

Przegląd wybranych wydarzeń rynkowych z sektorów gospodarki morskiej:

- portowo-logistycznego
- offshore
- stoczniowego



Nr 4

Maj: część II

Przegląd wraz z komentarzami obejmuje okres 16.05-31.05.2024r.





Sektor portowo-logistyczny

Odwołany przetarg na dzierżawę terenu pod terminal agro

16 maja br. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA poinformował, że przetarg na dzierżawę działki z dostępem do Pirsu Rudowego został odwołany bez podania przyczyn.

Przetarg dotyczył nieruchomości zlokalizowanej w sąsiedztwie Baltic Hub, terminala węglowego oraz terminala naftowego PERN o powierzchni około 240 tys. m². Został on ogłoszony w styczniu i miał obejmować umowę najmu na okres 30 lat.

20 maja br. Zarząd podał przyczyny tej decyzji. W sprawie przetargu otrzymano wiele pytań, które zasugerowały, że warunki powinny być zmienione. Odwołanie tego przetargu przed terminem umożliwia jego ponowne rozpatrzenie z określeniem nowych warunków na najem.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/przetarg-na-terminal-agro-w-porcie-gdansk-odwolany-78073>,
<https://www.gospodarkamorska.pl/zarząd-morskiego-portu-gdansk-podaje-przyczyny-odwołania-przetargu-nowy-jeszcze-w-tym-roku-78123>

Generatory z Portu Gdańsk wyruszyły do Azji

20 maja br. w Porcie Gdańsk przy nabrzeżu Dworzec Drzewny załadowano trzy generatory, które zostały zamówione przez elektrownię Taichung w Tajwanie – jedną z największych i najpotężniejszych na świecie.

Generatory zostały wyprodukowane w fabryce GE we Wrocławiu i przetransportowane do Gdańska, gdzie pod okiem Port Gdański Eksploatacja załadowano je na statek frachtowy Lisa o długości 166 m i nośności 19 tys. ton, należący do floty firmy SAL Heavy Lift. Każdy z generatorów ważył 378 ton.



Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/port-gdansk-generatory-ge-wyplynely-poplynely-do-azji-78215>

Rozwój transportu intermodalnego w Polsce z dofinansowaniem KPO

W połowie maja ogłoszono nabór wniosków w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności na projekty dotyczące transportu intermodalnego. Obejmuje on terminale drogowo-kolejowe, które będą umiejscowione na trasie transeuropejskiej TEN-T.

Inwestycja planowana jest na kwotę 782 mln zł, a termin składania wniosków to 15 lipca 2024 r.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/z-kpo-zostana-przekazane-srodki-na-rozwoj-transportu-intermodalnego-w-polsce-78088>



Zakończono modernizację Nabrzeża Chorzowskiego w Szczecinie

17 maja br. Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście poinformował o zakończeniu prac modernizacyjnych Nabrzeża Chorzowskiego na terenie portu w Szczecinie.

Nabrzeże o głębokości technicznej 12,5 m umożliwi obsługę statków o zanurzeniu do 11 m – jest to pierwsze nabrzeże o takich parametrach, dzięki którym do Portu Szczecin będą mogły zawijać największe jednostki. Długość nabrzeża to 295 m, a dopuszczalny nacisk na oś wynosi 40 kN/m². Nabrzeże Chorzowskie ma być głównie wykorzystywane do obsługi przeładunków masowych.



Prace zostały wykonane w ramach inwestycji „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego”. Projekt obejmuje także przebudowę nabrzeży Katowickiego, Gliwickiego-Uskok oraz Chorzowskiego-Uskok z rampą ro-ro, a także zalądowanie Basenu Noteckiego i budowę Nabrzeża Zamykającego. W ramach inwestycji powstało już nabrzeże Dąbrowieckie, które 26 kwietnia 2024 r. obsłużyło pierwszy statek.

Źródło: <https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/intermodal-i-logistyka/szczecin-zakonczono-modernizacje-nabrzeza-chorzowskiego-91306.html>

Fundusz Portowy dla małych portów morskich

W połowie maja członkowie Związku Małych Portów Morskich (ZMPM) złożyli propozycję utworzenia rządowego Funduszu Portowego. Celem stworzenia byłoby wsparcie inwestycji i projektów, które przekraczają możliwości samorządów i Urzędów Morskich.

Przedstawiciele ZMPM przypominają, że wymagania związane z administrowaniem portami, są takie same dla portów lokalnych, jak i dla wspomnianych portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Tymczasem ograniczone środki finansowe małych portów, w przypadku większości z nich, utrudniają albo wręcz uniemożliwiają wykonywanie ustawowych obowiązków, co potwierdził raport Najwyższej Izby Kontroli z maja 2023 r.

Związek Małych Portów Morskich został utworzony w 2016 r. i zrzesza 11 morskich portów i przystani. Pomysłodawcą i prezesem jest Artur Lijewski – prezes Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/male-porty-morskie-apeluja-do-rzadu-o-utworzenie-funduszu-portowego-78069>,
<https://gp24.pl/male-porty-morskie-apeluja-do-rzadu-o-utworzenie-funduszu-portowego/ar/c1-18537707>

I Konwencja Kobiet Branży Morskiej

17 maja br. odbyła się I Konwencja Kobiet Branży Morskiej w Gdyni. Organizatorem było Stowarzyszenie Kobiet Branży Morskiej „INSPIRA”. W wydarzeniu wzięło udział około 100 kobiet, które reprezentowały różne sektory i specjalizacje oraz instytucje związane z gospodarką morską.

Podczas Konwencji poruszane były tematy dotyczące bezpieczeństwa i różnorodności w branży morskiej.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/kobiety-lacza-sily-i-konwencja1-kobiet-branzy-morskiej-za-nami-78150>,
<https://oficynamorska.pl/2024/sea-women-na-i-konwencji-kobiet-branzy-morskiej/>



Przebudowa Nabrzeża Helskiego w Porcie Gdynia

21 maja br. zakończono kolejny etap przebudowy Nabrzeża Helskiego, który obejmował rozbiórkę umocnienia dna morskiego, wyposażenia nabrzeża i nawierzchni drogowej. Prace przebiegają zgodnie z harmonogramem. Zakończono również etap robót palowych, który obejmował instalację przedniej ścianki szczelnej, mikropali kotwiących oraz wykonanie palowania pod fundament szyny podsuwnicowej.



Te ulepszenia pomogą w obsłudze żurawi na terenie terminalu BCT o większej nośności i rozpiętości – aż do 30,5 m.

Modernizacja Nabrzeża Helskiego umożliwi obsługę większych jednostek, wzmacniając pozycję portu. Projekt opiera się na modernizacji około 800 m terenu wokół nabrzeża wraz z przylegającym terenem. Inwestycję wykonuje Korporacja Budowlana DORACO, a wartość kontraktu wynosi około 300 mln zł brutto. Projekt rozpoczęto pod koniec 2023 r. z planowanym zakończeniem prac w przeciągu 26 miesięcy.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/postepuje-modernizacja-nabrzeza-helskiego-i-78161>

Przedstawiciele polskich portów na Breakbulk Europe w Rotterdamie

21-23 maja br. w Rotterdamie odbyły się targi branży cargo i transportu morskiego Breakbulk Europe. Wśród polskich uczestników znalazły się: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, Zarząd Morskiego Portu Gdynia, Baltic Hub, Vetro, Port Gdański Eksploatacja, C.Hartwig, Langowski Logistic oraz Terramar. Wspólnie przedstawili ofertę handlową dla przyszłych, potencjalnych partnerów biznesowych.

Breakbulk Europe to wydarzenie, które odbywa się od 1989 r. Program dotyczy zagadnień związanych z transportem morskim w Europie, Amerykach i na Bliskim Wschodzie. Celem targów jest dzielenie się informacjami na temat ruchu cargo i łańcucha dostaw, a także do zawierania międzynarodowych kontraktów biznesowych. Udział w targach pomaga w rozwoju spółek i portów, dzięki czemu rośnie ich znaczenie oraz rozpoznawalność.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/polskie-porty-na-breakbulk-europe-w-rotterdamie-78170>

Unimot wynajmuje niemiecki terminal LPG

Unimot Paliwa, spółka Grupy Unimot, wynajęła niemiecki terminal LPG w Wilhelmshaven. Umowa została podpisana 22 maja 2024 r. na okres 48 miesięcy, rozpoczynając od 1 października 2024 r. na przeładunek i magazynowanie gazu LPG o wolumenie około 8 tys. ton. Wartość umowy w pierwszym okresie jej obowiązywania jest szacowana na 120 mln zł. Kontrakt ma przygotować spółkę na wejście w życie od grudnia 2024 r. sankcji na rosyjskie LPG. Dodatkowo ustalono warunki kolejnej umowy ze spółką HES na przeładunek i magazynowanie oleju napędowego. Kontrakt ma trwać 18 miesięcy, począwszy od 1 lipca 2024 r. Pojemność magazynowa oleju ma wynieść 78 tys. m³. Wartość umowy szacuje się na 15 mln zł.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/grupa-unimot-wynajela-terminal-lpg-w-niemieckim-wilhelmshaven-78192>

Hapag-Lloyd stawia na Gdańsk

23 maja br. odbyło się spotkanie w Gdańsku w siedzibie Hapag-Lloyd. Spółka jako jeden ze światowych liderów logistyki morskiej planuje zatrudnienie polskich specjalistów do końca tego roku. W czasie spotkania podsumowano cztery lata działalności firmy oraz zaprezentowano plany rozwojowe. Zadania mają zachować konkurencyjność spółki, pomagając jej w pozostaniu w czołówce firm z branży.



