Dunowo – Żydowo Kierzkowo – Piła Krzewina

24 kwietnia 2024 roku, Wojewoda Zachodniopomorski wydał decyzję lokalizacyjną dla odcinka linii elektroenergetycznej 400 kV, która połączy Dunowo w pobliżu Koszalina ze stacją elektroenergetyczną Żydowo Kierzkowo i Stacją Piła Krzewina w północnej Wielkopolsce. Wcześniej uzyskano decyzję lokalizacyjną dla odcinka tej linii przebiegającego przez województwo wielkopolskie.

Polskie Sieci Energetyczne jeszcze w tym roku planują wyłonić w postępowaniu przetargowym wykonawcę robót budowlanych. Początek prac zaplanowano na przełom 2024/2025 roku, natomiast zakończenie budowy na koniec 2026 roku.



Ogólny komentarz: Budowa sieci elektroenergetycznych najwyższych napięć na północy Polski umożliwi odebranie mocy z nowych źródeł wytwórczych powstających na Pomorzu i jednocześnie wpłynie na podniesienie poziomu bezpieczeństwa energetycznego w regionie.

Inne

Kraje Morza Bałtyckiego deklarują wycofanie z paliw kopalnych i dalszy rozwój MEW

Osiem krajów regionu Morza Bałtyckiego zobowiązało się do stopniowego wycofania się z paliw kopalnych, zwłaszcza pochodzących z Rosji, i dalszego rozwoju morskiej energetyki wiatrowej. W dniu 10 kwietnia 2024 roku, stosowną deklarację podpisali przedstawiciele resortów energii Litwy, Polski, Niemiec, Danii, Szwecji, Finlandii, Estonii i Łotwy.

Jak informuje litewskie ministerstwo energii, podpisany dokument przewiduje też rozwój współpracy regionalnej z naciskiem na wzajemne połączenia morskiej infrastruktury energetycznej oraz zwiększenie odporności krytycznej infrastruktury energetycznej na zagrożenia cybernetyczne i fizyczne. Spotkanie wysokiego szczebla w sprawie energii dla regionu Morza Bałtyckiego (High Level Baltic Sea Energy Meeting) towarzyszyło 9. Szczytowi i Forum Biznesowemu Inicjatywy Trójmorza (3SI), który odbył się w Wilnie.

Deklaracja stanowi kolejne potwierdzenie, jak ważny jest rozwój morskiej energetyki wiatrowej, nie tylko w Polsce, ale i w całym regionie Morza Bałtyckiego.

Pierwsze posiedzenie zespołu ds. ceny maksymalnej za energię elektryczną wytworzoną w morskich farmach wiatrowych

19 kwietnia 2024 roku, odbyło się pierwsze posiedzenie zespołu do spraw ceny maksymalnej za energię elektryczną wytworzoną w morskich farmach wiatrowych. Zadaniem zespołu jest wypracowanie na podstawie dostępnych danych, dotyczących kosztów wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych i cen energii, rekomendacji w zakresie ceny maksymalnej za energię elektryczną, jaka może być wskazana w ofertach złożonych w aukcji przez wytwórców.





Określenie wysokości ceny maksymalnej jest niezbędne dla uruchomienia drugiej fazy systemu wsparcia, a w związku z tym, dla terminowego i zrównoważonego rozwoju morskich farm wiatrowych w Polsce. Nieprawidłowo wyliczona cena maksymalna może uniemożliwić rozwój sektora morskiej energetyki wiatrowej w Polsce lub spowodować wystąpienie nadmiernego wsparcia, co skutkowałoby z jednej strony nadzwyczajnie wysokimi zyskami wytwórców, z drugiej zaś nadmiernym obciążeniem odbiorców końcowych.

Międzynarodowe firmy rekrutacyjne otwierają biuro w Warszawie

Atlas Professionals i NextWave Partners chcą dostarczać specjalistyczne rozwiązania ekspertom i klientom w rozwijającym się sektorze morskiej energetyki wiatrowej w Polsce. Atlas Professionals i NextWave Partners to wiodące międzynarodowe firmy rekrutacyjne, które od ponad 40 lat łączą profesjonalny personel z branżą energetyczną, OZE i morską.

