

Przegląd wybranych wydarzeń rynkowych z sektorów gospodarki morskiej:

- portowo-logistycznego
- offshore wind
- stoczniowego



Biuletyn informacyjny

Nr 16

Listopad: część II

Przegląd wraz z komentarzami obejmuje okres 16.11.-30.11.2024r.

Sektor portowo-logistyczny

Wyniki Grupy OTL za Q3 2024

Po trzech kwartałach 2024 roku przychody Grupy OTL wyniosły 234,3 mln zł, EBITDA 41,5 mln zł, a strata netto 8,1 mln zł. Przychody spadły o 52% r/r, głównie w segmentach portowym, spedycyjnym i hydrotechnice. Jedynie segment kolejowy odnotował wzrost (+17% r/r). Przeładunki masowe zmalały o 51% w OT Port Świnoujście i o 22% w OT Port Gdynia. Przeładunki drobnicowe wzrosły o 22,6%.

Spadki wyników są efektem niskiego eksportu zbóż, mniejszego popytu na węgiel i rudę żelaza oraz stabilizacji rynków towarowych. Zarząd oczekuje poprawy sytuacji w IV kwartale, szczególnie w zakresie zbóż, biomasy i ładunków drobnicowych.

Grupa kontynuuje kluczowe inwestycje w terminalach, w tym budowę magazynów w OTP Gdynia oraz infrastruktury do obsługi ładunków agro w OTP Świnoujście. Nowe obiekty mają zwiększyć pojemność składowania zbóż do 150 tys. ton, a planowany shiploader w OTPŚ osiągnie wydajność 1200 t/godz. Grupa przygotowuje się do elastycznego reagowania na zmieniające się warunki rynkowe.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/wyniki-grupy-otl-za-iii-kwarta-2024-r-81752>

Śledztwo w sprawie przekopu Mierzei Wiślanej przedłużone do kwietnia 2025 roku

Śledztwo w sprawie przekopu Mierzei Wiślanej zostało przedłużone do 17 kwietnia 2025 roku. Prokuratura Regionalna w Gdańsku prowadzi postępowanie w sprawie, bez stawiania zarzutów.

Śledztwo dotyczy dwóch wątków: przekroczenia uprawnień przez byłego dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni w latach 2019–2020 oraz niedopełnienia obowiązków przez byłego ministra gospodarki morskiej w latach 2016–2020, co miało skutkować wzrostem kosztów inwestycji z 880 mln zł do niemal 2 mld zł.



Kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną, otwarty we wrześniu 2023 roku, ma łączyć Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, zapewniając Polsce niezależne od Rosji przejście na Bałtyk.

Przedłużenie śledztwa w sprawie przekopu Mierzei Wiślanej może wpłynąć na tempo rozwoju portów regionalnych, szczególnie w Elblągu i na Zalewie Wiślanym. Niepewność związana z kosztami i kontrowersjami wokół inwestycji może opóźnić dalsze projekty infrastrukturalne i zniechęcić inwestorów. Choć kanał przyniesie strategiczne korzyści, dając Polsce niezależny dostęp do Bałtyku, brak pełnego wykorzystania jego potencjału ogranicza wzrost gospodarczy w regionie. Tymczasem dominujące porty, takie jak Gdańsk i Gdynia, mogą utrzymać przewagę, jeśli rozwój mniejszych portów będzie spowolniony. Kluczowe będzie zakończenie inwestycji i przyciągnięcie nowych kontrahentów, aby w pełni wykorzystać możliwości przekopu.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/sledztwo-ws-przekopu-mierzei-wislanej-przedluzone-do-kwietnia-2025-roku-81727>

Dzień Polskiej Logistyki w Pradze z udziałem przedstawicieli branży morskiej

14 listopada br. w Pradze odbyło się spotkanie, które miało na celu promowanie polskiej branży transportowej i logistycznej. Celem tych cyklicznych spotkań jest promowanie w Czechach polskiego biznesu morskiego, portów, żeglugi oraz firm z branży transportowej. Dlatego też co roku przedstawiciele największych polskich portów morskich, prezentują swoją ofertę handlową, mówią o wynikach i prognozach na przyszłość, a także o inwestycjach, które mogą wspomóc rozwój polsko-czeskiej wymiany handlowej.

W wydarzeniu wzięli udział m.in. przedstawiciele Portu Gdańsk, Portu Gdynia, Portów Szczecin i Świnoujście, OT Logistics oraz Krajowej Izby Gospodarki Morskiej.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/dzien-polskiej-logistyki-w-pradze-z-udzialem-przedstawicieli-branzy-morskiej-81711>

Do Naftoportu w Gdańsku wpłynął zbiornikowiec Advantage Sun z dostawą ropy naftowej

W pierwszej połowie listopada br. do gdańskiego Naftoportu wpłynął zbiornikowiec Advantage Sun pod banderą Wysp Marshalla, dostarczając kolejną partię ropy naftowej, co podkreśla strategiczną rolę Gdańska jako regionalnego hubu energetycznego. W 2023 roku Naftoport obsłużył 471 statków, przeładowując 36,6 mln ton ropy i paliw – o 49% więcej niż rok wcześniej. Terminal w Gdańsku, jedyne źródło ropy dla Polski po sankcjach na Rosję, ma kluczową infrastrukturę, pozwalającą obsługiwać tankowce do 300 tys. ton DWT.

