

Przegląd wybranych wydarzeń rynkowych z sektorów gospodarki morskiej:

- portowo-logistycznego
- offshore
- stoczniowego



Nr 9

Sierpień: część I

Przegląd wraz z komentarzami obejmuje okres 01.08.-16.08.2024r.



Sektor portowo-logistyczny

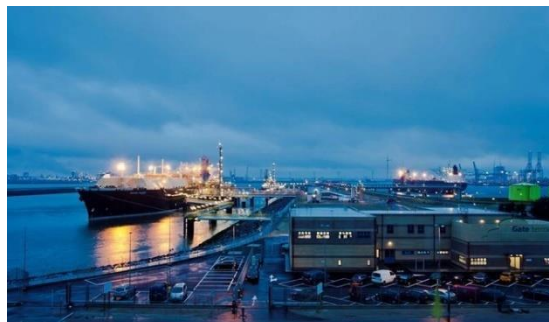
Dariusz Daskoczek nowym dyrektorem Polskiej Żeglugi Morskiej

Nowym dyrektorem Polskiej Żeglugi Morskiej został Dariusz Daskoczek, który związany jest ze spółką od 29 lat. W konkursie uzyskał on stuprocentowe poparcie członków komisji. Pracował m.in. jako operator w Zakładzie Eksploatacji Floty PŻM, zasiadał w Radzie Pracowniczej, był jej przewodniczącym. W ostatnich latach kierował największą z peżetemowskich spółek – Żegluga Polska SA. W kwietniu br., po odwołaniu poprzedniego dyrektora naczelnego PŻM Andrzeja Wróblewskiego, pełnił funkcję „tymczasowego kierownika” przedsiębiorstwa.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/dariusz-daskoczek-nowym-dyrektorem-polskiej-zeglugi-morskiej-79592>

Uniper produkuje bioLNG w terminalu w Rotterdamie

Z początkiem sierpnia br., Niemiecki koncern Uniper rozpoczął konwersję biometanu na bioLNG w terminalu gazowym Gate w Rotterdamie. Wykorzystując istniejącą infrastrukturę, Uniper produkuje bioLNG, które jest certyfikowane w ramach międzynarodowego programu ISCC. Surowcem jest biogaz produkowany w UE, przekształcany w biometan i wprowadzany do holenderskiej sieci gazowej. Następnie biometan jest skraplany w terminalu z wydajnością około 100 tys. ton rocznie. Uniper planuje używać bioLNG do zasilania swoich statków.



W kontekście polskich portów, rozwój technologii związanej z bioLNG w Rotterdamie może być inspiracją do zwiększenia inwestycji w podobne projekty w Polsce. Główne polskie porty już teraz odgrywają kluczową rolę w imporcie LNG, ale możliwość produkcji bioLNG mogłaby wzmocnić ich pozycję na rynku paliw alternatywnych. Warto rozważyć adaptację istniejącej infrastruktury na potrzeby biometanu i bioLNG, co przyczyniłoby się do rozwoju zielonej gospodarki w Polsce.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/uniper-produkuje-biolng-w-terminalu-w-rotterdamie-79650>

Pozwolenie wodnoprawne dla FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) Offshore

30 lipca br. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku wydał pozwolenie wodnoprawne na budowę urządzeń wodnych i gazociągu przesyłowego na obszarach zagrożonych powodzią, co jest kluczowe dla realizacji morskiej części Terminalu FSRU. Decyzja ta, posiadająca rygor natychmiastowej wykonalności, stanowi istotny krok w projekcie FSRU Offshore. Prace postępują zgodnie z harmonogramem, a inwestycja uzyskała również wsparcie Komisji Europejskiej w wysokości 19,6 mln euro w ramach programu „Łącząc Europę” (CEF).

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/jest-pozwolenie-wodnoprawne-dla-fsru-offshore-79626>

Przewozy kolejowe potrzebują wsparcia

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), Ignacy Góra, w sprawozdaniu za 2023 rok, podkreślił konieczność pilnego wsparcia dla kolejowego transportu towarów, aby mógł skutecznie konkurować z transportem drogowym. Sugeruje on m.in. wprowadzenie dopłat do przewozów kolejowych, opłat dla ciężarówek zależnych od ich masy i przebytej odległości, a także cyfryzację sektora. Góra zauważył, że rynek przewozów towarowych koleją w Polsce zmaga się z trudnościami, w tym spadkiem przewiezionej masy o 16,8 mln ton w 2023 roku, co jest częścią długotrwałego trendu spadkowego.