Rynek morskiej energetyki wiatrowej w Polsce wkracza w kluczową fazę. Otwarcie nowego biura podkreśla strategiczny nacisk firmy na świadczenie specjalistycznych usług stałych i kontraktowych, dostosowanych do lokalnej puli talentów, łańcucha dostaw i projektów realizowanych przez klientów.

Rynek zagraniczny

Drugi przetarg na rozwój MEW na Litwie anulowany

Litwa anulowała drugą aukcję na budowę morskiej farmy wiatrowej o mocy 700 MW w związku z doniesieniami, że w wymaganym terminie 14 kwietnia 2024 r. zgłosił się do niej tylko jeden deweloper. Aby rozstrzygnięcie aukcji było możliwe, niezbędne jest złożenie co najmniej dwóch ofert. Minister energii Dainius Kreivys poinformował, że aukcja zostanie powtórzona po przeprowadzeniu konsultacji rynkowych.

Od momentu określenia warunków aukcji, sytuacja na globalnym rynku morskiej energetyki wiatrowej bardzo się zmieniła, a inwestorzy napotykają wiele przeszkód. Wśród nich wymienia się wysokie stopy procentowe, przerwane łańcuchy dostaw po pandemii, droższy sprzęt oraz zmniejszone zainteresowanie banków i funduszy finansowaniem projektów.

Van Oord, Euroports i Smalcerz chcą wspólnie rozwinąć terminal instalacyjny na Łotwie

25 kwietnia 2024 roku, Van Oord ogłosił podpisanie listu intencyjnego z międzynarodowym operatorem portowym Euroports i międzynarodowym koncernem zajmującym się budową konstrukcji stalowych Smulders na rzecz wspólnego rozwoju terminalu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych w Lipawie (Łotwa).

W marcu 2024 roku, Van Oord i Lipawska Specjalna Strefa Ekonomiczna podpisały dwuletnią umowę rezerwacyjną, w ramach której Van Oord ma przeprowadzić prace przygotowawcze obejmujące badania, opracowanie biznesplanu, opracowanie projektu technicznego i zaangażowanie partnerów. Oczekuje się, że firma rozpocznie budowę terminalu instalacyjnego w porcie zewnętrznym portu Lipawa w 2026 roku, a uruchomienie nastąpi w połowie 2027 roku. Nowy terminal ma rozwiązać problem braku przepustowości infrastruktury portowej potrzebnej do budowy farm wiatrowych na Morzu Bałtyckim i niewątpliwie będzie stanowił konkurencję dla pozostałych, sąsiedzkich inwestycji, w tym polskich.



Allseas z kontraktem dla MFW Gennaker w Niemczech

Allseas, firma z siedzibą w Szwajcarii, działająca na rynku energetyki morskiej, otrzymała kontrakt na transport i instalację dwóch głównych podstacji dla morskiej farmy wiatrowej Gennaker, która ma powstać w niemieckiej części Morza Bałtyckiego. Zlokalizowana będzie 15 km od wybrzeża Morza Bałtyckiego, w pobliżu półwyspu Darss (Meklemburgia-Pomorze Przednie). Inwestycja o całkowitej mocy zainstalowanej 900 MW, realizowana jest przez Gennaker GmbH, spółkę zależną Skyborn Renewables i ma zostać ukończona w 2026 roku.



Kontrakt, przyznany przez holendersko-belgijskie konsorcjum HSI - HSM Offshore Energy, Smulders i Iv dotyczy platform konwertorowych Gennaker West (OSS-DarB) i East (OSS-Zingst), wraz z obsługą fundamentowych kotwic ssących. Za dostawę obu platform jest odpowiedzialna spółka joint venture HSI.

Projekt niewątpliwie ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celów klimatycznych Niemiec. Do 2030 roku, dostawy energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych mają wzrosnąć do 80%.



