

# Przegląd wybranych wydarzeń rynkowych z sektorów gospodarki morskiej:

- portowo-logistycznego
- offshore
- stoczniowego



Biuletyn informacyjny

Nr 7

Lipiec: część I

Przegląd wraz z komentarzami obejmuje okres 01.07-15.07.2024r.





# Sektor portowo-logistyczny

## Greencarrier wprowadza biometan na wszystkich trasach

Na początku lipca br. grupa Greencarrier ogłosiła, że wprowadza przewozy morskie całkowicie wolne od paliw kopalnych na wszystkich swoich oferowanych trasach. Klienci przy rezerwacji przesyłek otrzymają dowód zakupu zrównoważonego paliwa wraz z certyfikatem dotyczącym zrealizowanej redukcji emisji CO<sub>2</sub>.

*Skroplony biometan, znany również jako LBM (LBM – liquified biomethane), jest ekologicznym paliwem bunkrowym, które może mieć zerową emisję netto w zależności od surowca i jest komercyjnie dostępne w Europie, Azji i Ameryce Północnej. Biometan jest produkowany z zrównoważonych surowców biomasy, takich jak odpady przemysłowe i rolnicze. Usługa została opracowana we współpracy z STX Group.*

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/greencarrier-umożliwia-klientom-przejscie-na-paliwa-odnawialne-78963>

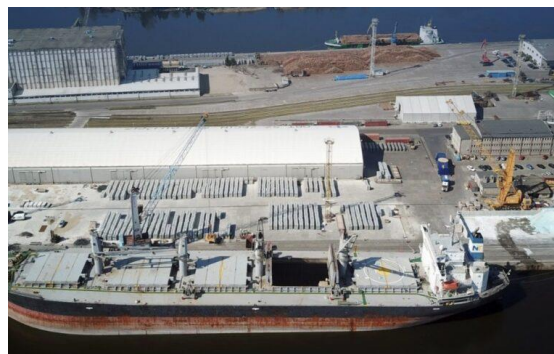
## Port Hamburg otworzył testowy punkt tankowania wodorem

2 lipca br. w Container Terminal Tollerort w Hamburgu zostało otwarte pole testowe do obsługi jednostek napędzanych wodorem oraz punkt jego tankowania. Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), według swojej strategii zrównoważonego rozwoju „Balanced Logistic”, dąży do osiągnięcia neutralnej dla klimatu produkcji do 2040 roku.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/port-hamburg-otwiera-testowy-punkt-tankowania-wodorem-79104>

## Oficjalne oświadczenie o działalności Terminalu Andreas w Porcie Szczecin

8 lipca br. agencja PR Szczecińska Baza Magazynowa przekazała oficjalne informacje dotyczące przyszłego działania szczecińskiego terminala. SBM wraz ze wsparciem amerykańskiej firmy inwestycyjnej planują modernizację obiektu, łącznie z dalszym prowadzeniem przeładunków zbóż. Do modernizacji zaliczają unowocześnienie obiektów magazynowych materiałów sypkich, zbóż, nawozów i pasz, co ma poskutkować zwiększeniem zdolności przeładunkowych terminala.



*Na początku czerwca w mediach było głośno o kupnie Terminala Andreas przez amerykańską firmę produkującą kleje, która chciała przebranzowić obecny terminal zbożowy. Informacja ta wywołała zamieszanie na rynkach i wśród środowisk rolniczych. Do sytuacji odniósł się pełnomocnik ds. rozwoju portów w ZMP Szczecin-Świnoujście, który zapewniał, że terminal nadal będzie obsługiwał zboża, ale możliwe jest rozszerzenie palety ich usług.*

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/nowe-informacje-ws-terminalu-andreas-w-porcie-szczecin-ma-byc-rozbudowany-i-dalej-przeladowywac-zboza-79093>

## Projekt na Zabezpieczenie brzegów przed powodzią od strony wód Zatoki Gdańskiej

2 lipca br. ogłoszono informację o podpisaniu przez Urząd Morski w Gdyni preumowy z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na zabezpieczenie brzegów przed powodzią w Jastarni, Rewie i Gdyni. Wartość projektu to 150 mln zł. Obejmuje on ochronę terenów zagrożonych zalaniem, w tym zalaniem infrastruktury, umożliwiającej dojazd do dalszych miejscowości (drogi, torry).

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/150-mln-zl-na-zabezpieczenie-brzegow-w-jastarni-rewie-i-gdyni-78988>



## Rozbudowa systemu RIS na kolejnych odcinkach Odry

1 lipca 2024 roku podpisano umowę na studium wykonalności dla nowego projektu o rozbudowie systemu RIS na kolejnych odcinkach Odry. Długość drogi wodnej objętej projektem to około 150 km, a wartość inwestycji wyniesie 27 mln zł. Minister Arkadiusz Marchewka powiedział „Rozbudowa systemu RIS na kolejnych odcinkach Odry to miłowy krok dla żeglugi śródlądowej w Polsce. Po zakończeniu inwestycji RIS będzie działał na odcinkach Odry o łącznej długości ok. 400 km”.

*Resort infrastruktury uznaje żeglugę śródlądową za priorytet, gdyż jest to tania, ekologiczna i istotna gałąź transportu. RIS (River Information Services) to system informacji rzecznej, który wspomaga zarządzanie ruchem na śródlądowych drogach wodnych, co wpływa na poprawę bezpieczeństwa i konkurencyjności żeglugi.*

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/ministerstwo-infrastruktury-rozbuduje-system-ris-na-kolejnych-odcinkach-odry-78964>  
<https://www.gospodarkamorska.pl/zezluga-srodladowa-jednym-z-priorytetow-ministerstwa-infrastruktury-79009>

## Nowy serwis MSC z Azji do polskich portów

Od 3 lipca br. startuje nowa linia SWAN-SENTOSA obsługiwana przez operatora MSC. Nowa linia to połączenie dwóch już istniejących: SWAN i SENTOSA w jedną, która będzie obejmować Daleki Wschód, Morze Bałtyckie i zachodnie wybrzeże USA. Trasa będzie obsługiwana przez 20 statków o ładowności 8 – 19 tysięcy TEU. Jednostki będą zawijać do portów m.in. w Qingdao, Ningbo, Szanghaj, Yantian, Tanjung Pelepas, Felixstowe, Antwerpia, Hamburg, Gdańsk, Gdynia, Kłajpeda, Bremerhaven, Antwerpia, Singapur, Laem Chabang, Cai Mep, Busan, Long Beach, Oakland, Busan, Qingdao.



Pierwszy kontenerowiec o pojemności 19 200 TEU i o długości 395 m wypłynął 2 lipca z Qingdao MSC Sveva, a jego podróż ma trwać 19-20 tygodni.

*Nowe połączenie między Azją, a polskimi portami może znacznie wpłynąć na wielkość przeładunków w portach, a także zwiększyć znaczenie polskich portów kontenerowych na rynku światowym. Dodanie portów z Trójmiasta wskazuje możliwości i szanse na rozwój, który także jest widoczny dla znanych operatorów światowych.*

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/nowy-serwis-msc-na-trasie-europa-azja-ameryka-polnocna-statki-giganta-beda-zawijac-do-portu-gdansk-i-portu-gdynia-78976>

## Hapag-Lloyd pod nową nazwą

Od 1 lipca br. dział terminali i infrastruktury Hapag-Lloyd będzie działać pod nową nazwą marki – Hanseatic Global Terminals. Ma ona odzwierciedlić swoje przyszłościowe ambicje wzrostu i głęboko zakorzenioną tradycję morską. Nowa marka ma skupiać się na jakości i ekspansywnej działalności w zakresie obsługi terminali, których ma mieć 20 w 11 krajach, m.in. w Niemczech, Maroko i budujący się Terminal 2 w Damietcie w Egipcie.