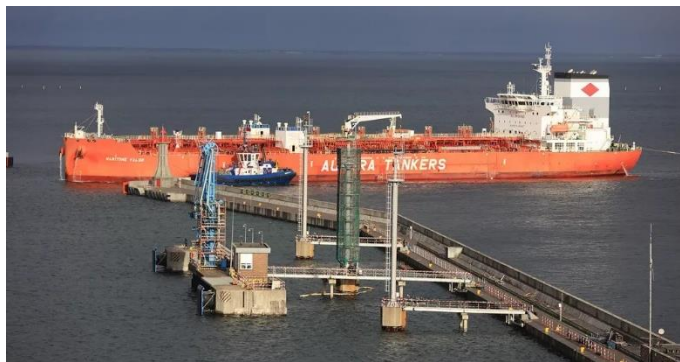


Głębokość toru wodnego wynosi 17,5 m, szerokość 600 m, a długość 7,2 km. Do Bazy Paliw mogą zawijać tankowce wielkości od 6 tys. ton do 300 tys. ton DWT oraz długości do 340 m i zanurzeniu 15 m. Ograniczenie zanurzenia statków obsługiwanych w Bazie do 15 m wynika z niedostatecznej głębokości Cieśnin Duńskich. Wprowadzanie statku do portu odbywa się w asyście holowników, należących do największych i najnowocześniejszych na Morzu Bałtyckim.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/do-naftoportu-w-gdansk-wplynal-zbiornikowiec-advantage-sun-z-dostawa-ropy-naftowej-81704>

Rekordowa dostawa paliwa w Porcie Gdynia

19 listopada br. po wielotygodniowej podróży z Nowego Orleanu w USA, jednostka pływająca pod singapurską banderą, mierząca 183 m, dotarła do polskiego portu. Port Gdynia osiągnął historyczny rekord, przyjmując największą w swojej historii jednorazową dostawę paliwa. Tankowiec Maritime VALOR dostarczył 41 090 ton oleju napędowego, podkreślając zdolności operacyjne portu i jego kluczową rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego Polski.



Ta rekordowa dostawa z Nowego Orleanu potwierdza strategiczne znaczenie Gdyni w globalnych łańcuchach dostaw oraz jej zdolność do obsługi dużych operacji logistycznych. Wzrost przeladunków paliw, wynoszący 4,99% w 2024 roku, umacnia pozycję Gdyni obok Portu Gdańsk, wspieraną modernizacją infrastruktury i inwestycjami. Rozwój ten dowodzi rosnącej roli Gdyni w międzynarodowym handlu paliwami oraz gotowości portu do sprostania przyszłym wyzwaniom.

Źródło: <https://polska-morska.pl/2024/11/19/rekordowa-dostawa-paliwa-w-porcie-gdynia/>

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA ogłasza przetarg na najem nieruchomości

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA ogłasza Przetarg nr 8/SRH/2024 na wynajem zabudowanej nieruchomości o powierzchni 22 716 m² przy ul. Handlowej w Gdańsku. Dokumentacja przetargowa jest dostępna na stronie: przetargi.portgdansk.pl. Wizje lokalne odbędą się 5 i 6 grudnia 2024 roku, zgłoszenia przyjmowane są do 4 grudnia.

Oferty należy składać do 10 stycznia 2025 roku, do godz. 12:00, w siedzibie ZMPG SA, gdzie o 12:15 nastąpi ich otwarcie. Organizator zastrzega sobie prawo do zmiany warunków przetargu lub jego odwołania.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/zarząd-morskiego-portu-gdansk-sa-oglasza-przetarg-na-najem-nieruchomosci-81772>



Zamknięcie działalności Northvolt związanej z magazynowaniem energii

22 listopada br. Northvolt ogłosił informację o zakończeniu części działalności związanej z rozwojem i produkcją magazynów energii w Polsce i Szwecji, tym samym fabryka w Gdańsku pozostanie przygotowana do sprzedaży. Firma prowadzi rozmowy o sprzedaży jednostki Northvolt Systems, obejmującej aktywa, technologię i zakłady w Gdańsku oraz Sztokholmie. Niestety, decyzja o zakończeniu działalności biznesowej w zakresie magazynów energii będzie miała konsekwencje dla pracowników w Szwecji i Polsce.



Centrum Skalowania Biznesu w Gdańsku będzie nadal działać, wspierając grupę Northvolt w zakresie HR, IT, finansów i logistyki. Decyzje wynikają z przeglądu strategicznego, mającego na celu uproszczenie struktury i koncentrację na produkcji ogniw bateryjnych.

Zmiany dotkną pracowników, a firma zobowiązała się do wsparcia w tej trudnej sytuacji. Jednocześnie Northvolt złożył wniosek o reorganizację w USA, aby pozyskać nowe finansowanie i zrestrukturyzować zadłużenie. CEO Peter Carlsson ustąpił ze stanowiska, obejmując rolę doradcy.

Więcej o wniosku: <https://www.mynewsdesk.com/se/northvolt/pressreleases/northvolt-dobrowolnie-zlozyl-wniosek-o-reorganizacje-w-ramach-rozdzialu-11-w-stanach-zjednoczonych-3356201>

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/asobolewska_to-trudny-dzie%C5%84-dla-wszystkich-pracownik%C3%B3w-activity-7265655707968946177-RsYr?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

<https://www.mynewsdesk.com/se/northvolt/pressreleases/northvolt-zamyka-dzialalnosc-zwiazana-z-rozwojem-i-produkcja-magazynow-energii-3355998>

Maersk wychodzi z Felixstowe

W drugiej połowie listopada br. Maersk ogłosił zaskakujący ruch: gigant porzuca największy port kontenerowy w Wielkiej Brytanii na rzecz mniejszego.

Od lutego 2025 roku Maersk, jeden z liderów żeglugi kontenerowej, zmienia porty obsługujące swoje największe statki w Wielkiej Brytanii. Kontenerowce przestaną zawijać do Felixstowe, największego terminalu kontenerowego w kraju, a ich obsługę przejmie London Gateway. Zmiana dotyczy także jednostek Hapag-Lloyd działających w sojuszu Gemini Cooperation.