W kontekście polskich portów, wzmocnienie transportu kolejowego jest kluczowe dla zwiększenia efektywności i zrównoważonego rozwoju logistyki portowej. Porty w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu mogłyby zyskać na lepszej integracji z kolejowym transportem intermodalnym, co zmniejszyłoby zależność od transportu drogowego, obniżyło emisje i usprawniło łańcuch dostaw. Wprowadzenie zaproponowanych przez UTK rozwiązań mogłoby wesprzeć rozwój polskich portów jako kluczowych hubów logistycznych w Europie.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/prezes-utk-przewozy-towarow-koleja-musza-otrzymac-pilne-wsparcie-79613>

Kryzys w PKP Cargo

PKP Cargo, największy kolejowy przewoźnik towarowy w Polsce, stoi przed poważnymi wyzwaniami. W obliczu trudnej sytuacji finansowej, sąd rejonowy w Warszawie otworzył postępowanie restrukturyzacyjne spółki, a zarządca sądowy został wyznaczony do nadzorowania procesu. W ramach restrukturyzacji planowane są zwolnienia grupowe, które mogą objąć do 30% pracowników, co ma przynieść znaczne oszczędności. Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych zabezpieczył wypłaty wynagrodzeń na lipiec. Związki zawodowe naciskają na restrukturyzację, która odbuduje pozycję spółki, zamiast ją osłabiać.

Sytuacja PKP Cargo jest kluczowa dla polskiej logistyki, zwłaszcza w kontekście transportu towarów do i z portów morskich, takich jak Gdańsk czy Gdynia. Problemy finansowe PKP Cargo mogą wpłynąć na efektywność łańcuchów dostaw, które są zależne od sprawnej obsługi kolejowej. W obliczu wzrostu znaczenia transportu intermodalnego, stabilność PKP Cargo jest niezbędna dla zapewnienia ciągłości operacji logistycznych w Polsce i utrzymania konkurencyjności polskich portów na arenie międzynarodowej. Dlatego kluczowe jest, aby restrukturyzacja PKP Cargo była przeprowadzona w sposób, który nie tylko obniży koszty, ale również poprawi efektywność i integrację z innymi gałęziami transportu.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/zwiazkowcy-z-ppk-cargo-rozmawiali-z-wyznaczona-przez-sad-zarzadca-o-scenariuszach-na-przyszlosc-79612>

Polska jako potęga w transporcie drogowym

W 2023 roku Polska potwierdziła swoją pozycję jako jeden z kluczowych krajów w europejskim transporcie drogowym, odpowiadając za 20,3% tonokilometrów w UE. Polscy przewoźnicy dominują na trasach wewnątrzunijnych, zwłaszcza na połączeniach z Niemcami, które stanowią drugi największy wolumen towarowy w UE. Mimo nieznacznego spadku w przewozach drogowych w Polsce w porównaniu do 2022 roku, polski sektor transportu drogowego pozostaje kluczowy dla przepływu towarów w Europie.



Dominacja Polski w europejskim transporcie drogowym ma bezpośredni wpływ na przeladunki w polskich portach. Silna pozycja polskich przewoźników drogowych ułatwia efektywne łączenie transportu morskiego z lądowym, co zwiększa przepustowość i atrakcyjność portów w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu jako hubów logistycznych. Wysoka mobilność i efektywność polskiego transportu drogowego wspiera szybki obrót towarów w portach, co może prowadzić do zwiększenia ich znaczenia w globalnych łańcuchach dostaw. Jednakże, aby utrzymać ten trend, kluczowe będzie dalsze inwestowanie w infrastrukturę portową oraz logistykę intermodalną, aby sprostać rosnącym wymaganiom rynku.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/polska-wciaz-europejska-potega-w-transporcie-drogowym-79608>