Główna siedziba Hanseatic Global Terminals znajduje się w Rotterdamie i powstała w czerwcu 2023 roku.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/hapag-lloyd-prezentuje-swoja-marke-branzy-terminalowej-hanseatic-global-terminals-79011>



## Prace na Martwej Wiśle zbliżają się ku końcowi

3 lipca br. Orlen zorganizował briefing prasowy, w którym mówiono o postępie prac, a także pozwolono na wejście na teraz powstającego HBO.

Największa inwestycja Orlenu w Gdańsku HBO – Hydrokrakingowy Blok Olejowy zbliża się ku ukończeniu. HBO powstaje na terenie Rafinerii Gdańskiej, a wytwarzane produkty będą eksportowane do klientów bezpośrednio z tego terenu za pomocą statków dzięki budowanemu równolegle terminalowi na Martwej Wiśle. Zaawansowanie prac określa się na 70%, a najcięższe prace są już na ukończeniu.



HBO umożliwi wytwarzanie w Gdańsku zupełnie nowej dla Orlenu gamy produktów, tzw. olejów bazowych grupy II. Powstawać ich będzie około 400 tys. ton rocznie. Oleje te służą z kolei do produkcji olejów silnikowych i środków smarnych, wykorzystywanych w przemyśle i transporcie.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/roboty-ciezkie-na-nowej-inwestycji-orlenu-w-gdanskujuz-finiszujaw-tle-nowy-terminal-przeladunkowy-na-martwej-wisle-79006>

## Orlen rozszerza działalność o transport gazu na Słowację

8 lipca br. grupa Orlen, za pośrednictwem PGNiG Supply&Trading, podpisał ze słowacką spółką ZSE Energia umowę na sprzedaż gazu z USA. ZSE Energia jest drugim największym dostawcą gazu na Słowacji, a polska spółka ma pokryć około 30% jego rocznego zapotrzebowania. Umowa ma obowiązywać od stycznia do grudnia 2025 roku.

Zawarcie kontraktu - jak podkreślił Orlen - nie byłoby możliwe, gdyby nie oddane w ostatnich latach nowe międzysystemowe połączenia gazowe, łączące Polskę z innymi krajami w regionie Europy Środkowo-Wschodniej i rejonu państw bałtyckich, które to połączenia umożliwią Grupie Orlen sprzedaż paliwa do klientów w kraju i za granicą w oparciu o zdywersyfikowany portfel pozyskania gazu.

Grupa Orlen to multienergetyczny koncern, który posiada m.in. rafinerie w Polsce, w Czechach i na Litwie, a także sieć stacji paliw, w tym również w Niemczech, na Słowacji, na Węgrzech oraz w Austrii. Rozwija segment wydobywczy węglowodorów, ropy i gazu, segment petrochemiczny oraz odnawialnych źródeł energii i planuje rozwój energetyki jądrowej. Do 2030 r. zamierza uruchomić co najmniej jeden mały reaktor jądrowy SMR.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/orlen-dostarczy-gaz-na-slowacje-transport-przyplynie-ze-stanow-79090>

## Krajowa Grupa Spożywcza złożyła ofertę na Terminal Zbożowy w Porcie Gdynia

Na początku lipca br. ogłoszono, że do przetargu na dzierżawę Terminala Zbożowego w gdyńskim porcie zgłosiła się Krajowa Grupa Spożywcza. Do konkursu stanęły także firmy, które składały oferty w poprzednim, choć w zmienionych konfiguracjach. Wśród chętnych znajduje się także obecny dzierżawca – Mondry. Swoje oferty złożyły także OT Port Gdynia, Szczecin Bulk Terminal (wraz z Tapini i Ribera) oraz konsorcjum firm Speed, Astar i Tridente. Przetarg dotyczy dzierżawy nieruchomości przy Nabrzeżach Indyjskim i Norweskim w Porcie Gdynia.

*W 2022 roku z prowadzenia działalności zrezygnowała spółka Bałtycki Terminal Zbożowy. Zarząd Morskiego Portu Gdynia zorganizował konkurs na tymczasowy najem, który wygrała spółka Mondry. Po kilku miesiącach rozpisano przetarg na długoterminową dzierżawę, który wygrało konsorcjum Szczecin Bulk Terminal, Tapini i Ribera. Przetarg został unieważniony ze względu na koneksje spółek z Grupą Viterra, a także przez wątpliwości organizacji rolniczych.*

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/terminal-zbozowy-w-porcie-gdynia-krajowa-grupa-spozywcza-zlozyla-oferte-79016>



## Fuzja Bulk Cargo- Port Szczecin z Grupą Rhenus

Na początku lipca br. ogłoszono informację o planowanej fuzji największego operatora w Szczecinie (Bulk Cargo – Port Szczecin) z Grupą Rhenus. Bulk Cargo od początku działania głównie przeładowywał węgiel, koks i rudy metali, z czasem struktura się zmieniła i obecnie port ma miano uniwersalnego. Grupa Rhenus to światowy dostawca usług logistycznych, która powstała w 1912 roku.

*Połączenie spółek może wpłynąć znacząco na branżę morsko-logistyczną, umożliwiając ofertę kompleksowych usług dla transportu morskiego, śródlądowego, kolejowego, a także intermodalnego.*

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/bulk-cargo-laczy-sily-z-rhenus-79053>

## Trans Polonia w transporcie rzeczonym

5 lipca br. opublikowano informację dotyczącą transportu rzeczynego i jego znaczeniu w logistyce. Na szczególną uwagę zasługuje spółka Trans Polonia, która specjalizuje się w usługach w zakresie przewozów cysternowych paliw, płynnych surowców chemicznych i spożywczych oraz mas bitumicznych. Wraz ze wzrostem znaczenia portów śródlądowych w niemieckiej logistyce zwiększa się również liczba przewozów związanych z obsługą klientów Trans Polonii, którzy korzystają z transportu rzeczynego.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/trans-polonia-coraz-czesciej-obslugujemy-porty-zeglugi-srodladowej-79046>

## Testy elektrycznej ciężarówki

Na początku lipca 2024 z Portu Gdynia wyruszyła elektryczna ciężarówka Scania 40R. Testy były wykonywane przez firmę logistyczną ColliCare Logistics we współpracy z Project 45. Pojazd wyruszył z Portu Gdynia do centrum kraju pokonując 800 km.

Docelowym celem testów jest zredukowanie emisji CO<sub>2</sub> łącząc transport morski z drogowym. Elektryczna ciężarówka transportowała ładunek, który był później przekazany drogą morską do klienta ColliCare w Norwegii.



Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/od-portu-gdynia-w-glab-kraju-testowali-elektryczna-ciezarowke-79129>

## Port Gdańsk w sprawie składowania węgla

9 lipca 2024 roku odbyło się spotkanie przedstawicieli Portu Gdańsk z władzami miasta Gdańsk w sprawie ograniczania emisji pyłów, które mają miejsce w związku z transportem węgla. Szkodliwe substancje pozostają dokuczliwe dla mieszkańców, w związku z czym kilkakrotnie już podnoszono temat przeciwdziałania problemowi. Na spotkaniu zdecydowano o kontroli prac firm, które składowują węgiel w celu wyeliminowania emisji pyłu węglowego związanej z przeładunkiem węgla.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/zarząd-morskiego-portu-gdansk-rozmawia-z-władzami-miasta-w-celu-rozwiazania-problemu-emisji-pylu-79124>

<https://www.gospodarkamorska.pl/władze-portu-gdansk-zapewniają-codziennie-kontrolę-firm-skladujących-węgiel-79134>



## Nowy prom Varsovia w drodze do Polski

11 lipca br. nowy prom należący do operatora Polferries wyruszył w drogę do Polski z Włoch. Od 27 lipca 2024 roku będzie pływał na trasie Świnoujście-Ystad.