Maersk wskazał, że decyzja wynika z potrzeby uproszczenia sieci połączeń w ramach Gemini, co ma poprawić punktualność statków do 90%. London Gateway, zarządzany przez DP World, zwiększa swoją pozycję dzięki nowym inwestycjom o wartości 1,3 mld dolarów, planując rozbudowę terminalu i zwiększenie przepustowości.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/maersk-wychodzi-z-felixstowe-81833>

Polsko-słowackie rozmowy o infrastrukturze transportowej

W drugiej połowie listopada br. ministrowie transportu Polski i Słowacji, Dariusz Klimczak i Jozef Ráž, omówili rozwój infrastruktury transportowej między krajami podczas spotkania w Bratysławie. Główne tematy dotyczyły harmonizacji inwestycji drogowych, takich jak S1-D3 („Bałtyk-Adriatyk”) oraz S19-R4 („Bałtyk-Morze Czarne”). Strona słowacka zadeklarowała przetarg na drogę D3 w 2023 roku, a kontynuację budowy R4 do Koszyc.

W zakresie kolei omawiano poprawę połączeń, m.in. tras Czechowice Dziedzice - Zwardoń oraz Muszyna - Plaveč, z perspektywą wspólnych projektów podnoszących konkurencyjność kolei względem transportu drogowego. Klimczak wskazał na znaczenie projektu Kraków-Nowy Sącz za 3,5 mld zł oraz współpracę w pozyskiwaniu funduszy UE.

Podkreślono także znaczenie inwestycji w CPK i KDP oraz efektywność finansowania transportu po 2027 roku, co będzie priorytetem polskiej prezydencji w Radzie UE.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/polsko-slowackie-rozmowy-o-infrastrukturze-transportowej-81831>

Nowy projekt badawczy dotyczący dekarbonizacji w bałtyckim sektorze portowym w ramach Programu Południowego Bałtyku 2021-2027

Stowarzyszenie Regionów Korytarza Bałtyk-Adriatyk poprowadzi projekt „DeCoInter” (2025-2027) o budżecie 2,13 mln euro (80% z UE), wspierający dekarbonizację portów Południowego Bałtyku. Partnerzy z pięciu krajów (polskie porty i uczelnie, partnerzy z Litwy, Szwecji, Danii oraz Niemiec) opracują strategię energetyczne, narzędzia transformacji i wdrożenia OPS. Projekt obejmie także edukację, promocję zielonych technologii i rozwój współpracy regionalnej.

Więcej szczegółów na stronie Stowarzyszenia Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk: <https://bac.pl/>

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/nowy-projekt-badawczy-dotyczacy-dekarbonizacji-w-baltyckim-sektorze-portowym-w-ramach-programu-poludniowego-baltyku-2021-2027-81770>

Wyniki przetargu na terminal zbożowy w Porcie Gdynia

25 listopada br. Zarząd Morskiego Portu Gdynia ogłosił wybór konsorcjum Szczecin Bulk Terminal, Tapini i Ribera jako zwycięzcy przetargu na dzierżawę terminala zbożowego. Oferta konsorcjum uzyskała 89,80 pkt, wyprzedzając OTPG (85,63 pkt) i spółkę Mondry, dotychczasowego operatora (82,16 pkt). Konsorcjum zaoferowało stały czynsz 1 599 058,82 zł, zmienny czynsz 1,50 zł/t, roczny przeładunek 2,5 mln ton, pojemność 200 tys. ton i przepustowość 2 200 t/h. Podpisanie umowy wymaga zgody Ministerstwa Infrastruktury, które wcześniej odmówiło jej udzielenia z obawy o monopol na rynku zbóż przez grupę Viterra, powiązaną z Tapini i Ribera.

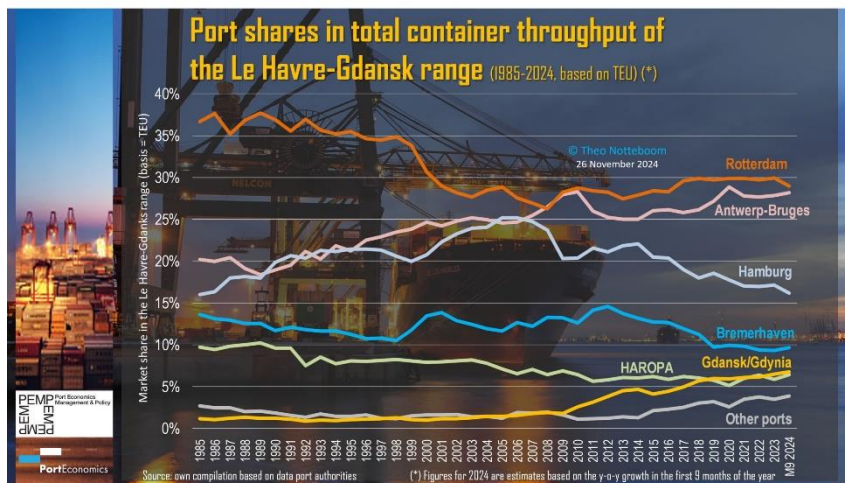


Podpisanie umowy z konsorcjum Szczecin Bulk Terminal, Tapini i Ribera może znacząco zwiększyć przeładunki w Porcie Gdynia dzięki minimalnemu rocznemu przeładunkowi 2,5 mln ton i wydajności 2 200 ton na godzinę. Zwiększy to przepustowość terminala i przyciągnie nowych klientów, wzmacniając pozycję portu jako kluczowego w eksporcie zbóż. Jeśli jednak Ministerstwo Infrastruktury wyrazi zgodę, istnieje ryzyko monopolizacji rynku przez grupę Viterra, co może wpłynąć na konkurencję i relacje w branży.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/sa-wyniki-przetargu-na-terminal-zbozowy-w-porcie-gdynia-zwyciezca-bez-zmian-81854>