Dokonano warunkowego odbioru tymczasowego podprojektów w ramach inwestycji Polimery Police

Na koniec lipca br. Grupa Azoty Polyolefins podpisała z Hyundai Engineering protokoły warunkowego odbioru tymczasowego dla instalacji polipropylenu oraz terminala przeladunkowo-magazynowego w ramach projektu Polimery Police. Procedura ta pozwala na przejęcie zarządzania produkcją przez Grupę Azoty Polyolefins, umożliwiając produkcję 437 tys. ton polipropylenu rocznie i 429 tys. ton propylenu. Formalne przejęcie projektu jest uzależnione od dalszych ustaleń między stronami. Projekt Polimery Police obejmuje również morski terminal gazowy, kluczowy dla dostaw surowców do produkcji. Budżet projektu Polimery Police to ponad 7,2 mld zł. Budowa kompleksu Polimery Police rozpoczęła się w styczniu 2020 roku.



Inwestycja w Polimery Police to znaczący krok w rozwoju polskiej gospodarki i logistyki morskiej. Nowy kompleks chemiczny, zintegrowany z morskim terminalem, zwiększy przepustowość polskich portów, zwłaszcza w zakresie obsługi surowców chemicznych. Dzięki temu polskie porty, takie jak Police, mogą stać się ważnymi punktami na mapie europejskiego transportu morskiego, co wzmocni pozycję Polski w międzynarodowej wymianie handlowej. Realizacja projektu przyczyni się także do wzrostu eksportu polskich produktów chemicznych, co pozytywnie wpłynie na całą gospodarkę.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/dokonano-warunkowego-odbioru-tymczasowego-podprojektow-w-ramach-inwestycji-polimery-police-79601>

Elektroniczny konosament zmienia branżę transportu morskiego

Przeprowadzono wywiad z Przemysławem Głodkiem, ekspertem MSC Poland ds. elektronicznego konosamentu (eBL), dotyczy rewolucji, jaką przynosi w branży transportu morskiego wprowadzenie cyfrowego dokumentu eBL. Jest to elektroniczna wersja tradycyjnego konosamentu, która zachowuje te same funkcje i wartość prawną, ale oferuje liczne korzyści, takie jak szybkość, efektywność kosztowa, bezpieczeństwo oraz zrównoważony rozwój. Dzięki technologii blockchain, eBL zapewnia integralność danych i minimalizuje ryzyko fałszerstw. MSC Poland wdrożyło eBL w 2020 roku i obserwuje rosnące zainteresowanie klientów, co potwierdza, że rozwiązanie to ma potencjał, by stać się nowym standardem w branży transportowej do 2030 roku.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/wywiad-z-przemyslawem-glodkiem-ekspertem-msc-poland-ds-elektronicznego-konosamentu-ebl-o-tym-jak-ten-cyfrowy-dokument-zmienia-branze-transportu-morskiego-79794>

Maersk kontynuuje plan odnowienia floty w myśl dekarbonizacji żeglugi

Na początku sierpnia br. A.P. Møller-Mærsk, jeden z największych operatorów w branży żeglugi morskiej, wspomniał o kontynuacji programu ograniczania emisji CO₂, rozpoczęty w 2021 roku. W ramach tego programu, Maersk inwestuje w nowe, dwupaliwowe statki, które mogą korzystać z paliw niskoemisyjnych, takich jak metanol i skroplony biometan. Firma planuje utrzymanie floty na poziomie około 4,3 miliona TEU, zastępując starsze jednostki nowymi, bardziej ekologicznymi statkami. Do 2030 roku, 25% floty Maersk będzie wyposażone w silniki dwupaliwowe, co ma przyczynić się do osiągnięcia celu zerowej emisji gazów cieplarnianych netto do 2040 roku.



Firma stawia na elastyczność i różnorodność paliwową, co ma zapewnić konkurencyjność i zgodność z przyszłymi regulacjami. Przykładem nowoczesnego podejścia jest kontenerowiec Laura Maersk, napędzany ekologicznym metanolem, który zawinął do Portu Gdynia. Maersk planuje dalszy rozwój floty z naciskiem na zrównoważony rozwój i redukcję emisji.