Współpraca z tym liderem pozwoli na rozwój polskiej gospodarki i dzielenie się wiedzą.

Hapag-Lloyd ogłosił nową strategię 2030, która opiera się głównie na kontynuowaniu usług w zakresie obsługi kontenerów, poprawie terminowości dostaw, redukcji emisji gazów cieplarnianych i zrównoważonym rozwoju.

Decyzja spółki podkreśla rolę Gdańska na rynku światowym jako miejsca atrakcyjnym dla Hapag Lloyd, który ulokował tutaj swoje centrum rozwojowe. Hapag Lloyd to bardzo znana marka na rynku transportu morskiego, znana również z innowacji w zarządzaniu transportu kontenerów. Niewątpliwie jest to pozytywny sygnał dla branży morskiej aby w Trójmieście lokować centra zarządzania procesami biznesowymi czy centra rozwojowe. Z innych firm, które jak dotychczas ulokowały na Pomorzu takie centra można wymienić DNV czy Damen.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/hapag-lloyd-stawia-na-gdansk-78223>

Nowa wiceprezes w Porcie Gdynia

24 maja br. została wybrana nowa wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia – Katarzyna Gruszecka-Spychała. Funkcję zacznie pełnić z dniem 5 czerwca 2024 r. W latach 2014-2024 Pani Katarzyna sprawowała stanowisko wiceprezydenta ds. gospodarki.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/byla-wiceprezydent-gdyni-zostala-wiceprezesem-portu-gdynia-78270>

Uroczystość na terenie T3 Baltic Hub

5 czerwca br. odbędzie się uroczystość wmurowania kamienia węgielnego na terenie budowanego nabrzeża T3 Baltic Hub. Wydarzenie ma uczcić kolejny kamień milowy w konstrukcji terminala, który docelowo ma zwiększyć ładowność do 4,5 mln TEU. Budowa rozpoczęła się w październiku 2022 r., a planowane zakończenie i uruchomienie terminala szacuje się na drugą połowę 2024 r. Głównymi realizatorami są Budimex i DEME Dredging.



Źródło: korespondencja wewnętrzna

Terminal kontenerowy w Świnoujściu do poprawki

24 maja br. na profilu prezydent miasta Świnoujście, Joanny Agatowskiej, pojawił się komunikat o niepoprawnościach w projekcie budowy terminala głębokowodnego. Według prezydent terminal kontenerowy jest „do poprawki, gdyż naruszono lub zignorowano szereg przepisów”. Wśród naruszeń wymieniła zignorowanie kwestii m.in. interesu mieszkańców, uciążliwości, które odczuje lokalna społeczność, a także bezpieczeństwa państwa w sytuacji, gdy inwestycja powstaje w sąsiedztwie terminala LNG. Terminal miał rozpocząć działalność w 2028 r.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/terminal-kontenerowy-w-swinoujsciu-zagrozony-zdaniem-prezydent-miasta-jest-do-poprawki-78253>

PMI poniżej 50 dla Polski, Niemiec i strefy euro

24 maja br. Bank Santander opublikował newsletter ekonomiczny. Autorzy prezentują w nim wskaźnik PMI, który od kilku miesięcy jest na poziomie poniżej 50. Świadczy to o nienajlepszych nastrojach wśród managerów logistyki w zakładach przemysłowych. Takie wartości wskaźnika ukazują niezbyt pozytywną perspektywę dla handlu, w tym także dla obrotów portowych (głównie w segmencie drobnicy - kontenery i przewozy ro-ro).

Prognozowane jest niewielkie odbicie w górę, do 48,5 pkt (PMI na kwiecień 2024 r. dla Polski wyniósł 45,9 pkt), związane z poprawą wskaźnika dla Niemiec.

Źródło: https://www.santander.pl/regulation_file_server/download?id=167235&lang=pl_PL



Polski eksport towarów mniejszy niż w zeszłym roku

W majowym raporcie o handlu zagranicznym grupy Polskiego Funduszu Rozwoju, ukazano zestawienie wartości handlu w pierwszym kwartale 2024 r. Wartość eksportu z Polski była niższa o 4,9% niż w pierwszym kwartale zeszłego roku (spadek do poziomu 86 782 mln EUR), natomiast import spadł o 5,4% do poziomu 83 308 mln EUR. Wśród 10 najważniejszych partnerów handlowych, wzrost wartości eksportu odnotowano w wymianie z Wielką Brytanią, Ukrainą i Stanami Zjednoczonymi (odpowiednio +7,3%, +14,8% oraz +7,4%). Odwrotną sytuację odnotowano na rynku handlu usługami – wzrost eksportu usług o 9% oraz importu o 11,7%.

Źródło: https://www.wnp.pl/rynki-zagraniczne/coraz-gorzej-z-polskim-eksportem-tylko-na-trzech-z-dziesieciu-rynkow-mamy-wzrost,838933.html?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=wnp27-05-2024,
<https://pfr.pl/ekspertyzy-ekonomiczne/kompendium-handlu-zagranicznego-polski-kwiecien-2024-r.html>

Prognozy wzrostu PKB, eksportu i importu na 2024 i 2025

Wraz z końcem maja br., Bank Nordea opublikował swój raport „Nordea Economic Outlook” zawierający wyniki i prognozy dla krajów nordyckich.

	2022	2023	Prognoza 2024	Prognoza 2025
DANIA				
PKB (r/r)		1,9	2,5	1,5
Export	1 279,3 DKK bn	13,4	7,0	3,0
Import	1 128,8 DKK bn	8,6	5,6	3,3
FINLANDIA				
PKB (r/r)		-1,0	-1,0	1,5
Export	121,7 EUR bn	-1,7	-2,9	2,5
Import	128,1 EUR bn	-7,1	-2,4	2,4
NORWEGIA				
PKB (r/r)	5 708,2 NOK bn	0,5	1,5	2,3
Export	3 165,8 NOK bn	1,4	3,5	3,0
Import	1 549,5 NOK bn	0,7	2,5	3,0
SZWECJA				
PKB (r/r)		-0,2	0,4	1,9
Export	3 156 SEK bn	3,3	-0,8	2,4
Import	2 993 SEK bn	-0,9	-1,0	3,1

Źródło: <https://docs.nordeamarkets.com/nordea-economic-outlook/economic-outlook-2024/eo-en-02-2024/?page=24>

Ponowny przetarg na dzierżawę terminala zbożowego w Gdyni

23 maja br. został ogłoszony przetarg na terminal zbożowy o powierzchni 57 863 m² w Porcie Gdynia z terminem składania ofert upływającego 3 lipca. Pierwszy przetarg został unieważniony w lutym tego roku.

Przetarg dotyczy terenu pod działalność eksploatacyjną, przeładunkowo-składową w obrocie portowo-morskim ładunków suchych i płynnych pochodzenia roślinnego, z wyłączeniem przeładunku i składowania ładunków masowych luzem, złomu i innych rodzajów odpadów oraz prowadzenia działalności stoczniowej. Wśród warunków uwzględniono doświadczenie potencjalnego dzierżawcy – musi on w przeciągu ostatnich 5 lat być powiązany z działalnością przeładunkową albo z branżą TSL w zakresie obrotu zbożem.

Poprzedni przetarg wygrało konsorcjum Szczecin Bulk Terminal, wywołując protesty środowisk rolniczych. Ostatecznie Ministerstwo Infrastruktury nie udzieliło zgody na podpisanie umowy, z tego powodu przetarg został unieważniony.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/terminal-zbozowy-w-porcie-gdynia-czas-na-oferty-wstepne-do-3-lipca-78364>

Pierwszy rejs na trasie Gdynia - Södertälje

21 maja br. odbył się pierwszy transport ro-ro na trasie Gdynia – Södertälje oferowany przez spółkę Lakeway Link. Połączenie ma działać trzy razy w tygodniu w każdym kierunku, podróż trwa średnio 22 godziny. Utworzenie tego połączenia jest kamieniem milowym w transporcie morskim, a także w wymianie towarów pomiędzy Polską, a Szwecją. Na tym połączeniu będzie pływał statek M/S Lakeway Express, który posiada 1625 m linii ładunkowej, która jest w stanie pomieścić około 108 naczep.