Wzrost znaczenia portu kontenerowego w Gdańsku

Zasięg „Le Havre-Hamburg” obejmujący porty Europy Północno-Zachodniej rozszerza się obecnie na „Le Havre-Gdańsk” dzięki dynamicznemu rozwojowi polskich portów. Gdańsk i Gdynia, które w 2009 roku miały 1,8% udziału w przeładunkach, do końca 2024 roku osiągną niemal 7%, głównie dzięki Baltic Hub w Gdańsku. W tym czasie porty niemieckie, jak Hamburg i Bremerhaven, tracą udziały, podczas gdy Rotterdam i Antwerpia-Brugia utrzymują się na stabilnym poziomie. Silny wzrost notuje także Wilhelmshaven, przyczyniając się do wzrostu udziału grupy „innych portów”.



Źródło: https://www.linkedin.com/posts/theo-notteboom-0a2692b_the-le-havre-hamburg-range-refers-to-activity-7267213545186934784-b21Z?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

Rekordowy wynik na boczniczy kolejowej w Baltic Hub

W nocy 26/27 listopada br. Baltic Hub ustanowił nowy rekord, przekraczając 600 000 TEU przeładunków na boczniczy kolejowej od początku roku, wobec 544 tys. TEU w roku 2023. Sukces ten wynika z zaangażowania zespołów, inwestycji w infrastrukturę, automatyzację procesów i wprowadzenia czwartej suwnicy RMG, co zwiększyło efektywność pracy terminala. Baltic Hub dziękuje partnerom za współpracę, która przyczyniła się do rosnącego wolumenu. Terminal, uruchomiony w 2007 roku, obsługuje do 3 mln TEU rocznie, ponad 700 statków i zatrudnia 1,4 tys. osób.



Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/rekordowy-wynik-na-boczniczy-kolejowej-w-baltic-hub-81919>

Etap pac terminalu T3 w Baltic Hub

Budowa T3, realizowana w 70%, ma zakończyć się we wrześniu 2025 roku. Obecnie trwają prace żelbetowe, montaż szyn dla suwnic oraz instalacja sieci elektrycznych i teletechnicznych. W projekt zaangażowanych jest ponad 500 osób, a prace prowadzone są całodobowo.

Dostawa suwnic z końca października 2024 roku to kolejny kamień milowy w projekcie T3, ponieważ są to pierwsze z siedmiu suwnic STS, które po uruchomieniu terminala zwiększą możliwości przeładunkowe Baltic Hub o 1,5 mln TEU.

Źródło: <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/56988-prace-na-budowie-terminala-t3-baltic-hub-sa-na-etapie-70-proc-zaawansowania>

Pierwszy odcinek Drogi Czerwonej gotowy w 2032 roku. Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło harmonogram prac

Budowa Drogi Czerwonej, łączącej Port Gdynia z trasą S6, ma ruszyć w 2029 roku i zakończyć się w 2032 roku. Obecnie trwają prace przygotowawcze, w tym opracowanie dokumentacji i uzyskiwanie decyzji środowiskowych, zaplanowane na lata 2022–2027. Kluczowy przetarg może zostać ogłoszony w 2026 roku, choć harmonogram budowy jest zależny od decyzji administracyjnych i innych czynników. Inwestycja, obejmująca trzy odcinki o łącznej długości 6,2 km i kosztująca około 2 mld zł, ma poprawić dostępność Portu Gdynia i zwiększyć jego możliwości przeładunkowe, choć opóźnienia budują kontrowersje.



Budowa Drogi Czerwonej wpłynie pozytywnie na Port Gdynia, poprawiając ich konkurencyjność w regionie Morza Bałtyckiego. Bezpośrednie połączenie z trasą S6 usprawni transport towarów, skracając czas dostaw i redukując koszty logistyczne. Lepsza infrastruktura drogowa zwiększy atrakcyjność portu dla inwestorów i operatorów logistycznych, co może przyczynić się do wzrostu przeładunków. Jednak opóźnienia w realizacji inwestycji mogą chwilowo ograniczać rozwój portu, zwłaszcza w kontekście rosnącej konkurencji ze strony innych portów bałtyckich i niemieckich.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/pierwszy-odcinek-drogi-czerwonej-gotowy-w-2032-roku-ministerstwo-infrastruktury-predstawilo-harmonogram-prac-81864>

Premierzy Szwecji i Polski podpisali nowe porozumienie o strategicznym partnerstwie

28 listopada br. Premierzy Donald Tusk i Ulf Kristersson podpisali nowe porozumienie o strategicznym partnerstwie Polski i Szwecji, obejmujące m.in. bezpieczeństwo, wsparcie Ukrainy, gospodarkę i przeciwdziałanie nielegalnej migracji. Oba kraje zobowiązały się do wzmacniania obrony w regionie Morza Bałtyckiego, wspierania Ukrainy na drodze do integracji z NATO i UE oraz ochrony zewnętrznych granic Unii. Współpraca obejmie również rozwój zielonych technologii i energetyki jądrowej, a także zacieśnianie relacji gospodarczych, w tym organizację szczytów biznesowych. Polska prezydencja w UE w 2025 roku ma wzmocnić wspólne działania w zakresie obronności i konkurencyjności gospodarki. Tusk podkreślił determinację w przeciwdziałaniu zagrożeniom ze strony Rosji.