Polska, z racji swojego położenia nad Bałtykiem i znaczących portów, takich jak Gdańsk i Gdynia, może odnieść korzyści z globalnych trendów dekarbonizacji w żegludze. Modernizacja floty przez takich gigantów jak Maersk może przyciągnąć do polskich portów więcej nowoczesnych, ekologicznych statków, co z kolei może zwiększyć ruch towarowy i wzmocnić pozycję Polski na mapie morskiej logistyki. To także szansa dla polskich stoczni i firm dostarczających technologie dla sektora morskiego, aby angażować się w rozwój zrównoważonych rozwiązań transportowych.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/maersk-kontynuuje-plan-odnowienia-floty-w-mysl-dekarbonizacji-zezlugi-79787>

Nowa rzeczniczka Portów Szczecin i Świnoujście

Od 1 sierpnia br. do Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA dołączyła Weronika Goćłowska, obejmując stanowisko rzeczniczki prasowej. W ZMPSiŚ będzie odpowiadać za kontakt z mediami, a także strategię komunikacji zewnętrznej oraz wewnętrznej spółki. Od lat działa blisko tematów morskich.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/nowa-rzeczniczka-portow-szczecin-i-swinoujście-juz-na-pokladzie-79753>

Nowy oceaniczny kontenerowiec OOCL Sweden w Baltic Hub

30 lipca br. do gdańskiego porty przyplłynął nowy kontenerowiec linii OOCL. Przystanek w Baltic Hub był częścią dziewiczego rejsu jednostki, która dopiero w kwietniu 2024 roku została oficjalnie ochrzczona, a w czerwcu weszła do eksploatacji.

Kontenerowiec OOCL Sweden to nowa jednostka linii żegludowej OOCL. Statek o długości 399 m i szerokości 61 m może przewozić 24 188 TEU. Jest jednym z



dwunastu "mega kontenerowców" zamówionych przez OOCL. Wszystkie zostały wyposażone w dwupaliwowe silniki przystosowane do wykorzystania biometanolu. OOCL Sweden przyplłynął do Gdańska 30 lipca 2024 roku i zacumował przy nabrzeżu T2 w Baltic Hub, gdzie rozpoczęto przeładunek kontenerów. Po opuszczeniu Gdańska, statek udał się do Wilhelmshaven, kontynuując swoją trasę między Azją a Europą.

Przybycie OOCL Sweden do Baltic Hub w Gdańsku potwierdza rosnące znaczenie tego portu na mapie globalnej żeglugi. Port w Gdańsku staje się kluczowym węzłem w handlu między Azją a Europą, przyciągając coraz większe jednostki i zwiększając swoją pojemność przeładunkową. Dzięki temu, Baltic Hub może odgrywać znaczącą rolę w obsłudze mega kontenerowców, co zwiększa jego konkurencyjność w regionie Morza Bałtyckiego. To także szansa na dalszy rozwój infrastruktury portowej i logistycznej w Polsce, co może przyciągnąć więcej inwestycji i stworzyć nowe miejsca pracy w regionie.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/oocl-sweden-w-dziewicznym-rejsie-do-baltic-hubu-79685>

Największy na świecie statek do przewozu pojazdów Höegh Aurora gotowy do wyruszenia w dziewiczy rejs

Höegh Autoliners wprowadza do swojej floty nowy statek, Höegh Aurora, który jest największym na świecie statkiem do przewozu samochodów i ciężarówek (PCTC). Jest to pierwszy z serii 12 jednostek klasy Aurora, budowanych w Chinach i zaprojektowany z myślą o dekarbonizacji żeglugi. Statek może przewozić 9100 samochodów na 14 pokładach, w tym pojazdy elektryczne (o nośności 16250 DWT), a jego napęd oparty jest na silnikach przystosowanych do oleju napędowego, LNG, amoniaku i metanolu. Höegh Aurora ma znacznie zredukować emisję CO₂, co wpisuje się w cel firmy osiągnięcia zerowej emisji netto do 2040 roku.