Ro-pax Varsovia to największy prom z najdłuższą linią ładunkową, jaki operował we flocie, i pierwszy zupełnie nowy od ponad 20 lat. Jednostka ma 216,2 m długości, 28,2 m szerokości przy GT 41 878. Na swoim pokładzie posiada 230 kabin, łącznie może pomieścić 976 pasażerów oraz 24-osobową załogę.



Źródło: [https://www.linkedin.com/posts/pzb-polferries\\_z-ogromn%C4%85-dum%C4%85-informujemy-%C5%BCe-nasz-nowy-activity-7217175444268191746-43UO?utm\\_source=share&utm\\_medium=member\\_desktop](https://www.linkedin.com/posts/pzb-polferries_z-ogromn%C4%85-dum%C4%85-informujemy-%C5%BCe-nasz-nowy-activity-7217175444268191746-43UO?utm_source=share&utm_medium=member_desktop)  
<https://polferries.pl/o-firmie/prom-varsovia.html>

## Terminal w Gdańsku otrzyma dofinansowanie z UE

Port Gdańsku otrzyma dofinansowanie z Unii Europejskiej w wysokości 194 mln EUR w ramach „Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności” na wsparcie budowy terminalu w porcie. Nowy terminal będzie pełnił funkcję terminalu instalacyjnego do budowy morskich farm wiatrowych.

Beneficjentem jest Istrana Sp. z o.o., która buduje terminal. Pomoc będzie miała formę dotacji bezpośredniej i będzie finansowana za pośrednictwem RRF. Planowana inwestycja wpisuje się w polską strategię rozwoju morskich farm wiatrowych o łącznej mocy zainstalowanej 11 GW do 2040 r. (do 2030 r. powinno powstać 5,9 GW). W nowym terminalu będzie można zamontować główne komponenty morskich farm wiatrowych o mocy maksymalnie 5 GW.

Całkowity koszt inwestycji projektu wynosi 253 mln euro (1 178 mln zł), z czego wsparcie publiczne wyniesie 194 mln euro (900,45 mln zł). Pozostała część zostanie sfinansowana ze środków własnych beneficjenta. Terminal ma zostać oddany do użytku w 2026 r. i będzie eksploatowany na podstawie umowy dzierżawy zawartej pomiędzy Istraną a zarządem portu ZMPG do 2055 r.

Źródło: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/mex\\_24\\_3762](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/mex_24_3762)

## Pierwsza połowa 2024 ze wzrostem ładunków w Porcie Kołobrzeg

Pierwsze półrocze 2024 roku było pomyślne dla przeładunków w Porcie Handlowym w Kołobrzegu. W porównaniu do pierwszej połowy 2023, w tym roku przeładowano 30% więcej towarów, co wyniosło 126 tys. ton. Do portu zawinęło także więcej statków (53 w tym roku i 42 w ubiegłym). Na ten wzrost wpłynęły głównie zwiększone przeładunki kruszywa i drewna.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/30-wiecej-ladunkow-w-porcie-handlowym-w-kolobrzegu-79017>



# Sektor offshore

## Morskie farmy wiatrowe

### **RDOŚ w Gdańsku zawiesza postępowanie dotyczące DŚU dla infrastruktury przyłączeniowej MFW Bałtyk I**

W dniu 28 czerwca 2024 roku, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska (RDOŚ) w Gdańsku wydał postanowienie o zawieszeniu postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla infrastruktury przyłączeniowej morskiej farmy wiatrowej Bałtyk I.

W zawiadomieniu RDOŚ w Gdańsku nie podał powodu zawieszenia postępowania. Natomiast, działanie jest częścią standardowej procedury postępowania dla infrastruktury przyłączeniowej MFW Bałtyk 1. RDOŚ w Gdańsku stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił zakres raportu postanowieniem RDOŚ-Gd-WOO.420.8.2024.KB.8 z dnia 20 maja 2024 roku. W konsekwencji tej decyzji, organ na podstawie art. 63 ust. 5 wydał postanowienie o zawieszeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

*Na ten moment, Bałtyk I uzyskał pozwolenie na układanie i utrzymywanie kabli w części morskiej, a także umowę o przyłączenie do sieci z operatorem systemu przesyłowego. Dodatkowo, w ramach projektu zakończono gromadzenie morskich danych pomiarowych i meteorologicznych podczas ponad rocznego badania intensywności wiatru i fal. Zeszlatoroczne badania dna morskiego zapewniły wstępne rozpoznanie warunków geologicznych terenu, istotnych dla procesu projektowania.*

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/rdos-w-gdansk-zawiesza-postepowanie-ws-wydania-dsu-dla-infrastruktury-przylaczeniowej-mfw-baltyk-i/>; <https://offshorewindpoland.pl/zawieszenie-postepowania-dot-infrastruktury-przylaczeniowej-mfw-baltyk-i-inwestor-wyjasnia/>

### **MFW Bałtyk II i III z umowami rezerwacyjnymi na elementy przejściowe**

W dniu 28 czerwca 2024 roku, spółki projektowe MFW Bałtyk II sp. z o.o. oraz MFW Bałtyk III sp. z o.o. podpisały z konsorcjum Smulders Projects Belgium NV i Sif Netherlands BV umowy rezerwacyjne oraz umowy na wykonanie prac wstępnych w zakresie produkcji elementów przejściowych morskich turbin wiatrowych. Przedmiotem umów rezerwacyjnych jest umożliwienie dostawcom rozpoczęcia prac, zabezpieczenia głównych zasobów dostawców, w tym dostępności portu instalacyjnego i dostępności wybranych podwykonawców, a także zobowiązanie stron do negocjowania w dobrej wierze warunków ostatecznych umów na produkcję elementów przejściowych dla morskich turbin wiatrowych zastosowanych w projektach. Umowy rezerwacyjne mają obowiązywać do czasu ich zastąpienia przez umowy finalne, których zawarcie planowane jest do końca sierpnia 2024 roku, jednak termin ten może ulec przesunięciu.

*Zawarcie umów rezerwacyjnych przyczynia się do utrzymania harmonogramu realizacji MFW Bałtyk II i MFW Bałtyk III.*

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/mfw-baltyk-ii-i-iii-z-umowami-rezerwacyjnymi-na-elementy-przejsciove/>

### **Inwestorzy MFW Bałtyk 2 i 3 złożyli do EBI wniosek o dofinansowanie**

Z informacji Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) wynika, że spółki projektowe MFW Bałtyk II Sp. z o.o. oraz MFW Bałtyk III Sp. z o.o. złożyły wniosek o dofinansowanie projektów morskich farm wiatrowych na Morzu Bałtyckim. Wniosek dotyczy zaprojektowania, wdrożenia i eksploatacji dwóch morskich farm wiatrowych MFW Bałtyk 2 i Bałtyk 3 o mocy do 720 MW każda. Obecnie wniosek jest w trakcie rozpatrywania przez EBI.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/inwestorzy-mfw-baltyk-ii-i-iii-zlozyli-do-ebi-wniosek-o-dofinansowanie/>



## MFW Bałtyk 2 i 3 z umowami na transport i instalację fundamentów oraz OSS



Inwestorzy projektów MFW Bałtyk 2 i Bałtyk 3 podpisali umowy na transport i instalację fundamentów oraz morskich stacji elektroenergetycznych (OSS). Prace na morzu w latach 2026-2027 wykona spółka Heerema Marine Contractors. Podczas instalacji komponentów wykonawca wykorzysta jednostkę o nazwie Thialf, wyposażony w dźwig o dużej nośności (heavy lift crane).