Nowe partnerstwo Polski i Szwecji może pozytywnie wpłynąć na polską gospodarkę morską, zwiększając bezpieczeństwo na Bałtyku i sprzyjając handlowi morskemu. Współpraca gospodarcza oraz inwestycje w zieloną energię i infrastrukturę portową mogą poprawić konkurencyjność polskich portów. Dodatkowo, wsparcie dla Ukrainy i Partnerstwa Wschodniego może zwiększyć przepływ towarów przez Polskę, wzmacniając rolę kraju w regionalnym handlu morskim.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/premierzy-szwecji-i-polski-podpisali-nowe-porozumienie-o-strategicznym-partnerstwie-81925>

Sektor offshore wind

Morskie farmy wiatrowe

Polenergia i Equinor z umowami O&M dla MFW

Spółki projektowe MFW Bałtyk II i MFW Bałtyk III podpisały umowy o świadczenie usług eksploatacji i utrzymania projektów (O&M) z Equinor Polska Sp. z o.o. Umowy zawarte w dniu 15 listopada 2024 roku obejmują kompleksową obsługę MFW w fazie operacyjnej, w tym zarządzanie projektami oraz obsługę administracyjno-księgową. Equinor zapewni również dostęp do infrastruktury bazy serwisowej w Łebie, obejmującej biura, magazyn, dyspozytornię oraz keję przez planowany 30-letni okres eksploatacji.

<https://offshorewindpoland.pl/polenergia-i-equinor-z-umowami-om-dla-morskich-farm-wiatrowych/>

Prezes URE wydał decyzję dot. ceny wsparcia dla MFW Bałtyk 2 i 3

W dniu 6 listopada br. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki wydał decyzje ustalające cenę wsparcia dla MFW Bałtyk 2 i MFW Bałtyk 3. Cena będąca podstawą do pokrycia ujemnego salda została ustalona na poziomie 319,60 zł/MWh. Wsparcie będzie obowiązywać przez 25 lat, a ustalona kwota będzie podlegać corocznej waloryzacji począwszy od 2022 roku. Waloryzacja będzie realizowana średniorocznym wskaźnikiem cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem z poprzedniego roku kalendarzowego, określonym w komunikacie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/prezes-ure-wydal-decyzje-dot-ceny-wsparcia-dla-morskich-farm-baltyk-2-i-3/>

Hughes Subsea usunie głazy występujące na obszarze MFW Baltic Power



Hughes Subsea, firma należąca do brytyjskiej grupy OEG Renewables, otrzymała kontrakt na usuwanie głazów w ramach projektu budowy MFW Baltic Power. Prace rozpoczęły się w październiku i mają potrwać ok. 70 dni. Zostanie do nich wykorzystany statek Northern Victoria, jednostka OSV wycarterowana przez Hughes Subsea. Operacje na morzu obejmą identyfikację, badanie i przemieszczanie głazów na obszarze ok. 130 km², przygotowując teren pod instalację turbin wiatrowych. Hughes Subsea wdroży do prac system Subsea Multi-Tool (SMT) ROV oraz zaangażuje wyspecjalizowanych inżynierów i zespół WROV, aby umożliwić precyzyjną identyfikację i usunięcie obiektów. Rozwiązanie SMT-ROV umożliwi pracę w miesiącach zimowych. Tylko w ciągu pierwszego tygodnia prac zespół Hughes Subsea zidentyfikował i przeniósł ok. 800 obiektów.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/hughes-subsea-usunie-glazy-wystepujace-na-obszarze-mfw-baltic-power/>

MS Industry zainstalowała lądowe transformatory dla Baltic Power



MS Industry, polska firma zajmująca się relokacją maszyn, zainstalowała transformatory w podstacji, która w przyszłości będzie służyła do przesyłu energii elektrycznej z MFW Baltic Power. Zainstalowane zostały dwa transformatory o długości 13,5 m, szerokości 5,3 m i wysokości 4,8 m oraz wadze 354 ton.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/ms-industry-zainstalowala-ladowe-transformatory-dla-baltic-power/>

Sprzedaż energii i usługi bilansujące – inwestorzy Bałtyk 2 i 3 zabezpieczyli kontrakt

W dniu 22 listopada br. spółki projektowe MFW Bałtyk 2 i MFW Bałtyk 3 podpisały umowy sprzedaży energii elektrycznej (PPA) z duńską firmą Danske Commodities A/S. Umowy mają charakter route-to-market agreements, co oznacza zapewnienie dostępu do rynku hurtowego i bilansującego. Obejmują również sprzedaż gwarancji pochodzenia energii elektrycznej. Kontrakty zostały zawarte na okres trzech lat od rozpoczęcia komercyjnej eksploatacji MFW, z możliwością przedłużenia. Ich wejście w życie jest uzależnione od podjęcia ostatecznej decyzji inwestycyjnej przez Polenergię i Equinor, co jest planowane w pierwszym kwartale 2025 roku.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/sprzedaz-energii-i-uslugi-bilansujace-inwestorzy-baltyk-2-i-3-zabezpieczyli-kontrakt/>

Ocean Winds łączy spółki C-Wind i B-Wind

W dniu 29.11.2024 roku, zarządy spółek C-Wind Polska i B-Wind Polska ogłosiły plan połączenia w ramach optymalizacji struktury projektu MFW BC-Wind. Fuzja nastąpi poprzez przejęcie całego majątku B-Wind Polska przez C-Wind Polska. Po finalizacji procesu, C-Wind Polska będzie jedynym podmiotem odpowiedzialnym za realizację projektu BC-Wind, a B-Wind Polska zostanie wykreślona z rejestru KRS.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/c-wind-i-b-wind-lacza-sily-w-projekcie-offshore-wind/>

Porty instalacyjne i operacyjno-serwisowe

RDOŚ w Szczecinie zakończył postępowanie ws. II etapu budowy portu instalacyjnego w Świnoujściu

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska (RDOŚ) w Szczecinie poinformował o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla drugiego etapu budowy portu instalacyjnego w Świnoujściu.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/rdos-w-szczecinie-zakonczyl-postepowanie-ws-ii-etapu-budowy-portu-instalacyjnego-w-swinoujsciu/>