Aby zrealizować to przedsięwzięcie, przedsiębiorstwo otrzymało 5 marca 2024 roku prawie 14 mln dolarów (146 mln koron norweskich) z funduszy Enova w ramach wdrażania rozwiązań zapewniających wykorzystanie alternatywnego i zrównoważonego paliwa w jak dotąd dwóch zaplanowanych statkach, niemniej wszystkie jednostki zostały zaprojektowane jako korzystające z silnika zasilanego skroplonym gazem ziemnym (LNG) i olejem o niskiej zawartości siarki, posiadając także certyfikat DNV dotyczący gotowości do stosowania amoniaku.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/najwiekszy-na-swiecie-statek-do-przewozu-pojazdow-hegh-aurora-gotowy-do-wyruszenia-w-dziewiczy-rejs-79701>

Prom Cracovia w rękach algierskiego przewoźnika

W sierpniu br. nowy algierski przewoźnik – Nouris El Bahr Ferries ogłosił połączenie promowe pomiędzy Algierią a Francją, obsługiwane na pokładzie promu Cracovia.

Nowa linia promowa między Marsylią a Béjaïa ma zostać uruchomiona 23 sierpnia 2024 roku. Pomimo podpisanej umowy czarterowej, prom ten nadal przebywa w Polsce z powodu opóźnień administracyjnych. Firma dąży do trwałego zakorzenienia swojej działalności na Morzu Śródziemnym, konkurując z dominującym na algierskim rynku Algérie Ferries.



Cracovia, prom mogący pomieścić 650 pasażerów oraz różne pojazdy, ma być kluczowym elementem strategii rozwoju firmy, która chce zaoferować wyjątkowe usługi transportowe w regionie. Polferries, polski operator promowy, który czarteruje Cracovię, zostanie z dwoma promami na trasie Świnoujście-Ystad, po przekazaniu Cracovii do Nouris El Bahr.

Czarter promu Cracovia przez Nouris El Bahr Ferries może mieć znaczący wpływ na działalność Polferries. Z jednej strony, Polferries zyskuje korzyści finansowe z wynajmu promu, co może wspierać jego operacje i dalszy rozwój. Z drugiej strony, utrata Cracovii zmniejsza zdolności przewozowe Polferries na trasie Świnoujście-Ystad, co może ograniczyć ofertę i potencjalnie wpłynąć na zdolność do obsługi rosnącego popytu. To wyzwanie może jednak zostać złagodzone przez wprowadzenie nowego promu Varsovia. Niemniej jednak, aby utrzymać konkurencyjność, Polferries będzie musiało efektywnie zarządzać swoją flotą i rozważyć dalsze inwestycje lub optymalizację tras, aby zminimalizować wpływ zmniejszenia liczby dostępnych jednostek.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/prom-cracovia-w-rekach-algierskiego-przewoznika-79813>

https://www.facebook.com/photo.php?fbid=122112037406389456&set=a.122112037502389456&type=3&ref=embed_post

Loconi Intermodal dołącza do globalnej rodziny PSA International

W pierwszej połowie sierpnia br. Loconi Intermodal SA, jeden z wiodących operatorów intermodalnych w Polsce, ogłosił zawarcie przedwstępnej umowy sprzedaży większościowego pakietu akcji spółki PSA Baltics N.V., spółce zależnej PSA International, globalnego lidera w zarządzaniu portami. PSA International zarządza ponad 60 terminalami morskimi i kolejowymi na całym świecie.

Lidia Dziewierska, prezes Loconi Intermodal, wyraziła zadowolenie z zawartej umowy, podkreślając, że udział PSA International w spółce wzmocni ofertę usług Loconi i umocni jej pozycję na rynku intermodalnym w Europie Środkowej. Zgodnie z umową, która wymaga jeszcze zatwierdzenia przez odpowiednie organy regulacyjne, PSA nabędzie 85% udziałów w Loconi, a ATC CARGO zachowa 15%. Wycena całej spółki wynosi około 118 mln PLN.

PSA International, który posiada również 40% udziałów w terminalu Baltic Hub w Gdańsku, postrzega transport intermodalny jako kluczowy obszar rozwoju w Europie. Przejęcie ma na celu wzmocnienie oferty usług Loconi, inwestycje w infrastrukturę oraz wprowadzenie innowacyjnych rozwiązań, co wpisuje się w cele redukcji emisji CO₂ w UE.