*Heerema Marine Contractors to holenderski wykonawca usług dla sektora offshore wind. Spółka posiada doświadczenie w instalacji konstrukcji pływających na morzu przy użyciu własnej floty pływających dźwigów. Kontrakt obejmuje transport i instalację 100 monopali, elementów przejściowych oraz dwóch morskich stacji transformatorowych.*

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/projekty-mfw-baltyk-ii-iii-z-umowami-na-transport-i-instalacje-fundamentow-oraz-oss/>

## Jest decyzja o pozwoleniu na budowę OSS dla MFW Bałtyk 2 i Bałtyk 3

Wojewoda Pomorski poinformował o wydaniu decyzji nr 74/2024/SJ i 75/2024/SJ o pozwoleniu na budowę dla inwestycji pn.: Budowa morskiej stacji elektroenergetycznej w ramach przedsięwzięcia pn. „Budowa morskiej farmy wiatrowej MFW Bałtyk II” i „Budowa morskiej farmy wiatrowej MFW Bałtyk III”.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/jest-decyzja-o- pozwoleniu-na-budowe-oss-dla-mfw-baltyk-2/>; <https://offshorewindpoland.pl/jest-decyzja-o- pozwoleniu-na-budowe-oss-dla-mfw-baltyk-3/>

## MFW Bałtyk 2 i 3 z kolejnymi pozwoleniami na budowę

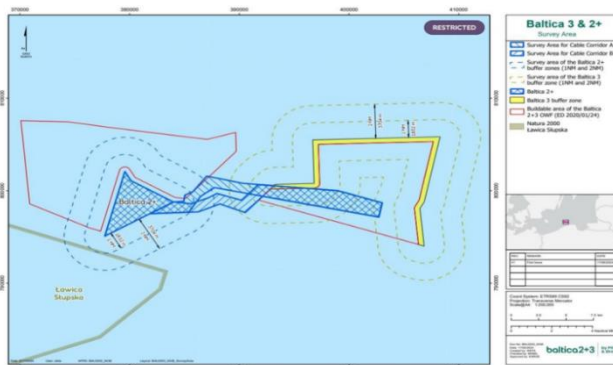
W dniu 3 lipca 2024 roku, Wojewoda Pomorski wydał decyzję o pozwoleniu na budowę dla zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy pn. „Budowa odcinków dwóch podmorskich kabli eksportowych, doprowadzonych do muf przejściowych (tzw. TJB – Transition Joint Bay) wraz z wykonaniem dwóch przewiertów. Pozwolenie dotyczy projektów MFW Bałtyk 2 i MFW Bałtyk 3. Inwestycje będą przebiegały przez działki lądowe nr 90/7, 237/4 i 237/3 w obrębie Lędowo oraz na działkach na wodach morskich nr 394 w obrębie Lędowo w gminie Ustka, a także na obszarze morza terytorialnego.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/mfw-baltyk-2-z-kolejnym- pozwoleniem-na-budowe/>; <https://offshorewindpoland.pl/projekt-mfw-baltyk-3-z-kolejnym- pozwoleniem-na-budowe/>



## PGE Baltica przeprowadzi badania ichtiofauny i wody na obszarze MFW Baltica 2+ i 3

Spółka PGE Baltica ogłosiła przetarg na przeprowadzenie badań środowiskowych ichtiofauny oraz badań fizykochemicznych wody. Wyniki badań będą wykorzystywane na rzecz uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla MFW Baltica 2+ oraz dla stref buforowych MFW Baltica 3. Postępowanie o udzielenie zamówienia prowadzone jest przez PGE Baltica w trybie przetargu nieograniczonego, a oferty można składać do 9 sierpnia 2024 roku.



MFW Baltica 2+ będzie zlokalizowana w bliskim sąsiedztwie Ławicy Słupskiej w granicach wyłącznej strefy ekonomicznej Polski. Baltica 2+ położna będzie 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: <https://offshorewindpoland.pl/pge-baltica-przeprowadzi-badania-ichtiofauny-i-wody-na-obszarze-mfw-baltica-2-i-3/>

## SeaReenergy będzie koordynować operacje morskie przy budowie MFW Baltic Power

SeaReenergy sp. z o.o. otrzymała kontrakt na realizację usługi koordynacji operacji morskich (Marine Coordination Services) przy budowie morskiej farmy wiatrowej Baltic Power. Prace przygotowawcze mają rozpocząć się jeszcze latem, aby przystąpić do fazy operacyjnej w ostatnim kwartale 2024 roku. Usługa koordynacji SeaReenergy obejmuje rejestrację statków, rejestrację i odprawę personelu, inspekcję i monitorowanie placu budowy w oparciu o innowacyjny system zarządzania ruchem statków i nadzoru morskiego dostarczany przez partnera Vissim AS, który szkoli już ekspertów innych inwestorów w Polsce.

Gdyńska spółka SeaReenergy Sp. z o.o. została założona w 2022 roku. Będąc zaangażowanym w cały cykl życia farmy wiatrowej, SeaReenergy jako niezależny dostawca usług oferuje usługi konsultingowe i inżynierskie, a także szerokie wsparcie wykonawcze dla operacji morskich poprzez dostarczanie sprzętu, statków, doradztwo QHSE i ekspertów projektowych dla projektów OZE.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/searenergy-bedzie-koordynowac-operacje-morskie-przy-budowie-baltic-power/>

## PGE Baltica kontynuuje badania geotechniczne na obszarze MFW Baltica 1



Polska spółka PGE Baltica informuje o kontynuacji badań geotechnicznych na terenie projektu morskiej farmy wiatrowej Baltica 1. Efektem badań będzie model podłoża oraz koncepcyjny projekt fundamentów. Na wody Morza Bałtyckiego wypłynęła jednostka MV Geoquip Seehorn.

Badania realizuje Geoquip Marine. Po pierwszym etapie badań, przeprowadzonym za pomocą jednostki badawczej MS Geoquip Elena, do pracy przystąpił statek MV Geoquip Seehorn. Załoga zrealizuje program sondowań CPTU w systemie z wiertnicą oraz pobór próbek gruntu. Próbkę te następnie trafią do laboratorium, gdzie zostaną poddane specjalistycznym analizom

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/pge-baltica-kontynuuje-badania-geotechniczne-na-obszarze-mfw-baltica-1/>





## MFW Bałtyk 2 z pozwoleniem na budowę

W dniu 5 lipca 2024 roku, Wojewoda Pomorski wydał pozwolenie na budowę dla MFW Bałtyk 2. Dokument dotyczy 50 morskich turbin wiatrowych wraz z wewnętrzną siecią elektroenergetyczną i telekomunikacyjną.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/mfw-baltyk-2-z- pozwoleniem-na-budowe/>

## Porty instalacyjne i operacyjno-serwisowe

### Budowa portu przeladunkowego dla łopatek wiatrowych w Policach będzie wymagała OOS

W dniu 14 czerwca 2024 roku, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie (RDOŚ) wydał postanowienie, w którym stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (OOS) planowanego portu przeladunkowego dla łopatek turbin wiatrowych, który miałby powstać w Policach. Określił również zakres raportu OOS.