Przekazanie wykonawcy placu budowy – ruszyła budowa terminala T5 w Gdańsku



W dniu 13 listopada br. odbyło się formalne przekazanie placu budowy terminala instalacyjnego dla MFW w Gdańsku firmie NDI SA. Początkowo, przeprowadzone zostaną prace przygotowawcze, w tym rozbiórka niewielkiej części infrastruktury przy terminalu T1, przez który odbywać się będzie dostęp do budowy T5. W następnej kolejności mają zostać wykonane intensywne prace projektowe oraz badania akwenu. Harmonogram budowy przewiduje

zakończenie obudowy terenu, czyli wykonanie konstrukcji stalowych nabrzeży i proces załadownia 21 ha w 2025 roku, a kolejne etapy, w tym prace żelbetowe i wykończeniowe, mają być realizowane w 2026 roku. Całość inwestycji ma zostać zakończona w Q3 2026 roku, aby następnie przekazać terminal pierwszemu deweloperowi MEW.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/przekazanie-placu-budowy-wykonawcy-ruszyla-budowa-terminala-t5-w-gdansk/>

PGE Polska Grupa Energetyczna i Ørsted oraz Istrana Sp. z o.o. podpisały umowę dzierżawy przyszłego terminala T5 w Porcie Gdańsk. Posłużą on do magazynowania, wstępnego montażu oraz instalowania na morzu elementów turbin dla projektu MFW Baltica 2.

Pięć ofert w przetargu na remont wejścia do Portu Ustka



W dniu 13 listopada br. nastąpiło otwarcie ofert w przetargu na remont istniejącego wejścia do Portu Ustka, który ma być realizowany w ramach projektu budowy terminala serwisowego dla MFW. Inwestycja została podzielona na dwie części: Część nr 1 – remont Falochronu Wschodniego i nabrzeża Pilotowego w Ustce; Część nr 2 – remont Falochronu Zachodniego z nabrzeżem Niskim, nabrzeża Skarpowego wraz ze slipem, modernizacja ostrogi Helskiej oraz modernizacji ostrogi Falochronu Zachodniego. W przetargu wpłynęło pięć następujących ofert:

- Budimex SA – część nr 1 – 60 878 423,32 zł brutto, część nr 2 – 76 580 744,63 zł brutto;
- PORR SA – część nr 1 – 42.869.895,54 zł brutto, część nr 2 – 59.623.867,24 zł brutto;
- Konsorcjum: STRABAG Sp. z o.o. (lider), WMW Marek Pestilenz i Wojciech Pestilenz Sp. J. – część nr 1 – 66 555 648,36 zł brutto, część nr 2 – 81 444 393,18 zł brutto;
- Korporacja Budowlana DORACO Sp. z o.o. – część nr 1 – 51 986 576,70 zł brutto, część nr 2 – 69 971 927,28 zł brutto;
- FABE Polska Sp. z o.o. – część nr 1 – 48 687 084,46 zł brutto, część nr 2 – 70 425 114,96 zł brutto.

Na realizację przedsięwzięcia Urząd Morski w Gdyni zamierza przeznaczyć 214 231 122,4 zł brutto (część nr 1 – 90 410 011,6 zł, część nr 2 – 123 821 100,8 zł brutto). Potencjalny wykonawca będzie miał 15 miesięcy od podpisania umowy na realizację prac.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/piec-ofert-wplynelo-w-przetargu-na-remont-wejscia-do-portu-w-ustce/>

Inne

Ruszyła druga aukcja MEW na Litwie

Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, w dniu 18 listopada br. Litwa ogłosiła drugą aukcję na budowę MFW o mocy 700 MW. Zwycięzcę poznamy najprawdopodobniej w czerwcu 2025 roku, po jego weryfikacji zgodności z interesami bezpieczeństwa narodowego.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/ruszyla-druga-aukcja-offshore-wind-na-litwie/>

W celu przygotowania się do ogłoszenia aukcji ministerstwo energii zatwierdziło koncepcję rozwoju niezbędnej infrastruktury inżynierskiej, zarówno na morzu, jak i na lądzie. Trwają prace nad konkretnymi rozwiązaniami dla planu rozwoju. Zatwierdzona została już ocena oddziaływania na środowisko MFW oraz zakończono badania geofizyczne i geotechniczne dna morskiego na proponowanym obszarze, w tym pomiary prędkości wiatru i innych parametrów hydrometeorologicznych.

Sejm uchwalił projekt ustawy offshore wind

Sejm uchwalił nowelizację ustawy o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w MFW (UD 159) w drugim i trzecim czytaniu. Kluczową zmianą jest wprowadzenie możliwości różnicowania cen maksymalnych w aukcjach II fazy w zależności od lokalizacji projektów. Teraz projekt trafi do Senatu.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/sejm-uchwalil-projekt-ustawy-offshore-wind-teraz-trafi-do-senatu/>

W dniu 13 listopada 2024 roku, Rada Ministrów przyjęła przedłożoną przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska nowelizację ustawy o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w MFW (UD 159). Minister klimatu będzie mógł ustalić różne pułapy cenowe dla poszczególnych obszarów morskich, uwzględniając ich warunki geofizyczne oraz odległość od brzegu. Ma to zwiększyć opłacalność inwestycji w trudniejszych lokalizacjach.

Sektor stoczniowy

Nowa jednostka CTV w Lotos Petrobaltic

18 listopada br. został dostarczony do Lotos Petrobaltic (a właściwie do spółki podległej Milana Shipmanagement) statek CTV (Crew Transfer Vessel), przeznaczony do obsługi morskich farm wiatrowych, który będzie obsługiwał m.in. platformy wydobywcze należące do Lotos Petrobaltic SA.