Przejęcie Loconi Intermodal przez PSA International to ważny krok dla polskiego sektora transportu intermodalnego. Pokazuje rosnące znaczenie rozwiązań intermodalnych w Europie, zwłaszcza w kontekście dążenia do zmniejszenia emisji CO₂ i zwiększenia efektywności transportu. Dla Polski, będącej kluczowym węzłem tranzytowym w Europie Środkowej, ta inwestycja obiecuje wzmocnienie możliwości logistycznych, wsparcie działalności portów oraz modernizację infrastruktury transportowej. Integracja usług Loconi z globalnym doświadczeniem PSA może przynieść korzyści w postaci lepszej łączności i bardziej zrównoważonych rozwiązań transportowych, co pozytywnie wpłynie na gospodarkę narodową i strategiczną rolę Polski w europejskiej sieci logistycznej.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/loconi-intermodal-dolacza-do-globalnej-rodziny-psa-international-79853>

Nowy statek we flocie Chipolbrok

6 sierpnia br. odbyła się ceremonia nadania imienia nowemu statkowi we flocie Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego (Chipolbrok). Statek, nazwany m/v Boym, został ochrzczony przez Kalinę Klejbor, dyrektorkę finansową firmy. Boym jest szóstym statkiem z serii dużych jednostek wielozadaniowych o nośności 62 tys. ton i trzydziestym trzecim statkiem Chipolbroku.

Nowy statek, spełniający wymagania emisyjne fazy 3 dla indeksu EEDI, wpisuje się w strategię firmy dotyczącą zrównoważonego rozwoju. Boym, o wymiarach 199,9 m długości, 32,26 m szerokości i 19,3 m głębokości, jest wyposażony w cztery dźwigi zdolne do podnoszenia ładunków o wadze do 300 ton. Posiada pięć dużych ładowni z ruchomymi międzypokładami, co umożliwi elastyczny transport ładunków ponadgabarytowych, w tym elementów farm wiatrowych.

W pierwszym rejsie statek przewiezie komponenty sześciu wież wiatrowych oraz transformatory z Chin do Australii. Patronem statku został Michał Piotr Boym, XVII-wieczny jezuita i misjonarz, który odegrał istotną rolę w budowaniu relacji między Dalekim Wschodem a Zachodem.





Wprowadzenie m/v Boym do floty Chipolbroku jest znaczącym krokiem w kierunku modernizacji i zrównoważonego rozwoju w polskim sektorze żeglugi. Nowoczesny statek z zaawansowanymi rozwiązaniami technologicznymi i ekologicznymi podkreśla zaangażowanie Chipolbroku w redukcję emisji i innowacje w transporcie morskim. Dzięki swojej wielkości i elastyczności w przewozie ładunków, Boym wzmocni pozycję Chipolbroku na globalnym rynku, zwłaszcza na kluczowych trasach między Azją a Europą, Australią oraz obu Amerykami. Dla Polski oznacza to nie tylko rozwój lokalnych możliwości transportowych, ale także wzmocnienie pozycji w międzynarodowej logistyce. Działania takie przyczyniają się do zwiększenia konkurencyjności i wpływają na pozytywny wizerunek polskiego sektora transportowego na arenie międzynarodowej.

Źródło: <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/56223-nowy-statek-we-flocie-chipolbrok>

PGE Baltica ogłosiła przetarg na generalnego wykonawcę swojej bazy w Ustce

PGE Baltica poszukuje generalnego wykonawcy do zaprojektowania i budowy bazy operacyjno-serwisowej w Ustce, która będzie obsługiwać morskie farmy wiatrowe. Baza obejmie budynek administracyjny, magazyn, plac manewrowy oraz nabrzeże dla statków serwisowych. Projekt ma na celu ożywienie portu w Ustce i stworzenie około 100 miejsc pracy. Inwestycja jest częścią Programu Offshore Grupy PGE, który zakłada budowę farm wiatrowych Baltica, mających osiągnąć ponad 7 GW mocy do 2040 roku. W projekt zaangażowane są głównie polskie firmy.