*W połowie grudnia 2023 roku, RDOŚ w Szczecinie wszczął postępowanie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) na wniosek LM Wind Power Blades Poland. To firma zajmująca się produkcją łopatek turbin wiatrowych, będąca częścią GE Renewable Energy. Inwestycja ma polegać na budowie portu przeladunkowego wraz z placem składowym oraz infrastrukturą towarzyszącą w miejscowości Święta.*

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/budowa-portu-przeladunkowego-dla-lopatek-wiatrowych-w-policach-bedzie-wymagala-oos/>

### Terminal instalacyjny w Świnoujściu wchodzi w końcowy etap budowy



Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście poinformował, że prace wykonywane w ramach inwestycji „Budowa zdolności przeladunkowej portu morskiego w Świnoujściu do potrzeb morskiej energetyki wiatrowej” weszły w końcowy etap realizacji. Prace inwestycyjne przebiegają zgodnie z założonym harmonogramem i zapisami kontraktowymi uzgodnionymi z przyszłym dzierżawcą Orlen Neptun 2 Spółką z o.o., generalnym wykonawcą robót budowlanych, jak również z umową o dofinansowanie

ze środków CEF, podpisaną z Komisją Europejską. Zgodnie z aktualnym harmonogramem prac budowlanych dwóch nabrzeży oraz prac pogłębiarskich w basenie portowym inwestycja zakończy się w grudniu 2024 roku uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie.

*ZMPSiŚ S.A. otrzymał 85% dofinansowania kosztów całkowitych projektu pn. „Budowa zdolności przeladunkowej portu morskiego w Świnoujściu do obsługi potrzeb morskiej energetyki wiatrowej”. Dofinansowanie pochodzi z Instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2021-2027 (CEF 2). Całkowity koszt projektu to 77,5 mln euro, kwota dofinansowania to 65,9 mln euro.*

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/port-instalacyjny-w-swinoujsciu-wchodzi-w-koncowy-etap-budowy/>



## Porty Szczecin-Świnoujście oficjalnie w Offshore Wind Port Alliance

Porty Szczecin-Świnoujście dołączyły do kluczowego aliansu najważniejszych portów morskiej energetyki wiatrowej. W dniach 24-27 czerwca 2024 roku, w Nantes i Saint-Nazaire we Francji, Rafał Zahorski pełnomocnik ds. rozwoju portów ZMP-Siś oraz Piotr Krahel, szef biura rozwoju, uczestniczyli w rozmowach w gronie przedstawicieli największych portów europejskich, w których przeładunku się elementy i wykonuje usługi na rzecz morskiej energetyki wiatrowej.



Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/port-szczecin-swinoujscie-oficjalnie-w-offshore-wind-port-alliance/>

## Zakłady produkcyjne

### Tele-Fonika Kable buduje centrum logistyczne w Szczecinie

Grupa Tele-Fonika Kable (TFKable), jeden z czołowych dostawców kabli dla projektów morskich farm wiatrowych na całym świecie, rozpoczęła prace związane z budową nabrzeża oraz centrum logistycznego w Szczecinie. Projekt ten związany jest z budową morskich farm wiatrowych na Bałtyku i będzie realizowany w latach 2025-2027. W dalszych etapach przewidziana jest możliwość budowy zaplecza produkcyjnego pod kolejną fazę projektów. Na razie nie ujawniono informacji o dokładnym zakresie inwestycji, jej kosztach oraz potencjale nowych miejsc pracy.

*TFKable z polskim kapitałem znajduje się w światowej czołówce firm branży kablowej. Jest wiodącym europejskim producentem kabli i przewodów o znaczącym potencjale rozwojowym. Produkty wytwarzane w jej zakładach znajdują swoich odbiorców w ponad 80 krajach. W swoim asortymencie TFKable posiada ok. 25 tys. typów kabli i przewodów.*

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/tele-fonika-kable-buduje-centrum-logistyczne-w-szczecinie/>

## Linie energetyczne

### Spotkanie interesariuszy na budowie stacji elektroenergetycznej Choczewo



W dniu 24 czerwca 2024 roku, na terenie budowanej stacji elektroenergetycznej Choczewo w okolicy Osiek Lęborskich odbyło się spotkanie władz gminy i radnych z przedstawicielami Polskich Sieci Elektroenergetycznych oraz inwestorów morskich farm wiatrowych.

Spotkanie odbyło się z inicjatywy PSE. Miało na celu zaprezentowanie – przede wszystkim nowym radnym gminy Choczewo oraz wójtowi Jarosławowi Bachowi – zasięgu inwestycji PSE, które posłużą w niedalekiej przyszłości do odbioru mocy z morskich farm wiatrowych. Gospodarze omówili stan realizacji infrastruktury elektroenergetycznej na obszarze gminy Choczewo – w kontekście planu rozwoju sieci przesyłowej na Pomorzu.

PSE jako inwestor budowy stacji posiada już wszystkie niezbędne do realizacji przedsięwzięcia decyzje administracyjne – decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzję lokalizacyjną i pozwolenie na budowę. W styczniu 2023 roku, rozpoczął pierwsze prace przygotowawcze, w tym niwelację terenu. W marcu 2023 roku, teren





budowy przejął generalny wykonawca wyłoniony w ramach postępowania przetargowego – konsorcjum firm SPIE Elbud Gdańsk SA i Elfeko SA.

W kwietniu 2023 roku, wykonawca rozpoczął wyrównywanie terenu na potrzeby budowy stacji. Podczas prac stwierdzono obecność licznych obiektów archeologicznych, m.in. fragmentów palenisk i ceramiki lużyckiej. Badania archeologiczne, które PSE zleciły na podstawie decyzji Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku, pozwoliły na zabezpieczenie i konserwację odkrytych przedmiotów.

Od jesieni 2023 roku, prowadzone są prace związane z organizacją dróg wewnętrznych, zabezpieczeniem terenu, budową fundamentów pod aparaturę stacyjną, budową budynku technicznego i bramek liniowych.

Zakończenie prac i oddanie obiektu do użytkowania przewidziano pod koniec 2025 roku.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/wojt-i-radni-gminy-choczewo-na-budowie-stacji/>

### Wojewodowie wydają kolejne pozwolenia dla projektów infrastruktury sieciowej

Wojewoda Pomorski i Zachodniopomorski wydali kolejne decyzje dotyczące rozwoju projektów sieciowych w Polsce, które będą kluczowe do wyprowadzenia mocy z morskich farm wiatrowych na Morzu Bałtyckim. Inwestycje realizują Polskie Sieci Elektroenergetyczne (PSE).

W dniu 5 lipca 2024 roku, Wojewoda Zachodniopomorski wydał decyzję Nr 6/2024 o pozwoleniu na budowę strategicznej inwestycji w zakresie sieci przesyłowej pn.: „Budowa strategicznej sieci przesyłowej – linii 400 kV Dunowo – Żydowo Kierzkowo – Piła Krzewina” odcinek od słupa nr SZ-01 do słupa nr PO-12 (z wyłączeniem tego słupa) wraz z wykonaniem niezbędnych robót budowlanych – rozbiórki sieci 220 kV, 15 kV, 0.4 kV oraz budowy sieci 15 kV i 0.4 kV kolidujących z projektowaną siecią z 400 kV”. Planowana inwestycja realizowana będzie w granicach administracyjnych województwa zachodniopomorskiego, powiatu szczecineckiego i koszalińskiego, na terenie gminy Polanów, Bobolice, Biały Bór oraz Szczecinie.