Źródło: <https://lakewaylink.com/pl/news/may-21-first-shipment-for-lakeway-links-new-ro-ro-service-between-gdynia-and-sodertalje/>

Wyższe cła na zboża z Rosji i Białorusi

30 maja br. kraje Unii Europejskiej podjęły decyzję o nałożeniu wyższych ceł na zboża, nasiona oleiste i produkty pochodne, które są sprowadzane z Rosji i Białorusi. Zmiana cen ma na celu zatrzymanie importu zbóż z tych państw do państw unijnych i ma wejść w życie 1 lipca 2024 roku.

Od lipca ceny cła za import pszenicy durum ma wynieść 148 EUR za tonę, inne odmiany (w tym nasiona, żyto, jęczmień) – 93-95 EUR/t, a nasiona gryki, prosa nawet do 56 EUR/t. Nowe przepisy nie obejmą zbóż z Rosji i Białorusi, które podlegają na terenie UE tranzytowi. Białoruś została objęta cłami, by zapobiec potencjalnemu przekierowywaniu rosyjskich zbóż przez ten kraj.

Celem podniesienia stawek ma być zaprzestanie importu zbóż z Rosji i Białorusi. O to apelowali przede wszystkim: Polska, Czechy i kraje bałtyckie. Odnotowano, że przywóz zbóż wzrósł od czasu ataku na Ukrainę.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/ue-cla-na-zboze-z-rosji-i-bialorusi-w-gore-78367>,

<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2024/05/30/council-sets-higher-tariffs-on-russian-and-belarusian-grain-products/>

Dane przewozowe kolei w kwietniu

Dane przewozów towarowych koleją za kwiecień wskazują wzrost wyników o 4,4% (+0,8 mln ton, do poziomu 18,8 mln ton) w porównaniu z kwietniem 2023. Wartość pracy przewozowej to 5,1 mld tonokilometrów (+0,2 mld tonokilometrów, +3,7%), a praca eksploatacyjna przekroczyła 6,9 mln pociągokilometrów (+0,1 mln. +1,6%).

Dane wskazują, że w okresie styczeń - kwiecień tego roku przewieziono ponad 73 mln ton towarów, co porównując do tego samego okresu w roku 2023 jest o 7,1% mniej (-5,6 mln ton). Praca przewozowa osiągnęła wartość 19,1 mld tonokilometrów (-1,8 mld tonokilometrów, -8,7%), a praca eksploatacyjna wyniosła 26,7 mln pociągokilometrów (-1,9 mln, -6,7%).

Źródło: <https://dane.utk.gov.pl/sts/aktualnosci/21389,Wyniki-przewozowe-w-kwietniu-2024-r.html>

Falochrony dla portu zewnętrznego w Gdyni

31 maja br. ogłoszono wyniki przetargu na budowę falochronów ostonowych dla portu zewnętrznego w Gdyni. Zarząd Morskiego Portu Gdynia wybrał projekt złożony przez firmę Budimex. Do przetargu zgłoszone zostały 3 oferty, a oferta konsorcjum, którego liderem jest polska spółka okazała się najniższa. Do konsorcjum zalicza się spółki: Budimex S.A., Roverpol Sp. z o.o. oraz Rover Maritime S.L. Planowany budżet na tę inwestycję to 683 mln zł brutto. Kontrakt obejmuje 490 dni na wykonanie prac projektowych, włączając w to uzyskanie pozwolenia na budowę oraz 819 dni na roboty budowlane i uzyskanie pozwolenia na użytkowanie.



Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/budimex-zbuduje-falochrony-dla-portu-zewnetrznego-w-gdyni/>

Sektor offshore

Morskie farmy wiatrowe

MEWO S.A. wykonawcą monitoringu morświnów na obszarze MFW Baltica

Polska spółka PGE Baltica rozstrzygnęła przetarg na wybór wykonawcy monitoringu morświnów przed rozpoczęciem i w trakcie budowy MFW Baltica. Zwyciężyła oferta polskiej firmy MEWO S.A., która zobowiązana będzie do przeprowadzenia monitoringu morświnów na obszarze MFW Baltica i obszarach położonych w odległości 18-20 km od inwestycji, a także na obszarze Natura 2000 Ostoja Słowińska, oraz w ewentualnych zakresach dodatkowych. Termin wykonania zamówienia to 31 grudnia 2029 r.



- *Morświn w naszym regionie występuje sporadycznie. Populację szacuje się tylko na ok. 500 osobników. Jak wskazuje organizacja WWF Polska, bałtycka populacja morświna jest krytycznie zagrożona wyginięciem. Inwestorzy morskich farm wiatrowych, którzy rozwijają inwestycje na obszarach ich występowania, prowadzą ich stały monitoring.*
- *MFW Baltica o łącznej mocy do 2,5 GW powstaje w dwóch etapach: Baltica 2 o mocy ok. 1,5 GW i Baltica 3 o mocy ok. 1 GW. Ørsted i PGE planują zakończenie budowy etapu Baltica 2 do końca 2027 r. natomiast etapu Baltica 3 do 2030 r.*

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/polacy-przeprowadza-monitoring-morswinow-na-obszarze-mfw-baltica/>

MFW Bałtyk II i III z umowami rezerwacyjnymi na morskie stacje transformatorowe

W dniu 14 maja br., spółki projektowe MFW Bałtyk II Sp. z o.o. oraz MFW Bałtyk III Sp. z o.o. podpisały z firmą Lemants NV z Grupy Smulders umowy rezerwacyjne oraz umowy na wykonanie prac wstępnych w zakresie zaprojektowania i budowy morskich stacji transformatorowych w ramach projektów MFW Bałtyk II i III.



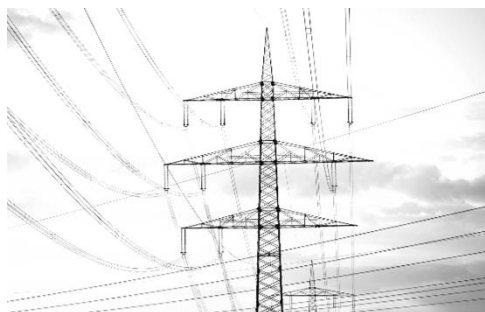
- *Przedmiotem umów jest rezerwacja zasobów wykonawcy i kluczowych podwykonawców w zakładanym harmonogramie oraz zobowiązanie stron do kontynuowania w dobrej wierze negocjacji ostatecznych umów EPC, tj. na zaprojektowanie i budowę w formule „pod klucz” morskich stacji transformatorowych.*
- *Projekty MFW Bałtyk II i III o łącznej mocy 1440 MW rozpoczną produkcję energii w 2027 r. Obecnie inwestorzy zbliżają się do momentu podjęcia ostatecznej decyzji inwestycyjnej. Komercyjny etap ich użytkowania zaplanowano od 2028 r.*

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/mfw-baltyk-ii-i-iii-z-umowami-rezerwacyjnymi-na-morskie-stacje-transformatorowe/>



Lądowa stacja elektroenergetyczna i linia 400 kV dla FEW Baltic II z pozwoleniem na budowę

W dniu 16 maja br., Wojewoda Pomorski wydał pozwolenie na budowę lądowej stacji elektroenergetycznej 220/400 kV (LSE), wprowadzenia linii kablowej 220 kV oraz linii 400 kV pomiędzy LSE a stacją elektroenergetyczną Krzemienica. To element infrastruktury przyłączeniowej dla projektu morskiej farmy wiatrowej FEW Baltic II.



Projekt FEW Baltic II o mocy 350 MW realizowany jest przez RWE Offshore Wind Poland Sp. z o.o., spółkę zależną RWE Offshore Wind GmbH. Ukończenie planowane jest do 2030 r.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/ladowa-stacja-elektroenergetyczna-i-linia-400-kv-dla-few-baltic-ii-z- pozwoleniem-na-budowe/>

Wojewoda Pomorski wszczął postępowanie w sprawie infrastruktury dla MFW Bałtyk III

W dniu 22 br., Wojewoda Pomorski wszczął postępowanie administracyjne w sprawie wydania pozwolenia na budowę odcinków dwóch podmorskich kabli eksportowych prowadzących w kierunku muf przejściowych, służących do wyprowadzenia mocy z MFW Bałtyk III.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/wojewoda-pomorski-wszczal-kolejne-postepowanie-w-sprawie-infrastruktury-dla-mfw-baltyk-iii/>

Orlen Neptun poszukuje kierownika projektu ds. prac geologicznych, prezesa zarządu oraz członka zarządu

Spółka Orlen Neptun obecnie poszukuje kierownika projektu ds. prac geologicznych, który będzie realizował zadania na każdym etapie realizacji projektów morskich farm wiatrowych. Poczynając od wstępnych badań geo-fizycznych i geotechnicznych dla morskich farm wiatrowych, stacji transformatorowych, kabli morskich i lądowych. Zatrudniona osoba będzie przypisana do projektów, dla których Orlen Neptun posiada PSzW. Aplikacje można składać do 27 maja 2024 r.



Dodatkowo, w dniu 24 maja 2024 r., ruszyły postępowania rekrutacyjne na prezesa zarządu Orlen Neptun Sp. z o.o. oraz członka zarządu. Aplikacje można składać do 2 czerwca 2024 r.