Sektor stoczniowy

Wiadomości dotyczące rynku polskiego

Zakończenie testów silnika fregaty *Miecznik*

26 kwietnia 2024 roku, PGZ poinformowała, że zakończono próby fabryczne silnika MTU 20V8000M71, przeznaczonego dla pierwszej z trzech fregat *Miecznik*. Testy były zrealizowane na stanowisku testowym Rolls-Royce Solutions w Friedrichshafen, pod nadzorem przedstawicieli Towarzystwa Klasyfikacyjnego Lloyd's Register, nadzoru wojskowego GQAR, pracowników PGZ Stoczni Wojennej oraz PGZ



SA a także Biura Handlowego Ruda oraz producenta. Pełen program testów fabrycznych zakończył się podpisaniem protokołu FAT. Oznacza to, że parametry techniczne i funkcjonalności silnika o mocy 8200 kW odpowiadają wymaganiom postawionym przez Marynarkę Wojenną RP oraz zamawiającej go PGZ Stocznnię Wojenną. Koniec cyklu testów wszystkich silników napędu głównego i do agregatów prądotwórczych przewidywany jest w maju 2024. Podpisana w grudniu 2023 roku umowa przewiduje dostawę trzech zestawów silników wysokoprężnych napędu głównego MTU 20V8000 M71 (po cztery na każdą z trzech fregat) oraz zespołów prądotwórczych MTU 12V4000 M53B (także po cztery). Wraz z nimi zakupiono także systemy sterowania i monitoringu MTU.

Budowa tego typu fregat zwiększy potencjał obronny Polski. Pozwoli to na większą efektywność działań Marynarki Wojennej RP w zakresie prowadzenia obserwacji i kontroli akwenów morskich, ochrony baz morskich, zwalczania celów nawodnych, podwodnych oraz lądowych znajdujących się w strefie brzegowej, jak również prowadzenia morskiej obrony powietrznej, w ramach realizacji przedsięwzięć narodowych i sojuszniczych Paktu Północnoatlantyckiego.

Powstaje nowa jednostka CLV w stoczni Crist

W gdyńskiej stoczni Crist 4 kwietnia br. położono stępkę pod budowę jednostki NB317. To ważny krok w budowie kolejnego częściowo wyposażonego kablowca (statku CLV (Cable Lay Vessel)) dla norweskiej stoczni Ulstein Verft. Statek o łącznej ładowności 14 tys. ton ładowności kabla ma mieć 149,9 m długości i 31 m szerokości i ma pomieścić 90-osobową załogę. Statek został specjalnie zaprojektowany do transportu i układania różnego rodzaju kabli podmorskich, w tym wiązek kablowych, a także do podejmowania kabli z dna morskiego i przeprowadzania napraw. Ostatecznym właścicielem jednostki będzie spółka Nexans.





Kolejny kontrakt ma niebagatelne znaczenie w budowaniu relacji handlowych i pozytywnie wpływa na obraz polskiego sektora stoczniowego. Jednocześnie stanowi kontynuację ścisłej współpracy między polską stoczną a firmą Ulstein przy budowie tego typu jednostek.

Stocznia Ulstein zwodowała statek CSOV częściowo zbudowany w Polsce

6 kwietnia br. w stoczni Ulstein Verft w Norwegii zwodowano statek typu CSOV (ang. Commissioning Service Operation Vessels) *Olympic Boreas*, którego kadłub powstał w gdyńskiej stoczni Crist. Jednostka jest pierwszą z dwóch tego typu, budowanych dla norweskiego armatora Olympic. Umowa pomiędzy Olympic i Ulstein została podpisana w 2022 r. Kontrakt obejmuje budowę dwóch jednostek CSOV w Ulstein Verft, natomiast kadłuby są budowane przez stocznnię Crist w Polsce.



Polskie stocznie oraz zakłady powstałe na bazie byłych stoczni świadczą na rzecz generalnych wykonawców z Norwegii, usługi produkcji kadłubów okrętowych (CRIST S.A.) dla najnowocześniejszych typów jednostek serwisowych w sektorze OWE. Warto podkreślić, że w Polsce jednostki dla sektora offshore budowane są od 20 lat. Dzięki posiadanemu know-how, polscy wykonawcy są w stanie samodzielnie zbudować praktycznie każdy statek do obsługi sektora OWE.