W dniu 4 lipca 2024 roku, Wojewoda Zachodniopomorski wydał też decyzję o pozwoleniu na budowę dla inwestycji „Budowa strategicznej sieci przesyłowej – linii 400 kV Dunowo Żydowo Kierzkowo – Piła Krzewina odcinek od bramek wejściowych na SE Dunowo (z wyłączeniem tych bramek) do słupa PO-12 (z wyłączeniem tego słupa) wraz z wykonaniem niezbędnych robót budowlanych – rozbiórki sieci 220 kV, 110 kV, 15 kV, 0.4 kV oraz budowy sieci 110 kV, 15 kV i 0.4 kV kolidujących z projektowaną siecią 400 kV”. Planowana inwestycja realizowana będzie w granicach administracyjnych województwa zachodniopomorskiego, powiatu koszalińskiego i białogardzkiego, na terenie gmin: Biesiekierz, Świeszyno, Tychowo, Bobolice, Polanów i Białogard.

Z kolei, Wojewoda Pomorski zawiadomił, że zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na wejście na teren nieruchomości, w celu przeprowadzenia badań geologicznych (odwierty oraz sondowanie) w ramach przedsięwzięcia pn. „Budowa dwutorowej linii 400 kV Gdańsk Błonia – Olsztyn Mątki”.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/wojewodowie-wydaja-kolejne- pozwolenia-dla-projektow-infrastruktury-sieciowej/>

### Inne

#### Politechnika Gdańska została członkiem European Academy of Wind Energy (EAWE)

Politechnika Gdańska dołączyła do prestiżowego grona European Academy of Wind Energy w skład której wchodzi niemal 60 uczelni z Europy, a także USA i Chin. Akademia jest międzynarodową organizacją non-profit, promującą i wspierającą rozwój nauki o energetyce wiatrowej, która powstała w 2003 roku z inicjatywy 11 europejskich uczelni.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/politechnika-gdanska-zostala-czlonkiem-european-academy-of-wind-energy/>



## Maersk Offshore Wind będzie świadczyć usługi instalacyjne na rynku MEW

Nowa spółka Maersk Offshore Wind będzie świadczyć usługi instalacyjne na rynku morskiej energetyki wiatrowej w oparciu o nową koncepcję morskogo statku do instalacji wiatrowych (Maersk WIV). Szacuje się, że projekt i koncepcja znacznie skrócą czas instalacji morskich turbin wiatrowych w porównaniu z konwencjonalnymi metodami (o około 30%), obniżając tym samym całkowity koszt instalacji dla deweloperów.

Maersk Offshore Wind jest spółką wydzieloną z Maersk Supply Service, która zaprojektowała i opracowała Maersk WIV i wprowadziła tę koncepcję na rynek w 2018 roku. Maersk Offshore Wind jest własnością A.P. Moller Holding i będzie mieć siedzibę w Danii.

*Specjalnie zaprojektowany morski statek do instalacji wiatrowych (Maersk WIV) został zaprojektowany tak, aby na stałe stacjonował na obszarze farmy wiatrowej w celu przeprowadzania kolejnych instalacji, podczas gdy specjalnie zaprojektowane holowniki i barki transportują komponenty turbin wiatrowych z portu załadunku. Zarówno Maersk WIV, jak i statki dostawcze, są wyposażone w nową technologię stabilizacji jednostki umożliwiającą bezpieczną pracę w trudnych warunkach, zmniejszając liczbę dni wymaganych do zainstalowania farmy wiatrowej. Pierwszy Maersk WIV jest obecnie budowany w Singapurze w Seatrium. Oczekuje się, że statek zostanie dostarczony w połowie 2025 roku na potrzeby instalacji MFW Empire Offshore Wind, należącej do Equinor.*

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/maersk-offshore-wind-bedzie-swiadczyc-uslugi-instalacyjne-na-ryнку-morskiej-energetyki-wiatrowej/>

## Rząd planuje nowelizację ustawy offshore wind

Wiceminister klimatu i środowiska, Miłosz Motyka, podczas posiedzenia Morskiego Zespołu Parlamentarnego zadeklarował, że resort będzie uświadamiać na każdym możliwym etapie decyzyjnym, jak bardzo wrażliwa jest materia związana z zaangażowaniem polskich firm w projektach offshore wind. Zgodził się z postulatem powołania pełnomocnika dotyczącego morskiej energetyki wiatrowej. Jesienią ma pojawić się nowelizacja ustawy offshore wind. W planie jest także doprecyzowanie definicji „local content”.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/rzad-nowelizacja-ustawa-offshore-wind-local-content-energetyka/>

## Polska firma rozpoczęła badania dna morskiego dla projektu MFW w Finlandii

MEWO S.A., największa w Polsce niezależna firma świadcząca usługi w zakresie badań i pomiarów środowiskowych, geofizycznych oraz geotechnicznych, rozpoczęła badania dna morskiego dla projektu morskiej farmy wiatrowej Pooki w Finlandii. Badania dostarczą kluczowych danych dla planowania technicznego oraz zbliżającego się procesu oceny oddziaływania na środowisko.

Inwestycja, realizowana przez dewelopera Skyborn Renewables, ma powstać w Zatoce Botnickiej w odległości 25 km od brzegu i przy średniej głębokości morza 20 m. Po wybudowaniu, projekt ten wyznaczy standardy dla morskich farm wiatrowych w północnej Finlandii. Obecny plan projektu przewiduje instalację od 85 do 185 turbin wiatrowych o łącznej mocy ponad 2 GW.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/polska-firma-rozpoczela-badania-dna-morskiego-dla-projektu-mfw-w-finlandii/>

## Druga aukcja MEW na Litwie odbędzie się w przyszłym roku (Litwa)

Ministerstwo Energii zamierza ponownie ogłosić drugą aukcję MEW. Przewidywany termin to początek 2025 roku. Aukcja ma zostać przeprowadzona w sposób zamknięty, co oznacza, że uczestnicy nie zobaczą ilu oferentów startuje w postępowaniu. Podkreśla się, że Litwa nie może opóźnić uruchomienia drugiej aukcji MEW ze względu na napiętą sytuację geopolityczną w regionie i rosnącą niechęć inwestorów do rozwijania projektów na Litwie.

*Druga aukcja MEW nie doszła do skutku, ponieważ dwóch oferentów nie spełniło warunku, zgodnie z którym w aukcji mogła wziąć udział tylko spółka Ignitis Renewables, należąca do Ignitis Group. Ten sam inwestor wygrał aukcję dotyczącą pierwszej MFW. Litwa planuje budowę dwóch MFW o mocy około 1,4 GW do 2028 roku.*

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/w-przyszlym-roku-odbedzie-sie-druga-aukcja-offshore-na-litwie/>

### **Litwa chce zmienić przepisy dotyczące aukcji MEW (Litwa)**

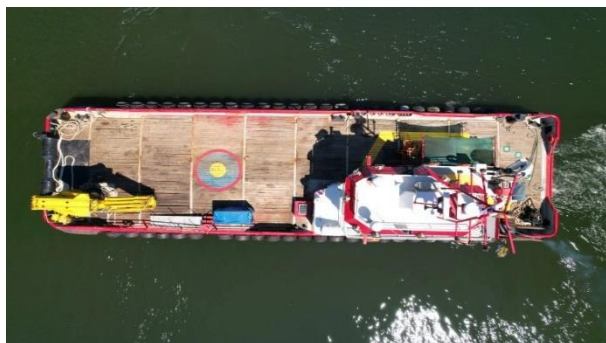
Parlament Litwy (Seimas) przyjął poprawki do ustawy o OZE, które mają zmienić zasady przeprowadzania aukcji MEW. Według proponowanych przepisów, aukcja będzie mogła zostać rozstrzygnięta w przypadku wpłynięcia tylko jednej oferty, a nie jak dotychczas – co najmniej dwóch.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/litwa-chce-zmienic-przepisy-dotyczace-aukcji-offshore-wind/>



## Sektor stoczniowy

### Baltic Constructor, nowy statek we flocie BDS, już w Polsce



Flota Baltic Diving Solutions (BDS) powiększyła się o wielozadaniową jednostkę Baltic Constructor. Statek dotarł już do Polski, wzmacniając możliwości operacyjne BDS-u i potencjał rozwoju krajowego sektora morskiej energetyki wiatrowej, gdzie deficyt specjalistycznych jednostek wciąż pozostaje istotnym wyzwaniem. Będzie również cennym wsparciem prac hydrotechnicznych. Można go wykorzystać przy rozbudowie portów – jako statek dźwigowy i transportujący maszyny budowlane, układający umocnienia dna, instalujący odbojnice, rozciągający bariery przeciwozlewowe, a także jako holownik ustawiający barki, pontony czy jednostki jack-up.