Orlen Neptun odpowiada za rozwój morskiej energetyki wiatrowej w Grupie Orlen. W maju 2023 r., spółka otrzymała od Ministerstwa Infrastruktury najwyższe oceny pięciu wniosków koncesyjnych na budowę morskich farm wiatrowych na Bałtyku o łącznej mocy 5,2 GW. W październiku 2023 r., spółka uzyskała ostateczną decyzję Ministra Infrastruktury.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/dolacz-do-orklen-neptun-jako-kierownik-projektu-ds-prac-geologicznych/> ; <https://offshorewindpoland.pl/zmiany-z-orklen-neptun-poszukiwany-prezes-i-czlonek-zarzadu/>





PGE Baltica przeprowadzi badanie ptaków migrujących na obszarze MFW Baltica 2+ i 3

Spółka PGE Baltica ogłosiła przetarg na przeprowadzenie badań środowiskowych w zakresie ptaków migrujących, lokalnych przemieszczeń ptaków oraz chiropterofauny. Wyniki badań będą wykorzystywane na rzecz uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla MFW Baltica 2+ oraz dla stref buforowych MFW Baltica 3. Oferty można składać do 28 czerwca 2024 r.



MFW Baltica 2+ będzie zlokalizowana w bliskim sąsiedztwie Ławicy Słupskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie MFW Baltica 2 oraz w bliskim sąsiedztwie MFW Baltica 3. Strefy buforowe MFW Baltica 3 będą zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie MFW Baltica 3 oraz w bliskim sąsiedztwie MFW Baltica 2.

Źródło: PGE Baltica,

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/pge-baltica-przeprowadzi-badanie-ptakow-migrujacych-na-obszarze-mfw-baltica-2-i-3/>

Finalna decyzja inwestycyjna dla MFW Baltica 2 w II półroczu 2024 roku

Przedstawiciele Polskiej Grupy Energetycznej (PGE) poinformowali, że finalna decyzja inwestycyjna (FID) dotycząca projektu morskiej farmy wiatrowej Baltica 2 zostanie podjęta w drugim półroczu 2024 r. Obecnie Grupa przygotowuje się do tego kluczowego dla projektu momentu. Trwają także prace nad strategią dotyczącą finansowania projektów Programu Offshore w PGE.

W 2023 r. przedstawiciele PGE informowali, że grupa podejmie ostateczną decyzję inwestycyjną (FID) w sprawie morskiej farmy wiatrowej Baltica 2 najpóźniej w drugim kwartale 2024 r. Wówczas wskazywano, że rentowność inwestycji w projekt jest na satysfakcjonującym poziomie pomimo wzrostu cen materiałów spowodowanego inflacją. Zatem, projekt realizowany jest zgodnie z harmonogramem.

Porty instalacyjne i operacyjno-serwisowe

W Łebie powstanie baza zaplecza budowy dla MFW Baltica 2

W dniu 30 kwietnia br., Elektrownia Wiatrowa Baltica 2 Sp. z o.o., której właścicielami są PGE i Ørsted, została dzierżawcą nieruchomości w Łebie na okres 5 lat. Działka, pozyskana w ramach publicznego przetargu, zostanie wykorzystana jako baza zaplecza budowy dla projektu MFW Baltica 2.

Lokalizacja ma zostać wykorzystana do wsparcia pracy statków CTV (Crew Transfer Vessel) podczas fazy budowy. Aktualnie, podczas budowy MFW Baltica 2 zakłada się kombinację wykorzystania Ustki i Łeby. W Ustce zlokalizowana będzie baza O&M (Operating and Maintenance), która będzie służyć do obsługi farmy podczas fazy operacyjnej. Natomiast, biorąc pod uwagę planowany termin oddania do użytku bazy w Ustce (2026 rok), ta lokalizacja ma pełnić również funkcję dodatkowego zaplecza budowy MFW Baltica 2 w zakresie transportu personelu na obszar budowy.

W dniu 16 kwietnia 2024 r., Burmistrz Łeby ogłosił przetarg na wydzierżawienie terenu przy ul. Jachtowej, który może być wykorzystany jako zaplecze serwisowe dla morskich farm wiatrowych.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/w-lebie-powstanie-baza-zaplecza-budowy-dla-mfw-baltica-2-jest-komentarz-pge-i-orsted/>





Rozpoczęto konsultacje międzyresortowe planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód w Porcie Ustka

W dniu 16 maja br., do uzgodnień międzyresortowych został skierowany projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Portu Ustka. Konsultacje mają potrwać 10 dni.

Dokument ma zapewnić efektywne wykorzystanie wód portowych dla celów społecznych i gospodarczych oraz ma posłużyć do planowania przyszłych inwestycji.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/rozpoczeto-konsultacje-miedzyresortowe-planu-zagospodarowania-przestrzennego-morskich-wod-w-porcie-ustka/>

Budowa bazy serwisowej PGE w Ustce rozpocznie się w 2025 r.

Baza serwisowo-operacyjna w Ustce, która będzie działać na potrzeby obsługi morskich farm wiatrowych PGE Baltica, jest obecnie na końcowym etapie prac związanych z koniecznością rozbiórki pozostałości budynków znajdujących się na terenie przyszłej bazy. Budowa kluczowego zaplecza dla farm realizowanych przez PGE i Ørsted rozpocznie się w 2025 r. Jeszcze w tym roku planowane jest ogłoszenie przetargu na generalnego wykonawcę bazy – obiektów, placu i nabrzeża.



Baza serwisowa PGE Baltica zostanie zlokalizowana w zachodniej części Portu Ustka. Ma służyć bieżącemu monitoringowi oraz planowanym i doraźnym naprawom inwestycji PGE. Będzie obsługiwać statki z załogami serwisującymi i częściami zamiennymi.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/budowa-bazy-serwisowej-pge-w-ustce-rozpocznie-sie-w-2025-r/>

PGE Baltica szuka wykonawcy przeglądów technicznych nabrzeży w Porcie Ustka

PGE Baltica ogłosiła przetarg na wykonanie przeglądu technicznego nabrzeży na terenie Portu Ustka – nabrzeża Kuźnickiego, nabrzeża Rozewskiego (część będąca własnością Zamawiającego), basenu budowlanego (remontowego), nabrzeża Władysławowskiego (część będąca własnością Zamawiającego). Postępowanie o udzielenie zamówienia prowadzone jest w trybie przetargu nieograniczonego. Oferty można składać do 17 czerwca 2024 r.

Potencjalny wykonawca ma być odpowiedzialny za wykonanie rocznych przeglądów hydrobudowli na terenie Portu Ustka. Zakres przeglądu powinien obejmować w szczególności batymetrię (sondaże) zatwierdzoną przez Biuro Hydrografii Marynarki Wojennej, sprawozdanie z badania czystości dna dotyczący podwodnych zagrożeń dla jednostek pływających – pas 10 m od nabrzeża oraz ogląd podwodny stanu nabrzeży.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/pge-baltica-szuka-wykonawcy-przegladow-technicznych-nabrzezy-w-porcie-w-ustce/>





Urząd Morski w Gdyni przygotowuje się do złożenia wniosku o środki z KPO na port serwisowy w Ustce

Urząd Morski w Gdyni ogłosił przetarg na opracowanie i złożenie dokumentacji studialnej i aplikacyjnej wraz z aktualizacjami dla projektu „Budowa morskiego terminalu serwisowego offshore w Ustce”. Celem opracowania dokumentacji studialnej jest dokonanie analizy i uzasadnienia realizacji planowanego przedsięwzięcia. Oferty można składać do 31 maja 2024 r.

Dokumentacja studialna ma być załącznikiem do wniosku o dofinansowanie projektu realizowanego w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) „Odporność i konkurencyjność gospodarki”, jako inwestycja B2.2.3 Budowa infrastruktury terminalowej offshore. Wartość inwestycji szacowana jest na ok. 301,8 mln zł i ma zostać ukończona do czerwca 2025 r.

W ramach KPO, oprócz Ustki, baza serwisowa dla MFW ma powstać również w Łebie. Ponadto, na wsparcie z KPO będzie mógł liczyć także port w Darłowie, gdzie powstanie dodatkowy terminal techniczny, który będzie umożliwiał budowę MFW. Dodatkowo, w ramach KPO planowana jest budowa terminalu instalacyjnego w Gdańsku, na terenie Baltic Hub T5. W celu realizacji inwestycji powołana została spółka celowa Baltic Hub – Istrana Sp. z o.o. W dniu 10 maja 2024 r. wpłynęły oferty na zaprojektowanie i budowę terminalu T5.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/urząd-morski-w-gdyni-rusza-z-przygotowaniami-do-złożenia-wniosku-o-srodk-i-kpo-na-port-serwisowy-w-ustce/>

Linie energetyczne

PSE rozbudują kluczową stację elektroenergetyczną

W dniu 22 maja 2024 r., Polskie Sieci Elektroenergetyczne podpisały z firmą Budimex S.A. umowę na rozbudowę i modernizację stacji elektroenergetycznej Piła Krzewina 110/220/400 kV. Po ukończeniu, stacja wraz z przyłączonymi do niej liniami 400 kV mają stać się jednymi z kluczowych elementów infrastruktury przesyłowej, niezbędnymi do zapewnienia stabilnych dostaw energii do zachodniej i północnej Polski, płynącej z morskich farm wiatrowych i elektrowni jądrowej. Prace mają rozpocząć się jeszcze w tym roku i zakończyć w I kwartale 2028 r.



Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/pse-rozbuduje-kluczowa-stacje-elektroenergetyczna-projekt-zrealizuje-budimex/>

Zakłady produkcyjne

Zacieśnienie współpracy przy budowie fabryki morskich wież wiatrowych XXL w Szczecinie

Windar Polska Sp. z o.o., spółka zależna Windar Renovables, podpisała z władzami Szczecina list intencyjny w sprawie zacieśnienia współpracy przy budowie fabryki wież XXL dla morskich farm wiatrowych, która ma powstać w stolicy województwa zachodniopomorskiego.





W styczniu 2024 r., spółka Windar Polska podpisała z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście umowę na dzierżawę terenów portowych. Ma na nich powstać zakład, w którym będą powstawać wieże oraz fundamenty turbin dla morskich oraz lądowych farm wiatrowych. Inwestycja ma zostać uruchomiona w 2026 r.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/w-szczecinie-powstanie-fabryka-morskich-wiez-wiatrowych/>

Inne

MKIŚ wydłuża prace zespołu ds. ceny maksymalnej za energię z MFW

Ministerstwo Klimatu i Środowiska wydłuża prace zespołu do spraw ceny maksymalnej za energię elektryczną wytworzoną w morskich farmach wiatrowych do 14 czerwca 2024 r. Pierwotnie termin ten wyznaczono na 15 maja 2024 r.

Wyjaśniono, że ze względu na specyfikę II fazy systemu wsparcia, a także otoczenie międzynarodowe, konieczne jest wykonanie dodatkowych analiz warunków panujących obecnie na rynku energii elektrycznej w celu zapewnienia odpowiednio wyliczonej ceny maksymalnej stanowiącej podstawę rozwoju sektora morskiej energetyki wiatrowej w Polsce.

Zespół został powołany zarządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 5 kwietnia 2024 r. Jego zadaniem 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.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/mkis-wydluza-prace-zespołu-ds-ceny-maksymalnej-za-energie-z-morskich-farm-wiatrowych/>

Sejm uchwalił nowelizację ustawy mającą usprawnić finansowanie inwestycji MEW w części pożyczkowej KPO

Sejm uchwalił nowelizację ustawy umożliwiającą rozliczanie w euro inwestycji związanych z budową morskich farm wiatrowych, finansowanych z części pożyczkowej Krajowego Planu Odbudowy (KPO).

Proponowane przepisy mają umożliwić m.in. podpisywanie umów o objęcie przedsięwzięć wsparciem z KPO oraz rozliczania się z wykonawcami w euro. Ma to zwiększyć zainteresowanie środkami z części pożyczkowej KPO, szczególnie w przypadku planowanej inwestycji związanej z morskimi elektrowniami wiatrowymi, na którą przewidziano budżet w kwocie ponad 4,7 mld euro. Nowela ma również umożliwić instytucjom zaciąganie zobowiązań do wysokości limitu środków wskazanego w ustawie budżetowej na dany rok. Ma to usprawnić realizację inwestycji, likwidując ryzyko, że zainteresowane instytucje nie będą zawierały umów inwestycyjnych, dopóki nie pozyskają fizycznie środków finansowych na ten cel.

W ramach KPO Polska ma otrzymać 59,8 mld euro (268 mld zł), w tym 25,27 mld euro (113,28 mld zł) w postaci dotacji i 34,54 mld euro (154,81 mld zł) w formie preferencyjnych pożyczek. Zgodnie z celami UE znaczna część budżetu KPO ma zostać przeznaczona na cele klimatyczne (46,6%).

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/sejm-uchwalil-ustawe-majaca-usprawnic-finansowanie-inwestycji-offshore-wind-w-czesci-pożyczkowej-kpo-78054>



Rozporządzenie ws. wzoru sprawozdania z łańcucha dostaw dla MFW trafiło do konsultacji publicznych

W dniu 15 maja br., do konsultacji publicznych został skierowany projekt rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie wzoru sprawozdań dotyczących realizacji planu łańcucha dostaw materiałów i usług. Uwagi do projektu można składać w terminie 14 dni od jego udostępnienia.

Na podstawie danego wzoru sprawozdania będzie możliwe wykazanie stopnia zaawansowania wykonania założeń określonych w planie w czasie objętym sprawozdaniem, co pozwoli administracji w sposób bardziej efektywny obserwować działania wytwórców, a następnie programować polityki, mające na celu zwiększanie udziału polskich przedsiębiorstw w zamówieniach na usługi i dostawy dla morskiej energetyki wiatrowej.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/rozporzadzenie-ws-wzoru-sprawozdania-z-lancucha-dostaw-dla-mfw-trafilo-do-konsultacji-publicznych/>

EBOiR pracuje nad nową strategią dla Polski – MFW wśród priorytetów

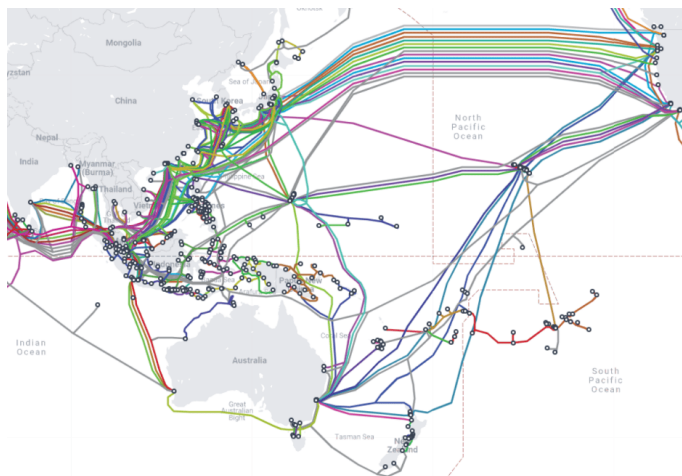
Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOiR) pracuje nad nową strategią dla Polski, która dotyczy najbliższych 5 lat. Priorytetami są wsparcie zielonej transformacji, poprawa innowacji i konkurencyjności przedsiębiorstw oraz wzmacnianie odporności gospodarki. Jednym z priorytetów będą inwestycje w morskie farmy wiatrowe.

W 2023 r., EBOiR sfinansował pierwszy projekt MFW w Polsce. Aktualnie przygląda się też pozostałym realizowanym projektom.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/eboir-pracuje-nad-nowa-strategia-dla-polski-morskie-farmy-wiatrowe-wsrod-priorytetow/>

NATO organizuje pierwsze spotkanie Sieci Krytycznej Infrastruktury Podwodnej

W dniu 23 maja br., spotkali się czołowi eksperci z całego Sojuszu w Kwaterze Głównej NATO na pierwszym posiedzeniu nowej Sieci Krytycznej Infrastruktury Podmorskiej NATO (Critical Undersea Infrastructure Network). W związku z rosnącymi wyzwaniami dla infrastruktury podmorskiej, Sojusz wprowadza nowe narzędzia w celu zwiększenia bezpieczeństwa podmorskich kabli i rurociągów oraz monitorowania potencjalnych zagrożeń.



Jednodniowe spotkanie jest następstwem decyzji ministrów obrony NATO z lutego 2024 r. o utworzeniu Sieci Krytycznej Infrastruktury Podwodnej. Sojusznicy tworzą również Morskie Centrum Bezpieczeństwa Krytycznej Infrastruktury Podwodnej (Maritime Centre for the Security of Critical Undersea Infrastructure) w ramach Dowództwa Morskiego NATO (Maritime Command MARCOM) w Northwood w Wielkiej Brytanii.

Źródło: <https://balticwind.eu/pl/nato-organizuje-pierwsze-spotkanie-sieci-krytycznej-infrastruktury-podwodnej/>





Port Kłajpeda planuje wybudować nowy terminal (Litwa)

Firma Moffatt & Nichol przeprowadziła badanie rynku w celu oceny potrzeby i potencjału rozwoju południowej części Portu Kłajpeda na skalę międzynarodową. Opracowano biznesplan, przeprowadzono analizę kosztów i korzyści, ocenę korzyści gospodarczych dla Litwy oraz przygotowano plan działania w celu znalezienia partnerów.



Badanie rynku zakłada dwa scenariusze dla rozwoju tej części portu. Pierwszy zakłada wykorzystanie tego obszaru na dwa rodzaje działalności – przeładunek kontenerów oraz produkcję komponentów do morskich elektrowni wiatrowych. Drugi zakłada podzielenie terenu na cztery części i zagospodarowanie go na potrzeby obsługi kontenerów, terminali zielonej energii, przyjaznego dla środowiska recyklingu statków oraz produkcji komponentów do morskich elektrowni wiatrowych. Ten ostatni scenariusz jest najbardziej korzystny ekonomicznie i wygenerowałby największe korzyści dla litewskiej gospodarki.