Szczecińska stocznia „Wulkan” ma problemy finansowe

Szczecińska stocznia „Wulkan” zmagają się z poważnymi problemami finansowymi, których skutkiem jest niewypłacalność spółki. Około 40 pracowników jednego z bezpośrednich podwykonawców szczecińskiej stoczni „Wulkan” nie otrzymało pensji za zaległe miesiące. Zarząd spółki oraz jej właściciel wiedzą o zaistniałym problemie i nie podważają zasadności powstałych roszczeń. Ministerstwo Infrastruktury ustosunkowało się do sytuacji zaznaczając, że właścicielem spółki jest Fundusz Rozwoju Spółek SA i to jedynie on wykonuje prawa z akcji stoczni. Nowy Zarząd z Prezesem Radosławem Kowalczykiem na czele powołany 27 marca 2024 roku podjął już czynności naprawcze, których celem jest uregulowanie wszystkich zobowiązań wobec pracowników, o czym poinformowano ich 3 kwietnia 2024 roku.

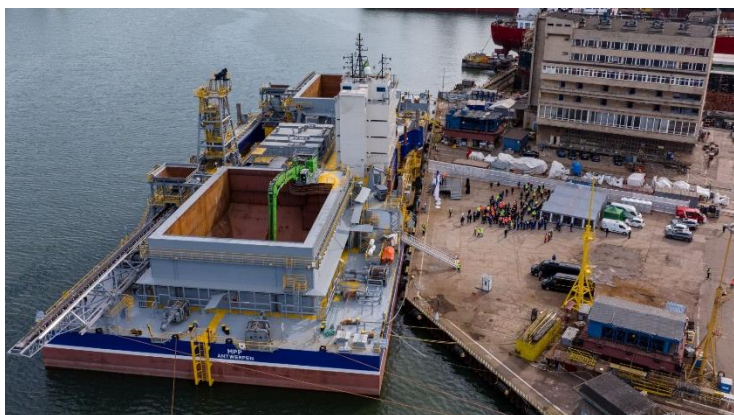


Nowe władze spółki stoją przed poważnym zadaniem, gdyż stocznia musi znaleźć swoje miejsce na rynku, zyskać płynność finansową, ale też stać się konkurencyjną wobec innych podmiotów branży stoczniowej. „Wulkan” ma szansę na rozwój przy zmianie infrastruktury i przy znalezieniu alternatywnych źródeł przychodu. Według ekspertów poza projektami offshore działalność stoczni powinna się skupić na obróbce metali dla przemysłu energetycznego, czy produkcji konstrukcji stalowych dla jachtów i żaglówek, gdyż w tej dziedzinie polskie stocznie odgrywają ważną rolę na rynku europejskim.



Specjalistyczny ponton MPP zbudowany przez Crist przypłynął na miejsce pracy

W drugiej połowie kwietnia 2024 roku, specjalistyczny ponton MPP wybudowany przez stocznice Crist na potrzeby konstrukcji tunelu łączącego Danię (Rødbyhavn) i Niemcy (Puttgarten), dotarł do portu roboczego w Lollandii. Projekt tunelu Femernlink, połączy Niemcy i duńską wyspę Lollandię, i będzie jednocześnie najdłuższym tunelem drogowo-kolejowym na świecie. Jednostka mierzy 130 m długości (licząc z pasami transmisyjnymi – 149 m), 45 m szerokości i pomieści nawet 14 tys. ton żwiru. Jego zadaniem będzie układanie na dnie morza żwiru, na którym posadowione będą elementy podmorskiego tunelu. Jednostka została wyposażona w specjalnie zaprojektowane i wykonane przez Crist urządzenie zasypowe, które pozwoli na niezwykle precyzyjny zrzut żwiru na dno. Budowę jednostki zleciło konsorcjum Femern Link Contractors, odpowiadające za budowę tunelu. Stocznia Crist rozpoczęła prace w 2021 roku, a w pierwszej połowie października 2023 roku oficjalnie przekazała ponton armatorowi. Przy tym projekcie stocznia Crist współpracowała m.in. z polskim biurem projektowym StoGda.