Baltic Constructor jest statkiem morskim typu multicat (z ang. multicategory – wielozadaniowy). Przy długości 30 m jest to prawdopodobnie największy multicat w basenie Morza Bałtyckiego. Niewielkie zanurzenie w stosunku do wielkości (1,5 m – 2m) powoduje, że statek może z łatwością operować w strefie przybrzeżnej i na płytkich wodach portowych. Może zakwaterować do 10 osób.

*Uniwersalność jednostek multicat sprawia, że są one bardzo pożądane w przemyśle MEW, jako wsparcie operacji budowy, a następnie również serwisu MFW. Służą do prac na kablach, oczyszczania saperskiego UXO obszarów morskich, wystawiania boi pomiarowych, prowadzenia badań geotechnicznych. Są także wykorzystywane jako platformy robocze do wykonywania prac podwodnych nurkami i robotami ROV.*

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/tak-sie-buduje-offshore-baltic-constructor-nowy-statek-we-flocie-bds-juz-w-polsce-78973>

### Budowa nowego superjachtu w stoczni Conrad

Początek lipca 2024 roku okazał się pracowity dla gdańskiej stoczni Conrad. Rozpoczęto tam budowę nowego, żaglowego superjachtu – Conrad C-140, który będzie łączył w sobie nowinki technologiczne i różne innowacje w zakresie projektowania. Stocznia współpracuje z Frankiem Neubeltem wielokrotnie nagradzonym projektantem jachtów architektem morskim.



Conrad C-140 to wyczynowy jacht żaglowy typu flybridge o długości 42 m. Od wyczynowego planu żagli po hybrydowy system zasilania, każdy szczegół został skrupulatnie zaprojektowany, aby zaoferować niezrównane wyrafinowanie i wydajność. Ponadto sama jednostka ma wykorzystywać nowoczesne rozwiązania w kontekście dekarbonizacji żeglugi i bycia przyjaznym dla środowiska. Zakończenie budowy planowe jest na sezon 2026.

Model C-140 to pierwszy seryjny jacht żaglowy produkowany na zamówienie. Klienci będą mogli zamówić nowoczesną jednostkę typu flybridge o długości 42-45 m z indywidualnie dostosowanymi wnętrzami, z napędem spalinowym lub hybrydowym. Przy zamówieniu jeszcze w 2024, jednostka ma być gotowa w 2028 roku.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/w-stoczni-conrad-rozpoczela-sie-budowa-nowego-superjachtu-79007>

<https://conradshipyard.com/conrad-shipyard-german-yacht-couture-frank-neubelt-yacht-studio-reveal-new-details-of-the-conrad-c-140-project/>





## Stępka położona pod prom w stoczni Remontowa



Design & Consulting. Postawiono szczególny nacisk na zastosowanie lekkich materiałów oraz implementację szerokiego zakresu rozwiązań i systemów, charakteryzujących się niskimi stratami, co w ostatecznym rozrachunku ma pozwolić na maksymalną, możliwą do osiągnięcia redukcję zużycia energii. Ma być to jednostka zgodna z wytycznymi IMO w zakresie ograniczania emisji CO<sub>2</sub> jak i dekarbonizacji żeglugi. Długość całkowita promu ma wynieść 63,65 metra, szerokość 15,5 metra i wysokość do pokładu głównego 4,8 metra. Maksymalna liczba pasażerów promu, łącznie z załogą, wyniesie 149 osób. Statek będzie też zdolny do przewozu samochodów osobowych i ciężarowych, odpowiednio 50 i 6 sztuk.

Zamawiającym jest norweska firma żeglugowa Torghatten Nord AS. Prom ma być oddany w I kwartale 2026 roku i będzie obsługiwał morskie połączenie Stornes-Bjørnerå.

*W latach 2018-2021 Remontowa Shipbuilding S.A. zbudowała łącznie sześć promów elektrycznych, w tym cztery dla armatorów z Norwegii i dwa dla odbiorców z Wielkiej Brytanii. Ponadto dla Torghatten Nord w latach 2011-2013 zbudowała osiem promów, w tym cztery o napędzie LNG. Zdobywając kontrakt na dziewięć prom dla tego armatora, włączyła się w działania na rzecz elektryfikacji jego floty oraz implementacji zielonych technologii w norweskim transporcie publicznym.*

Źródło <https://www.gospodarkamorska.pl/stepka-pod-prom-budowany-w-remontowa-shipbuilding-sa-zostala-polozona-79131>

## Ekologiczny statek do transportu ciekłego CO<sub>2</sub>. Nowa koncepcja Remontowa Marine Design & Consulting

Biuro projektowe Remontowa Marine Design & Consulting z siedzibą w Gdańsku zaprezentowało swoją koncepcję ekologicznego statku przeznaczonego do transportu ciekłego dwutlenku węgla CO<sub>2</sub>. RMDC 4580 LCO<sub>2</sub> Carrier ma wpisywać się w koncepcje dekarbonizacji żeglugi, wykorzystując nowoczesne rozwiązania związane z wykorzystaniem nisko- i zeroemisyjnych środków napędu.



Dwupaliwowy transportowiec LCO<sub>2</sub> ma wykorzystywać metanol jako główne paliwo, aby znacznie zmniejszyć emisję CO<sub>2</sub> i innych zanieczyszczeń. Alternatywnie zastosowano możliwość wykorzystania MDO jako drugiego paliwa, poprawiając elastyczność eksploatacji jednostki. Dwa niezależne zbiorniki typu C umożliwią transport do 12000 m<sup>3</sup> ciekłego CO<sub>2</sub> jak i innych ładunków, w tym choćby LPG. Mogą one być bunkrowane po instalacji dodatkowego wyposażenia do ich obsługi. Długość jednostki ma wynosić ok. 130 m, szerokość 24 m, wysokość do pokładu głównego 13 m, natomiast zanurzenie sięgać do 9,5 m. Załoga ma liczyć 12 osób.