Obecnie trwają konsultacje rynkowe, będące etapem przygotowawczym przed ogłoszeniem przetargu dla prywatnych inwestorów na udział w projekcie rozbudowy portu południowego. Południowa część portu w Kłajpedzie ma obejmować nowy obszar lądowy o powierzchni ok. 100 ha oraz budowę nabrzeża o długości 1,3 km.

W 2022 r., władze Portu Kłajpeda podpisały umowę inwestycyjną z Klaipėda Sea Cargo Company (KlaSCO), która dotyczy budowy infrastruktury portowej niezbędnej do rozwoju morskiej energetyki wiatrowej na półwyspie Smelte. W związku z tym, byłaby to druga inwestycja związana z MEW w litewskim porcie.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/port-klajpeda-chce-wybudowac-nowy-terminal-moze-zostac-wykorzystany-na-potrzeby-offshore-wind/>

Zamówienie publiczne ELWIND na badanie wpływu na środowisko rybołówstwa i działalności z nim związanych (Łotwa, Estonia)

ELWIND, estońsko-łotewski transgraniczny hybrydowy projekt morskiej energetyki wiatrowej, ogłosił rozpoczęcie przetargu publicznego na przygotowanie badań wpływu rybołówstwa i działalności z nim związanych na środowisko. Celem badania jest przeprowadzenie inwentaryzacji zbiorowisk ryb i badań rybołówstwa oraz badań wiosennego tarła śledzia bałtyckiego na obszarach rozwoju morskich farm wiatrowych ELWIND w Estonii i na Łotwie oraz w ich pobliżu.

Wyniki badania mają określić, czy projekt morskiej farmy wiatrowej, jeśli zostanie zrealizowany, może być sprzeczny z potrzebami ochrony gatunków ryb objętych ochroną przyrody lub ważnymi interesami przemysłu rybnego.

Źródło: <https://balticwind.eu/pl/zamowienie-publiczne-elwind-na-badanie-wplywu-na-srodowisko-rybolowstwa-i-dzialalnosci-z-nim-zwiazanych/>





Niemcy informują Polskę o planach budowy MFW na Bałtyku (Niemcy)

Do polskich organów środowiskowych wpłynęło powiadomienie dotyczące postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ) dla projektu budowy i eksploatacji 48-70 morskich turbin wiatrowych w wyłącznej strefie ekonomicznej Niemiec na Morzu Bałtyckim. Uwagi i wnioski do dokumentacji otrzymanej od strony niemieckiej można składać w formie pisemnej lub elektronicznej do 18 czerwca 2024 r. (włącznie). Można je również bezpośrednio przekazywać do Federalnej Agencji Morskiej i Hydrograficznej (BSH).

Dokumentacja zawiera informacje na temat projektu, jego lokalizacji, położonych w pobliżu obszarów chronionych, terminów realizacji projektu oraz procedury wydawania zezwoleń, które znajdują się we wstępnej informacji o projekcie. Jak wynika z przedłożonych dokumentów, planowana jest budowa i eksploatacja 48-70 turbin wiatrowych na Bałtyku na obszarze „O-2.2”.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/niemcy-informuja-polske-o-planach-budowy-morskiej-farmy-wiatrowej-na-baltyku/>

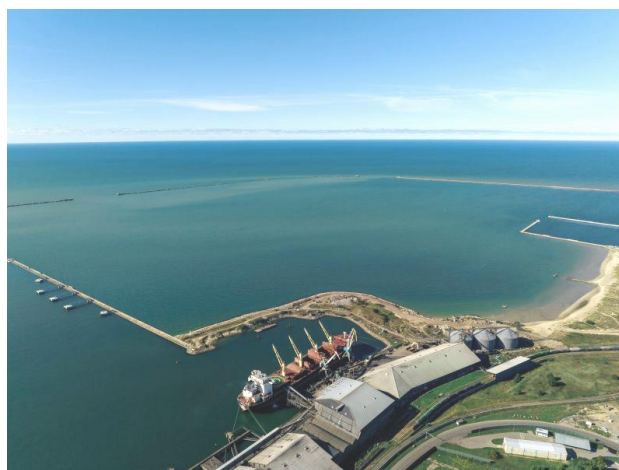
Van Oord został zakontraktowany na projekt MFW Windanker (Niemcy)

Van Oord został zakontraktowany przez Iberdrolę do budowy niemieckiej morskiej farmy wiatrowej Windanker, o mocy zainstalowanej 300 MW, która ma zostać oddana do użytku w 2026 r. Zakres prac obejmuje transport i instalację 21 monopali XL i elementów przejściowych, a także projekt, dostawę i instalację wewnętrznej sieci kablowej.

Źródło: <https://balticwind.eu/pl/van-oord-zawiera-kontrakt-z-firma-iberdrola-na-projekt-farmy-wiatrowej-windanker-na-morzu-baltyckim/>

Plany budowy kompleksu energii odnawialnej i terminala w Porcie Lipawa (Łotwa)

Norweskie, szwedzkie i łotewskie firmy stworzyły zespół zarządzający projektem SIA "CIS Liepaja", który do 2030 roku przeprowadzi niezbędne badania i zbuduje kompleks energii odnawialnej, w tym zakład produkcji wodoru i terminal portowy. Łączna planowana kwota inwestycji w budowę instalacji do produkcji wodoru o mocy 1000 MW i szacowanym wolumenie produkcji 150 000 ton wodoru wyniosłaby ok. miliarda euro. Partnerem wiodącym projektu jest spółka Clean Industrial Solutions Holding AS. Planowana inwestycja wpisuje się w plany firmy Fokker Next Gen N.V. dotyczące utworzenia na lotnisku w Lipawie zakładu montażu samolotów nowej generacji napędzanych wodorem.



Projekt przyczyni się do stworzenia nowych łańcuchów dostaw i zwiększenia możliwości eksportowych, a także do promowania międzynarodowej rozpoznawalności oraz zwiększenia konkurencyjności miasta i portu.

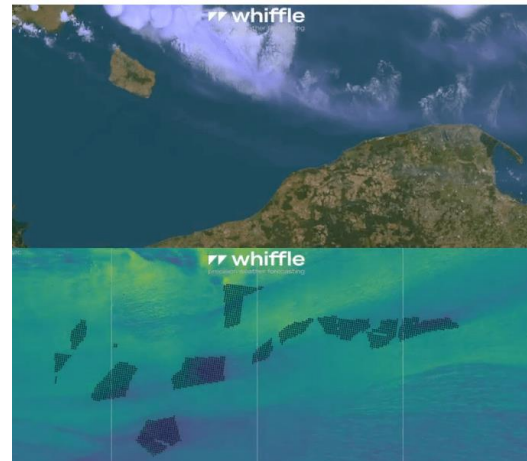
Źródło: <https://liepaja-sez.lv/en/news/far-reaching-plans-to-build-a-renewable-energy-complex-with-a-terminal-in-the-port-of-liep>





Symulacja Large Eddy Simulation (metoda symulacji dużych wirów) dla polskiej części Morza Bałtyckiego.

Whiffle, holenderska firma specjalizująca się w numerycznych prognozach pogody z firmą konsultingową Pondera Consult, przeprowadziła symulację z wykorzystaniem metody dużych wirów turbulentnych (LES). Zakłada ona, że do 2040 r. na polskiej części Bałtyku będą funkcjonowały farmy o mocy do 32 GW. Do symulacji założono, że na obszarze o wymiarach ponad 370 x 155 km zostanie zainstalowanych ponad 2100 turbin wiatrowych NREL-15 MW. Kluczowe jest, aby wiedzieć już na wczesnym etapie, jak wskaźniki związane z wiatrem wpłyną na opłacalność ekonomiczną (AEP) i gwarantowany okres eksploatacji turbin wiatrowych.



Na symulacji wyraźnie widoczny jest duży wpływ farm wiatrowych na ogólny przepływ wiatru w regionie - strumienie nadążające nie ograniczają się do kilku kilometrów za morskimi farmami wiatrowymi, ale w złych warunkach pogodowych efekty obejmują całe „klastry” i łatwo rozciągają się na duże odległości. Zauważono także, że prędkość wiatru spada przed dotarciem do pierwszych turbin wiatrowych. Przepływ wiatru ma miejsce wokół niej, co powoduje efekt przyspieszenia przepływów między klastrami. Ciekawostką jest też to, że wyspa Bornholm ma wyraźny wpływ na przepływ wiatru (można zobaczyć mieszanie termiczne prowadzące do powstawania chmur nad cieplejszą niż morze powierzchnią wyspy), co dotyczy bardzo dużej odległości. Również tworzenie się chmur na lądzie jest dobrze zwizualizowane, podobnie jak spadek prędkości wiatru tuż przy linii brzegowej.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/jak-instalacje-offshore-wind-wplyna-na-przeplyw-wiatru-na-baltyku-eksperci-przeprowadzili-symulacje/>





Sektor stoczniowy

Złe wyniki audytu w stoczni „Wulkan”

20 maja br. przedstawiono wyniki audytu działalności stoczni „Wulkan” w latach 2016-2023. Wskazano m.in. na wyniki operacyjne w wysokości -152,5 mln zł oraz wynik netto -135,6 mln zł. Z tego powodu zapowiedziano złożenie do prokuratury wniosku z art. 296 kk o odpowiedzialności karnej za działanie na szkodę spółki. Jako przykłady nietrafionych inwestycji podano m.in.: położenie stępki pod budowę promu w 2017 r. oraz nieprawidłowości przy budowie doku dla stoczni „Gryfia”. Działalność stoczni ma być wznowiona i skupiać się będzie wokół produkcji typowo stoczniowej, ale także rynku offshore.