Jednostka została zaprojektowana specjalnie do obsługi morskich farm wiatrowych. StratCat 27 o nazwie Baltic Eagle ma rozpocząć działalność na Morzu Północnym, a następnie przejść do polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej na Morzu Bałtyckim. Konstrukcja statku jest oparta na zaawansowanych technologiach, które pozwalają na osiągnięcie optymalnych osiągnięć przy minimalnym zużyciu paliwa. StratCat 27 ma spełniać najnowsze wymagania dotyczące emisji spalin Tier III, umożliwiając w przyszłości dostosowanie do użytkowania alternatywnych, niskoemisyjnych źródeł energii. Jednostka będzie przystosowana do pracy w cięższych warunkach Morza Bałtyckiego dzięki zamontowaniu wzmocnionego poszycia kadłuba.

Miliana Shipmanagement Limited prowadzi działalność shippingową, tzn. zajmuje się pozyskiwaniem jednostek zewnętrznych (w formie BBC), które następnie czarteruje (TC) swoim klientom. Pozyskane jednostki pływające są obsługiwane i eksploatowane zgodnie z kodeksem ISM przy współudziale kontrahentów zewnętrznych. Obsługa jednostek obejmuje planowanie remontów bieżących i międzyklasowych oraz nadzór nad nimi, aranżację ubezpieczeń floty, zakupy paliwa, zapewnienie obsady załogowej. Spółka należy do grupy kapitałowej Lotos Petrobaltic.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/lotos-petrobaltic-otrzymuje-statek-ctv-od-strategic-marine-do-obsługi-morskich-farm-wiatrowych-81743>,
<http://www.tsmanagement.pl/o-nas/Miliana-Shipmanagement-Ltd>

Procedura pozyskania okrętu ratowniczego programu „Ratownik”

Agencja Uzbrojenia poinformowała, że uruchamia procedurę pozyskania okrętu ratowniczego w ramach programu "Ratownik". To kolejna próba budowy tego typu okrętu, który miałby być następcą dla obecnie eksploatowanych okrętów ratowniczych - ORP *Lech* oraz ORP *Piast*. Obie jednostki służą w Marynarce Wojennej RP od 1974 roku. W ciągu ostatnich lat dwukrotnie próbowano zawrzeć umowę na budowę jednostki.



Ostatnia z umów, obejmująca negocjacje z konsorcjum firm w składzie Polska Grupa Zbrojeniowa S.A. (lider), PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o. i Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej SA zakończyło się unieważnieniem procedury 21 lutego 2022 roku.

Okręt projektu "Ratownik" ma być przeznaczony do operacji ratowniczych, wsparcia na morzu i w rejonach przybrzeżnych. Jednostka ma być wyposażona m.in. pojazdy podwodne oraz urządzenia hydrolokacyjne, umożliwiające wykonywanie szeroko pojętych prac podwodnych, ratownictwa morskiego, szkolenia nurków, współpracy z pododdziałami sił specjalnego przeznaczenia, zabezpieczenia sił NATO na Morzu Bałtyckim.

"Ratownik" ma również służyć podczas zabezpieczenia istniejących i przyszłych projektów energetycznych na morzu, jak chociażby budowa farm wiatrowych.

Źródło: <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/56932-powraca-projekt-ratownik>

Hala Kadłubowa w PGZ Stocznia Wojenna ukończona



Ukończono budowę Hali Kadłubowej. Kamień węgielny pod tę inwestycję wmurowano 17 czerwca 2023 roku. Hala ma 154 m długości, 34 m szerokości 46 m wysokości, wliczając zamontowane na dachu zespoły urządzeń do wentylacji. Główna brama waży 34 tony, a znajdujące się w obiekcie suwnice są w stanie udźwignąć nawet 100 ton. Zgodnie z projektem powierzchnia zabudowy wynosi blisko 6 tys. m².

To nie tylko najwyższy tego typu obiekt w Polsce. Stocznia podkreśla, że to również jeden z najwyższych

tego typu obiektów w Europie, przeznaczony do integracji kadłubów fregat w ramach programu „Miecznik”.

Obok tego trwała także budowa hali produkcyjnej, w której mają funkcjonować wszystkie stoczniowe wydziały wyposażeniowe, a powierzchnia zabudowy to prawie 5 tys. m². Mieści wszystkie także wydziały wyposażeniowe. Towarzyszy jej także czterokondygnacyjny budynek biurowy. Dodatkowa infrastruktura, jaka jest związana z budową, to rozbudowa nabrzeża, nowe drogi wewnętrzne i parkingi. Do tego dochodzi kompleksowa modernizacja infrastruktury technicznej. Prace wykonywało konsorcjum składającego się ze spółek NDI SA, NDI SOPOT SA oraz Pekabex BET.

Warto dodać, że Stocznia Wojenna podpisała 7 listopada 2024 roku z NDI SA umowę na realizację kolejnej inwestycji w ramach programu "Miecznik". Powstanie nowoczesny magazyn wraz z niezbędną infrastrukturą drogową, który umożliwi składowanie komponentów niezbędnych do budowy trzech wielozadaniowych fregat.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/wielki-final-w-pgz-stocznia-wojenna-tak-prezentuje-sie-najwyzsza-hala-kadlubowa-w-polsce-81793>

Net Marine z dofinansowaniem w ramach programu „Ster na eksport”

Projekt ten finansowany jest z funduszy unijnych i ma na celu wsparcie polskich firm z województwa zachodniopomorskiego w rozwoju działalności eksportowej i ich dążeniach do rozwoju i umiędzynarodowienia działalności. Jego celem jest także wzmocnienie potencjału eksportowego firm, ekspansja na nowe rynki zagraniczne oraz zwiększenie rozpoznawalności i zdobycie nowych kanałów dystrybucji poprzez nawiązywanie bezpośrednich kontaktów biznesowych. Projekt ten ma odpowiadać na rosnącą potrzebę wsparcia lokalnych przedsiębiorców w dostosowaniu się do coraz bardziej konkurencyjnego środowiska międzynarodowego.