W skład floty PŻM wszedł nowy statek, *Polsteam Koprowo*

Polska Żegluga Morska (Polsteam) ma nowy statek. To m/s *Polsteam Koprowo*, nazwany tak na cześć jeziora znajdującego się na Wyspie Wolin. Jednostka to tzw. jeziorowiec, a więc statek wymiarami przystosowany do żeglugi na Wielkich Jeziorach Amerykańskich. Odbiór statku, połączonego z chrztem, odbył się w chińskiej stoczni Shanhaiguan z grupy Dalian Shipbuilding Industry Company (DSIC), a matką chrzestną została Dorota Kubiak z Polskiej Żeglugi Morskiej. Jednostka (IMO: 9971862) liczy 200 m długości i 24 m szerokości. Jej nośność wynosi 37000 DWT. To drugi z serii dwunastu masowców typu jeziorowiec (laker-max) o nośności 37000 ton, budowanych przez stocznice Dalian Shipbuilding dla Polskiej Żeglugi Morskiej. Statek wypłynął w rejs 26 kwietnia 2024 roku. Masowiec załaduje stal w portach Chin i Korei, a następnie przepłynie Pacyfik i Kanał Panamski, biorąc kurs na Szlak Św. Wawrzyńca i porty Wielkich Jezior. W stałej relacji na amerykańskie jeziora Polsteam wozi z Holandii wysokogatunkową stal na potrzeby amerykańskiego przemysłu motoryzacyjnego (ok. 300 tys. ton rocznie), natomiast w rejsach powrotnych do Europy lub północnej Afryki, amerykańskie i kanadyjskie zboże.





Największy prom Polferries - *Varsovia* - wyruszył w rejs testowy

Prom *Varsovia*, który tego lata uzupełni flotę Polferries, 7 kwietnia 2024 roku wyruszył ze stoczni na pierwsze próby na morzu. Statek będzie jak dotychczas największą jednostką, która opuści stocznię Cantiere Navale Visentini będąc jednocześnie największym promem w barwach Polferries. Na początku roku pomysłnie przeprowadzono testy urządzeń maszynowych. Niemal równo rok po wodowaniu promu, jednostka ruszy na



pierwsze próby pozwalające ocenić jej stan i zachowanie podczas żeglugi. Główny nacisk testów jest położony na sprawdzenie silników głównych, agregatów prądotwórczych oraz sterów strumieniowych. Po zakończeniu prób, statek uda się do Triestu, gdzie odmalowana zostanie podwodna część kadłuba. Polska Żegluga Bałtycka S.A., której promy pływają pod szyldem Polferries, podpisała umowę na czarter jednostki w sierpniu 2022 roku. Napędzana skroplonym gazem ziemnym jednostka już od przełomu czerwca i lipca 2024 r. będzie obsługiwała relację Świnoujście – Ystad, a pierwszych pasażerów i ładunki ma zabrać w lipcu bieżącego roku. W rejs każdorazowo będzie mogło popłynąć 920 pasażerów i 60 członków załogi. Prom ma 3 km linii ładunkowej na potrzeby transportu ładunków Ro-Ro (140-150 ciężarówek z naczepami) oraz miejsce dla ok. 200 samochodów osobowych.

Varsovia będzie pierwszym wśród promów eksploatowanych przez polskich armatorów, napędzanym skroplonym gazem ziemnym, co przełoży się na niższe emisje CO² i innych zanieczyszczeń. Na ograniczenie emisji wpłynie także kształt kadłuba, który ma zapewnić zmniejszenie oporów o 13% względem porównywalnych promów. Wysoka efektywność ekonomiczna przełoży się na zwiększenie konkurencyjności PŻB na trasie Świnoujście-Południowa Szwecja (Ystad, Trelleborg) względem Unity Line i TT-Line.

Wybrane wiadomości dotyczące rynku światowego

Dwa największe na świecie promy wodorowe powstaną w Norwegii

Torghatten Nord wybrał norweską firmę Myklebust Verft do budowy dwóch promów wodorowych, które będą przewozić do 120 samochodów na najdłuższej norweskiej trasie promowej między miejscowościami Bodø, a Lofotami. Promy będą największymi na świecie statkami napędzanymi wodorem. Kontrakt na budowę promów o długości 117 m oznacza zwiększenie zatrudnienia i wysoki poziom aktywności w stoczni w dającej się przewidzieć przyszłości. Minister Transportu i Komunikacji Norwegii, John-Ivar Nygård, wyraził zadowolenie z faktu, że kontrakt na budowę tych innowacyjnych jednostek został przyznany krajowej stoczni. Jednostki zostaną dostarczone w 2026 roku.