Stocznia „Wulkan” jest ważną dla gospodarki morskiej spółką, szczególnie, jeśli nowe władze chcą skupić się na produkcji dla offshore i stworzeniu centrum obsługi morskich elektrowni wiatrowych w kontekście dynamicznego rozwoju sektora MEW.

Źródło: <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/55682-szczecin-beda-zawiadomienia-do-prokuratury-na-poprzedni-zarzad-stoczni-wulkan>

Crist SA: Cięcie blach pod budowę kolejnego CSOV dla Ulstein Verft.

16 maja br. w stoczni Crist SA w Gdyni miała miejsce uroczystość pierwszego cięcia blach na budowę kolejnego częściowo wyposażonego statku CSOV dla norweskiej stoczni Ulstein Verft, na mocy kontraktu ze stycznia 2024 r. Bezpośrednim formalnym armatorem statku będzie spółka zależna JP Morgan Asset Management o nazwie Alpha 4 Limited. Jest to statek o symbolu stoczniowym NB322 i długości 89,6 m przeznaczony do obsługi uruchomień i eksploatacji morskich farm wiatrowych i zapewniający zakwaterowanie dla techników. Jednostka będzie wyposażona w hybrydowy napęd bateryjny, z możliwością przystosowania układu napędowego i paliwowego do korzystania z zielonego metanolu, oraz m.in. w pomost komunikacyjny W2W (walk to work) z kompensacją ruchów i szybem dźwigu towarowego i osobowego. Łączna liczba miejsc równa będzie 132.

Kontrakt na budowę kolejnej jednostki przez Crist dla Ulstein Verft cementuje dobre relacje biznesowe. Współpraca polskiego zakładu stoczniowego z norweskim rozpoczęła się w 2013 r. od projektu NB301. Od tego czasu w stoczni Crist zrealizowano kilkanaście projektów.

Źródło: <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/55685-poczatek-budowy-kolejnego-csov-w-stoczni-crist>

Stocznia Hanwha Ocean na Industry Day w Gdańsku – zacieśnianie współpracy z polskimi stoczniami

21 maja br. w Parku Naukowo-Technologicznym w Gdańsku odbył się Dzień Przemysłu, podczas którego stocznia Hanwha Ocean wraz z partnerami omówiła możliwości współpracy z polską branżą morską w ramach transferu technologii. Zaprezentowała również swoją ofertę dla polskiej Marynarki Wojennej w ramach programu „Orka”. W spotkaniu wzięły udział także inne podmioty z Korei Południowej, a także brytyjski Babcock International i niemiecki Gabler. Wszystkie te podmioty mają odgrywać kluczową rolę w rozwoju okrętu podwodnego KSS-III dla Marynarki Wojennej Korei (ROKN). Hanwha dostarcza uzbrojenie dla Wojska Polskiego, m.in. armatohaubice K9 i wyrzutnie raketowe Chunmoo





(Homar-K) MRLS. Podczas konferencji Hanwha Ocean zaprezentowała swoje zdolności w zakresie obsługi technicznej, napraw i remontów (MRO) oraz plany transferu technologii (TOT) dla programu „Orka”, który obejmuje technologie obsługi technicznej, licencje i własność intelektualną dotyczącą produkcji wyposażenia pokładowego okrętów, w tym części zamiennych. Ma to umożliwić polskim firmom samodzielną obsługę oraz produkcję części i wyposażenia dla własnych potrzeb, z możliwością szerszych zastosowań, z których skorzysta również sektor prywatny. Mówiono o planie utworzenia w Polsce centrum wsparcia obsługi technicznej, napraw i remontów (MRO), oferującego kluczowe wsparcie na miejscu i dzielenie się wiedzą przez cały cykl życia jednostek. Zaproponowano także współpracę z polskimi uczelniami, w tym Akademią Marynarki Wojennej i instytucjami badawczymi w kontekście rozwoju broni i systemów do działań pod wodą. Pojawił się również wątek środowiskowy, dot. rewitalizacji ekosystemu stoczniowego w Gdyni i Gdańsku.



Tego rodzaju spotkania branżowe otwierają nowe możliwości rozwoju i współpracy z innymi podmiotami należącymi do sektora stoczniowego. Potencjalne zaangażowanie polskich armatorów w prace z jednym z największych zakładów stoczniowych na świecie, mieszczącym się w Geoje (Korea Południowa) byłoby cennym doświadczeniem i sprzyjałoby zacieśnianiu relacji z zagranicznymi partnerami, tym bardziej, że takie spotkania miały już miejsce m.in. w listopadzie ub. r. Zapowiedziano kolejne spotkania. Cele programu „Orka” wzmocnią obronność Polski i wpłyną na ogólny rozwój i innowacje w branży morskiej dzięki wymianie technologicznym know-how.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/hanwha-industry-day-w-gdansk-urozmy-o-biznesie-i-programie-orka-78197>

Walne Zwyczajne Zgromadzenie Członków Związku Pracodawców FORUM OKRĘTOWE

W środę, 15 maja br., w stoczni REMONTOWA Shipbuilding w Gdańsku, odbyło się Walne Zwyczajne Zgromadzenie Członków Związku Pracodawców FORUM OKRĘTOWE. Tematem wiodącym była odbudowa przemysłu okrętowego w świetle globalnych wyzwań. Honorowymi gośćmi spotkania byli: sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka, wiceprzewodniczący Komisji Budżetowej Parlamentu Europejskiego Janusz Lewandowski oraz przewodniczący Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność” Krzysztof Dośła. Jednym ze wskazanych zagrożeń była ekspansywność Chin w kontekście przemysłu okrętowego, a także gospodarki, która bezpośrednio uderza w zdolności produkcyjne (w tym wojenne, stoczniowe) krajów europejskich. Podkreślono także, że odbudowa przemysłu stoczniowego to kwestia bezpieczeństwa Europy. Mają temu służyć m.in. założenia „Maritime Industrial Strategy” (SEA Europe, Parlament Europejski, 17 kwietnia 2024 r.).

Na spotkaniu podkreślono konieczność odbudowy przemysłu stoczniowego i okrętowego, a także wdrożenie praktyk mających na celu ochronę przed nieuczciwymi praktykami ze strony azjatyckich podmiotów. Dokument „Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035 - SEA Europe’s call for an European Maritime Industrial Strategy” przedstawia rekomendacje, których celem jest odbudowa przemysłu stoczniowego w Europie poprzez pozyskanie zamówień od armatorów - głównie europejskich. Autorzy stawiają sobie ambitny cel budowy/przebudowy w Europie do 2035 r. 10 tys. morskich i śródlądowych jednostek pływających w 300 europejskich stoczniach.

Źródło: <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/55693-forum-okretowe-laczmy-sily-w-obronie-przemyslu-okretowego>





PGZ Stocznia Wojenna podpisała list intencyjny z Creeyacht

Dokument przewiduje podjęcie ścisłej współpracy w zakresie dostarczenia kadłubów dla rozwijanej przez PGZ Stocznia Wojenna platformy pływającej, zdolnej do wykonywania szerokiego zakresu misji, zarówno o charakterze militarnym, jak i cywilnym.

Stocznia Creeyacht z siedzibą w Rekowie Górnym produkuje dostosowane do potrzeb użytkowników końcowych kadłuby dla szerokiej gamy jednostek pływających. Startup ten jest zwycięzcą programu IDA (Innovative Dual-use tech Accelerator) w zakresie „Digital Baltic – zwiększenie bezpieczeństwa w akwenie Morza Bałtyckiego”. Był to pierwszy w Polsce program wspomagający polskich innowatorów we współpracy z sektorem obronnym, mający na celu akcelerację technologii podwójnego zastosowania, czyli takich, które mogą być używane zarówno na rynku cywilnym, jak i wojskowym.

Źródło: https://x.com/PGZ_pl/status/1794991066854096961

Postępy w budowie Hali Kadłubowej w PGZ Stocznia Wojenna

W PGZ Stoczni Wojennej trwają prace nad budową hali kadłubowej, najwyższej hali w Polsce (46 m wysokości z urządzeniami na dachu) o powierzchni zabudowy wynoszącej blisko 6 tys. m². Hala jest przeznaczona do integracji kadłubów fregat Miecznik – zarówno z modułów powstających w Stoczni Wojennej, jak i dostarczanych przez partnerów konsorcjum. Prace wykonuje konsorcjum składające się ze spółek NDI S.A., NDI SOPOT S.A., oraz Pekabex BET, które obok budowy nowych obiektów dokonują także przebudowy już istniejącej infrastruktury.