Udział w projekcie „Ster na eksport” umożliwi przedsiębiorcom z województwa zachodniopomorskiego dostęp do korzyści finansowych i rozwojowych. Program oferuje refundację kwalifikowanych kosztów misji zagranicznych, które obejmują transport, nocleg, zakup wejściówek na targi, a także zakup powierzchni wystawienniczej. Cały proces jest skrupulatnie monitorowany przez Centrum Inicjatyw Gospodarczych, które odpowiada za prawidłową realizację projektu oraz rozliczenie przyznanych środków finansowych.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/net-marine-z-dofinansowaniem-w-ramach-programu-ster-na-eksport-81822>, <https://nmgroun.pl/>

Położenie stępki pod przyszły ORP Czajka

16 grudnia w Gdańsku odbędzie się ceremonia położenia stępki pod szósty niszczyciel min typu Kormoran II, przyszły ORP Czajka (606). Budowa okrętu rozpoczęła się 15 października i jest to trzecia równolegle budowana jednostka tego typu, obok ORP Jaskółka (604) i ORP Rybitwa (605). Wszystkie trafią do 12. Dywizjonu Trałowców w Świnoujściu w latach 2026-2027.

W latach 2017-2023 do Marynarki Wojennej dostarczono ORP Kormoran (601), ORP Albatros (602) i ORP Mewa (603), które stacjonują w Gdyni. Jednostki projektuje i buduje konsorcjum z udziałem Remontowa Shipbuilding, PGZ Stocznia Wojennej oraz Centrum Techniki Morskiej. Stocznia realizuje także dwa okręty SIGINT typu Delfin dla Grupy Okrętów Rozpoznawczych w Gdyni, we współpracy z Saabem.



Położenie stępki pod ORP Czajka potwierdza dynamiczny rozwój programu Kormoran II, wzmacniając zdolności polskiej floty w zakresie niszczenia min morskich. Równoległa budowa okrętów SIGINT typu Delfin pokazuje rosnącą specjalizację stoczni w jednostkach wojskowych i umacnia pozycję Polski jako ważnego gracza w przemyśle stoczniowym regionu. To także impuls dla lokalnych kooperantów i technologii morskich.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/budowa-okretow-typu-kormoran-ii-postepuje-pod-przyszly-orp-czajka-zostanie-polozona-stepka-81899>

Nowoczesne promy Ro-Pax od PŻM

Polska Żegluga Morska buduje w Gdańsku dwa nowoczesne promy Ro-Pax dla Unity Line, o długości 195 m i szerokości 31 m. Statki będą miały linię ładunkową o długości ok. 4 km oraz przestrzeń dla 400 pasażerów. Wyposażone w ekologiczny napęd LNG i baterie, spełnią normy środowiskowe IMO Tier III. Promy będą obsługiwać połączenia ze Skandynawią. Pierwszy zostanie dostarczony w 2025 roku, drugi rok później.



Projekt zwiększa potencjał stoczniowy Polski, wzmacniając pozycję krajowych producentów w sektorze jednostek ekologicznych. Może również przyciągnąć kolejne zlecenia na nowoczesne statki, korzystając z rozwijającego się rynku zielonego transportu.

Źródło: https://polska-morska.pl/2024/11/05/_trashed-21/

Dyrektywa FuelEU Maritime – nowe wyzwania dla sektora żeglugi od 2025 roku

Od 1 stycznia 2025 roku wchodzi w życie dyrektywa FuelEU Maritime, która wprowadza obowiązek redukcji intensywności emisji gazów cieplarnianych statków o 2% w przyszłym roku i aż o 80% do 2050 roku. Dotyczy to jednostek powyżej 5000 DWT zawijających do portów UE. Armatorzy muszą stosować paliwa bunkrowe o



niższym śladzie węglowym i alternatywne technologie „czystej” energii, w tym zasilanie z lądu w portach. Ma to na celu dekarbonizację żeglugi morskiej. Dyrektywa będzie wymagać dostosowania flot, w tym przez stosowanie nowych umów i klauzul, takich jak opracowana przez BIMCO Klauzula Morska FuelEU. Przewoźnicy, tacy jak Maersk i Hapag-Lloyd, już zapowiadają dodatkowe koszty związane z dostosowaniem się do przepisów.

Dyrektywa FuelEU Maritime to przełomowa regulacja, która znacząco przyspiesza transformację sektora żeglugowego w kierunku neutralności klimatycznej. Jej konsekwencje będą dalekosiężne: wzrost kosztów operacyjnych, wymóg inwestycji w innowacyjne paliwa i technologie, a także dostosowanie kontraktów handlowych. Może to wpłynąć na konkurencyjność mniejszych armatorów oraz zmusić branżę do ścisłej współpracy z dostawcami paliw alternatywnych i portami. Długoterminowo regulacje mogą jednak stymulować innowacje i poprawę efektywności energetycznej całego sektora morskiego.

Źródło: <https://intermodalnews.pl/2024/11/26/dyrektywa-fuel-eu-maritime-wprowadza-nowe-regulacje-dla-zeglugi-od-przyszlego-roku/>

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.



Actia Forum Sp. z o.o.

Al. Zwycięstwa 96/98

81-451 Gdynia, Polska

Pomorski Park Naukowo-Technologiczny

Budynek IV, Piętro 0, Lokal F0.22

office@actiaforum.pl

www.actiaforum.pl