*W związku z dążeniem do ograniczania emisji CO<sub>2</sub> i innych substancji coraz więcej firm poszukuje rozwiązania w zakresie napędu statków przeznaczonych do rybołówstwa, transportu oraz offshore. Dużym zainteresowaniem cieszą się wodór, metanol oraz baterie elektryczne, czy rozwiązania jak ożaglowanie bądź systemy smarowania powietrzem kadłuba powodujące wydajniejsze przemieszczanie się oraz zmniejszające zużycie paliwa. W ten sposób przedsiębiorstwa chcą być bardziej przyjazne środowisk, stając się atrakcyjne dla świadomych odbiorców.*

Źródło <https://www.gospodarkamorska.pl/ekologiczny-statek-do-transportu-cieklego-co2-nowa-koncepcja-remontowa-marine-design-consulting-79013>

### **Ponton MPP z CRISTA otrzymał nowe imię**

Ochrzczona jednostka to jedyny w swoim rodzaju specjalistyczny ponton, który będzie pracować przy budowie tunelu łączącego Danię i Niemcy. Konstrukcja najpierw, w trakcie budowy, znana była pod swoim numerem budowy NB 131, następnie pod nazwą MPP (Multi Purpose Pontoon). Obecnie armator, duńska spółka Femern Link Contractors, oficjalnie nadała jej nowe imię – Maya. W ceremonii wzięli udział przedstawiciele stoczni CRIST.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/slynnny-ponton-mpp-z-crista-otrzymal-nowe-imie-79031>

### **Vigilant już na wodzie. Karstensen woduje statek w Gdańsku**



3 lipca 2024 roku odbyło się wodowanie w Karstensen Shipyard Poland. Tym razem jest to Vigilant (PD 365), niewielka jednostka przeznaczona do połowu ryb głębinowych, znajdujących się na większych głębokościach. Ma 36 m długości i tonaż wynoszący 520 GT. Statek został w ubiegłym roku zamówiony przez przedsiębiorstwo Lunar Fishing, które ma swoją siedzibę w Szkocji. Firma będzie go wykorzystywać do połowów na Morzu Północnym.

*To nie pierwszy statek budowany przez Karstensen dla szkockiego zamawiającego. W 2019 roku zwodowano kadłub większego Lunar Bow, który tak jak inne jednostki trafił następnie do stoczni Karstensens Shipyard A/S, gdzie zostały przeprowadzone prace wykończeniowe i przekazanie klientowi.*

Źródło <https://www.gospodarkamorska.pl/vigilant-juz-na-wodzie-karstensen-woduje-kolejny-statek-w-gdansk-79010>

### **W Karstensenie zwodowano następny statek rybacki. Herøyhav już na wodzie**

W dniu 5 lipca 2024 roku, odbyło się następne wodowanie w Karstensen Shipyard Poland. Projekt budowanego w polskiej stoczni statku został opracowany przez Karstensens Skibsværft A/S. Rybacki statek Herøyhav, ma 75 m długości i pojemność brutto wynoszącą 3200 GT.



*To już trzecie w tym roku i czwarte ogółem wodowanie z użyciem pochylni w Karstensenie od czasu przeniesienia stoczni z Gdyni do Gdańska. Dzięki zmianie lokalizacji i przejęciu infrastruktury, w tym pochylni B1 oraz zielonych dźwigów Kone, zakład mógł zwiększyć wydajność budowy kolejnych statków.*

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/w-karstensenie-zwodowano-kolejny-statek-rybacki-heroyhav-juz-na-wodzie-79073>



## V Polsko-Katarskie Forum Nowych Technologii. Zawarto porozumienie o współdziałaniu w branży stoczniowej

Ministerstwo Rozwoju i Technologii poinformowało, że Polska zawarła porozumienia z Katarą o współdziałaniu m.in. w branży stoczniowej. Odbyło się to w trakcie V Polsko-Katarskiego Forum Nowych Technologii, które zostało zorganizowane w Warszawie. Jego organizatorami, obok resortu, były Polska Agencja Inwestycji i Handlu (PAIH) oraz Ambasada RP w Dausze.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/v-polsko-katarskie-forum-nowych-technologii-zawarto-porozumienie-o-wspoldzialaniu-w-branzy-stoczniowej-79065>

## Blue Armada Robotics oraz HydroSurv podpisują umowę partnerską

Blue Armada Robotics, polska firma zajmująca się automatyzacją pozyskiwania danych oceanograficznych, należąca do klastra European Leaders of Offshore Renewable Energy (ELBE), ogłosiła nawiązanie partnerstwa z producentem morskich jednostek bezzałogowych (USV) firmą HydroSurv. W ramach tej współpracy Blue Armada nabyła swoją pierwszą jednostkę typu REAV-60, co stanowi strategiczny krok na drodze rozwoju działalności firmy na Morzu Bałtyckim oraz dalszej ekspansji międzynarodowej w tym poprzez strategiczną współpracę z europejskim klastrem ELBE także w kierunkach Ameryki Północnej i Azji.

*Ta pierwsza akwizycja stanowi kamień węgielny dla floty Blue Armada Robotics, którą w nadchodzącym czasie firma planuje powiększyć o kolejne jednostki z zamiarem prowadzenia bezzałogowych inspekcji m.in. morskich farm wiatrowych poza linią horyzontu (tzw. BVLOS).*

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/blue-armada-robotics-oraz-hydrosurv-podpisuja-umowe-partnerska-79109>

## PGZ i Rohde & Schwarz podpisują kolejną umowę w sprawie wyposażenia dla fregat programu "Miecznik"



Okrętów i będą stacjonować w Porcie Wojennym Gdynia.

W dniu 9 lipca roku, Rohde & Schwarz poinformował o podpisaniu kontraktu z Polską Grupą Zbrojeniową w sprawie programu "Miecznik", obejmującego dostawę wyposażenia dla trzech wielozadaniowych fregat dla polskiej Marynarki Wojennej. Firma z Niemiec ma być partnerem systemowym i integratorem architektur bezpiecznej łączności i elektronicznych środków wsparcia na okrętach, które wejdą w skład Dywizjonu Okrętów Bojowych 3. Floty i

*Od dnia 6 sierpnia 2023 roku, trwa budowa pierwszej z trzech fregat programu "Miecznik", przyszłego ORP Wicher. Położenie stępki odbyło się w dniu 31 stycznia 2024 roku, a wodowanie jest planowane na 2026 rok. Wszystkie okręty tej serii mają zostać dostarczone do zamawiającego w latach 2029-2031.*

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/pgz-i-rohde-schwarz-podpisuja-kolejna-umowe-w-sprawie-wyposazenia-dla-fregat-programu-miecznik-79180>





## **Paweł Lulewicz zakończył kadencję na stanowisku prezesa zarządu PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o.**

15 lipca 2024 roku zakończyła się 4-letnia (2020-2024) kadencja dotychczasowego prezesa zarządu PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o. Kończąc swoją pracę na tym stanowisku podsumował on osiągnięcia stoczni i zwrócił uwagę na przyszłe wyzwania. Wskazał, że czas jego urzędowania był skomplikowany ze względu na choćby pandemię COVID-19, czy rozpoczęcie największej inwestycji w zakresie budownictwa okrętowego – budowy trzech fregat programu „Miecznik”. Kończąc pracę na swoim stanowisku podziękował całemu zespołowi stoczni i wskazał na stojące przed nim wyzwania, wśród nich przede wszystkim dokończenie budowy pierwszej, wielozadaniowej fregaty programu "Miecznik", przyszłego ORP Wicher, a także zbudowanie dwóch kolejnych - ORP Burza i ORP Huragan.

*Pod koniec czerwca br. Rada Nadzorcza spółki PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o. ogłosiła nabór na stanowiska Prezesa Zarządu oraz dwóch Członków Zarządu. Zgłoszenia można było składać do 5 lipca 2024 roku.*

*Paweł Lulewicz posiada kilkunastoletnie doświadczenie w instytucjach odpowiedzialnych za rozwój przedsiębiorczości i innowacyjności w biznesie. Ukończył m.in. dwujęzyczne studia MBA w Wyższej Szkole Bankowej w Gdańsku, University of Northampton a także rachunkowości oraz zarządzania procesem transferu technologii w warszawskiej Szkole Głównej Handlowej.*



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.**

ul. Pułaskiego 8, 81-368 Gdynia

+48 58 627 24 67

office@actiaforum.pl

www.actiaforum.pl