Program Miecznik zakłada budowę trzech ultranowoczesnych fregat dla Marynarki Wojennej RP. Jednostki mają zapewnić naszemu krajowi krytyczne zdolności obrony przeciwlotniczej i przeciwrakietowej od strony Morza Bałtyckiego, zabezpieczenia kluczowych instalacji energetycznych (gaz, ropa i elektryczność), telekomunikacyjnych oraz portów i szlaków żeglugowych.

Budowa wskazanej hali kadłubowej to największa inwestycja w ponad 100-letniej historii PGZ Stocznia Wojenna. Po zakończeniu programu inwestycyjnego stanie się ona najnowocześniejszą stocznia w Polsce. Poza halą kadłubową budowana jest nowoczesna hala produkcyjna, w której będą funkcjonować wszystkie stoczniove wydziały wyposażeniowe. Powierzchnia jej zabudowy wynosi niemal 5 tys. m².

Źródło: <https://www.gdynia.pl/mieszkaniec/co-nowego,2774/tak-powstaje-najwyzsza-w-polsce-hala-kadlubowa,582005>

27 maja 2024 roku w Szczecinie dokonano oficjalnego otwarcia Centrum Eksploatacji Obiektów Pływających (CEOP)

Baza laboratoryjna CEOP to 11 specjalistycznych laboratoriów, w których naukowcy prowadzą badania oraz projekty w oparciu o najnowocześniejsze technologie. Obszary działań to m.in. automatyzacja i żegluga autonomiczna, technologie nawigacyjne i techniki satelitarne, pozycjonowanie obiektów w ruchu – na powierzchni wody lub w głębi, opracowywanie nowoczesnej infrastruktury wodnej, badania dna morza, pomiary hydro- i kartograficzne, wreszcie – kwestie dotyczące bezpieczeństwa oraz skutecznego kalkulowania ryzyka w żegludze. Autorskie wielkoskalowe modele redukcyjne statków pozwolą pracować nad efektywnymi i skutecznymi rozwiązaniami dla żeglugi autonomicznej. Służą one





do automatyzacji statków w zakresie zdalnego sterowania, analizie ryzyka eksploatacji statków autonomicznych, budowie matematycznych modeli i algorytmów do autonomicznego sterowania statkami bezałogowymi, opracowaniu technologii do komunikacji pomiędzy centrum obsługi na lądzie, a pokładem statku bezałogowego.

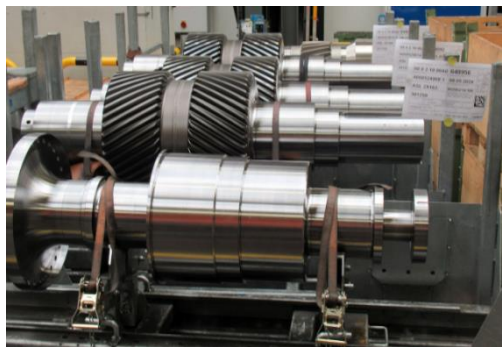
W uroczystości uczestniczył JM Rektor Wojciech Ślęczka, Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka, Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz, Wicewojewoda zachodniopomorski, Bartosz Brożyński oraz pracownicy, władze uczelni, przedstawiciele branży morskiej, IT, geodezyjnej, zaprzyjaźnionych instytucji i uczelni.

CEOP jest największą od lat inwestycją akademicką w regionie zachodniopomorskim. To projekt dofinansowany ze środków UE tj. Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego, wart łącznie 29.172.579,13 zł.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/w-szczecinie-ruszylo-centrum-eksploatacji-objektow-plywajacych-ceop/>

Pomyślnie zakończono testy FAT pierwszej przekładni przyszłego ORP Wicher

W fabryce RENK Group w Augsburgu odbyły się testy fabryczne pierwszej z przekładni dla fregaty programu "Miecznik". Elementy tego rodzaju muszą przechodzić testy FAT (Factory Acceptance Test). Za kilka miesięcy zostanie ona zamontowana w siłowni okrętowej jednostki powstającej w PGZ Stocznia Wojenna. Przekładnia waży 30 ton (5 m x 3 m x 4 m), każda z fregat będzie wyposażona w dwie przekładnie, które będą sprzęgać 2 silniki od Rolls Royce (MTU 20V8000M71; 6,65 m x 2,04 m x 3,38 m; 45,3 t; moc - 8000 kW) z wałem przenoszącym napęd na śrubę napędową od MAN. Testy obejmowały wiele scenariuszy pracy urządzenia, m.in. przy różnych prędkościach obrotowych. Próby wypadły pomyślnie.



ORP Wicher ma zostać przekazany odbiorcy do 2029 roku, a w 2026 jest zaplanowane jego wodowanie w PGZ Stocznia Wojenna w Gdyni. W tym roku ma zostać otwarta hala kadłubowa, w której będą montowane kadłuby fregat programu "Miecznik".

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/testy-fabryczne-pierwszej-przekladni-przyszlego-orp-wicher-78328>

mPower, Trident Boats chcą wspólnie tworzyć nową linię ekologicznych jednostek. Zwodowano już pokazową łódź (rob. „Electra”)

Szczecińskie firmy mPower, Trident Boats i CS Kompozyty nawiązały współpracę i chcą razem produkować ekologiczne motorówki. Każda z firm wnosi do projektu unikalne kompetencje i doświadczenie. mPower to przedsiębiorstwo, które swoją działalność opiera na technologiach związanych z ekologicznymi napędami dla branży marine. Trident Boats zajmuje się projektowaniem i budową łodzi motorowych. CS Kompozyty ma dostarczać know-how w zakresie ekologicznych materiałów, z których będą budowane jednostki.

Celem projektu jest stworzenie łodzi motorowych, które będą ekologiczne, ale również wydajne i konkurencyjne jeśli chodzi o osiągi. W planach jest zastosowanie nowoczesnych technologii napędowych,





które zapewnią długi czas pracy na jednym ładowaniu. Wykorzystanie ekologicznych materiałów pozwoli na zmniejszenie wagi łodzi, co przełoży się na mniejsze zużycie energii i wyższą efektywność. Trident Boats dostosowało kadłub do prawidłowego rozłożenia masy systemu bateryjnego, dzięki czemu jednostka jest zwrotna i komfortowa w obsłudze.

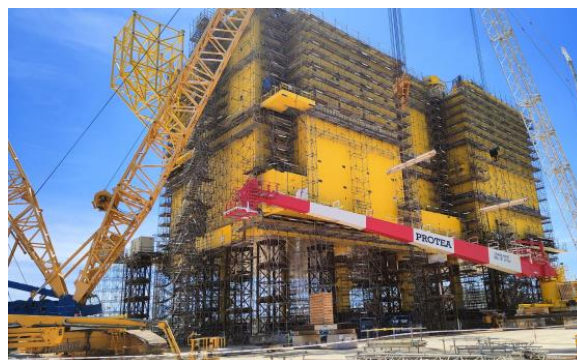
W związku ze wzrostem zainteresowania ekologicznymi rozwiązaniami, popyt na jednostki niskoemisyjne będzie coraz większy, a tym samym powodzenie projektu staje się bardzo prawdopodobne. Szczecińskie firmy dobrze rozpoznały zapotrzebowanie na rynku. Pomorze Zachodnie dzięki temu przedsięwzięciu niewątpliwie umocni swoją pozycję jako region innowacji, rozwoju i nowoczesności w przemyśle morskim.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/trzy-szczecinskie-firmy-zjednoczyly-sily-chca-budowac-dostepne-cenowo-ekologiczne-lodzie-motorowe-dla-europy-78391>

<https://businessinsider.com.pl/gospodarka/szczecin-chce-byc-centrum-produkcji-elektrycznych-motorowek/pp2n7ch>

Gdański żuraw dla projektu HVDC BorWin5

Wysięgnik o długości 52 m został zamówiony przez firmę Dragados powstał w kluczberskim zakładzie należącym do Protea i zostanie zainstalowany na platformie HVDC BorWin5, która będzie częścią projektu 2 GW. Jego zadaniem będzie przetwarzanie energii elektrycznej produkowanej przez farmy wiatrowe i wprowadzanie jej do lądowej sieci energetycznej. Docelowym odbiorcą jest spółka Tennet, holendersko-niemiecki operator systemu przesyłowego.



Gdańska firma Protea jest doświadczonym dostawcą suwnic, żurawi i innych urządzeń dźwigowych dla branż takich jak (OZE): morskie farmy wiatrowe, trafostacje, turbiny wiatrowe, transport morski: żurawie pokładowe, systemy obsługi kontenerów, przemysł: metalurgiczny, papierniczy, wydobywczy; spalarnie odpadów i biomasy: suwnice pomostowe, bramowe, suwnice chwytakowe.

Źródło: <https://offshorwindpoland.pl/polacy-dostarcza-zuraw-dla-projektu-hvdc-borwin5/>

<https://protea.pl/>



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