Realizacja projektu jest ważnym krokiem dla norweskiego przemysłu morskiego. To również dodatkowy impuls dla rozwoju know-how w zakresie rozwiązań bezemisyjnych, nie tylko na rynku norweskim, ale i światowym. Transport pasażerski z wykorzystaniem wodoru na tak długiej i wymagającej trasie nie był poprzednio realizowany w żadnym, innym miejscu na świecie. Pewnym jest zatem, że ustanowi to nowy standard dla statków tej klasy.



Umowa na największe w historii gazowce podpisana

Qatar Energy podpisał 29 kwietnia 2024 roku umowę z China State Shipbuilding Corporation (CSSC) na budowę 18 ultranowoczesnych statków LNG typu QC-Max o pojemności 271 000 m³ każdy. Jest to jedno z największych tego typu zamówień na rynku stoczniowym, zarówno jeśli chodzi o wielkość, jak i cenę (6 mld dolarów). Umowa została podpisana w Pe-



kinie przez Saada Sherida Al-Kaabi, Ministra Stanu ds. Energii Kataru, prezesa i dyrektora generalnego Qatar Energy, Chena Jianlianga, prezesa Hudong-Zhonghua Shipbuilding i Li Hongtao, prezesa China Shipbuilding Trading. Odbędzie się to podczas ceremonii, w której udział wzięli przedstawiciele kadry kierowniczej obu spółek, a także wysocy rangą urzędnicy chińscy i ambasador Kataru w Chińskiej Republice Ludowej. Pierwszych 8 statków zostanie oddanych w latach 2028 i 2029.

Ten największy, pojedynczy kontrakt stoczniowy w historii na dostawę statków do transportu LNG, długofalowo przyczyni się do zapewnienia bezpiecznego źródła LNG i przysłuży się rozwojowi zrównoważonego środowiska i innowacji technologicznych. Wydarzenie dodatkowo podkreśla ciągły rozwój współpracy między Chińską Republiką Ludową i Katar, szczególnie w sektorze energetycznym.



Biuletyn informacyjny *Przegląd wybranych wydarzeń rynkowych z sektorów gospodarki morskiej* jest częścią przedmiotu Umowy na wykonanie badania naukowego oraz sporządzenie analizy oddziaływań branż gospodarki morskiej na system społeczny i ekonomiczny województwa pomorskiego wraz z cyklicznym monitoringiem rynku portowego i Morskiej Energetyki Wiatrowej, zawartej pomiędzy Pomorskim Urzędem Marszałkowskim a firmą Actia Forum.

Zakres Umowy obok analizy oddziaływań branż gospodarki morskiej na system społeczny i ekonomiczny województwa pomorskiego obejmuje cykliczny monitoring w ujęciu dwutygodniowym w podziale na trzy sektory: portowo-logistyczny, offshore oraz stoczniowy, poza tym obejmuje także: kwartalny monitoring wyników operacyjnych branży, półroczny monitoring statystyczny danych makroekonomicznych oraz roczny monitoring strategiczny.

Celem całego projektu jest stworzenie modelu zależności funkcjonalnych wraz ze strukturami powiązań opartymi na obserwacji funkcjonowania rynku portowego, MEW oraz stoczniowego. Projekt zakłada 2 letni (26 miesięcy) okres aktualizacji danych w ramach cyklicznego monitoringu rynku i będzie realizowany w ramach naboru o objęcie wsparciem z Planu Rozwojowego dotyczącego realizacji projektu w ramach naboru Inwestycji A.3.1.1 pt. „Zbudowanie systemu koordynacji i monitorowania regionalnych działań na rzecz kształcenia zawodowego, szkolnictwa wyższego oraz uczenia się przez całe życie, w tym uczenia się dorosłych”, nr wniosku o objęcie wsparciem KPO/22/LLL/W/0013.



Autorzy:

- Monika Rozmarynowska-Mrozek, Kierownik Consultingu;
- Agata Chmielecka, Project Manager;
- Nora Dybowska, Junior Project Manager;
- Joanna Szymikowska, Market Analyst;
- Bogdan Ołdakowski, Prezes Zarządu.

Actia Forum sp. z o.o.

ul. Pułaskiego 8, 81-368 Gdynia

+48 58 627 24 67

office@actiaforum.pl

www.actiaforum.pl