Źródło: <https://www.portalmorski.pl/offshore/56258-pge-baltica-oglosila-przetarg-na-generalnego-wykonawce-swojej-bazy-w-ustce>

Rusza przetarg na wykonawcę przebudowy falochronów w Darłowie

Urząd Morski w Szczecinie ogłosił przetarg na przebudowę falochronów w Porcie Darłowo, finansowaną z Krajowego Planu Odbudowy. Projekt obejmuje przebudowę zachodniego falochronu i budowę nowej ostrogi, mających na celu poprawę warunków falowania w porcie oraz zabezpieczenie falochronu przed erozją. Inwestycja, planowana na lata 2024–2026, ma również na celu wsparcie rozwoju portu, który przygotowuje się do obsługi morskich farm wiatrowych. Oferty przetargowe można składać do 12 września 2024 roku.



Źródło <https://www.gospodarkamorska.pl/rusza-przetarg-na-wykonawce-przebudowy-falochronow-w-darlowie-79926>

Podatki marynarskie Polska – Dania. Wymiana informacji podatkowych w 2024 roku

Polskie urzędy skarbowe rozpoczęły kontrolę dochodów marynarzy pracujących dla duńskich pracodawców, w wyniku wymiany informacji podatkowych z Danią. Od 1 stycznia 2021 roku obowiązuje metoda proporcjonalnego zaliczenia, która wpływa na opodatkowanie dochodów tych marynarzy. W przypadku pracy na duńskich statkach międzynarodowych, marynarze nie muszą deklarować dochodów w Polsce, chyba że uzyskują inne dochody podlegające opodatkowaniu w Polsce. Natomiast marynarze pracujący na wodach terytorialnych Danii muszą złożyć deklarację PIT, z możliwością skorzystania z ulgi abolicyjnej.

Kontrole te mogą zwiększyć wpływy do polskiego budżetu poprzez lepsze egzekwowanie obowiązków podatkowych. Zmiana przepisów może również wpłynąć na atrakcyjność zatrudnienia w sektorze morskim, co w dłuższym okresie może prowadzić do zmian w strukturze zatrudnienia w polskich portach i branży morskiej. Efektywne zarządzanie opodatkowaniem marynarzy może pozytywnie wpłynąć na konkurencyjność polskich firm żeglugowych, wzmocnić rozwój portów oraz przyciągnąć więcej inwestycji do sektora morskiego.

Źródło <https://www.gospodarkamorska.pl/podatki-marynarskie-polska-dania-wymiana-informacji-podatkowych-w-2024-roku-79576>



Sektor offshore

Morskie farmy wiatrowe

RDOŚ wydał jedną z kluczowych decyzji ws. budowy infrastruktury przesyłowej BC-Wind

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku (RDOŚ) wydała decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa infrastruktury przesyłowej energii elektrycznej z Morskiej Farmy Wiatrowej BC-Wind do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego”. Infrastruktura będzie zlokalizowana na obszarze morskim Rzeczypospolitej Polski – w wyłącznej strefie ekonomicznej, w morzu terytorialnym i w morskich wodach wewnętrznych oraz na lądzie – na obszarze gminy Choczewo (powiat wejherowski, województwo pomorskie).

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/rdos-wydal-jedna-z-kluczowych-decyzji-dotyczacej-budowy-infrastruktury-przesylowej-bc-wind/>

Polska firma wykona projekt koncepcyjny dla MFW Baltica 1

PGE Baltica podpisała umowę z firmą ENERGOPROJEKT-KATOWICE SA na wykonanie projektu koncepcyjnego dla MFW Baltica 1. Zakres prac obejmuje wykonanie analiz elektrycznych, w tym m.in. przepływu mocy w stanach ustalonych oraz zakłóceń, analiz zwarciovych czy wstępnych analiz harmonicznych. Jednocześnie wykonywane będą m.in. analizy kosztowe oraz niezawodności. Powstała w ich wyniku dokumentacja będzie wykorzystana do dalszych prac projektowych w zakresie wyprowadzenia mocy z MFW Baltica 1.

Projekt MFW Baltica 1 o mocy ok. 0,9 GW jest jednym z trzech realizowanych obecnie przez Grupę PGE projektów na Morzu Bałtyckim. Projekt ma już m.in. pozwolenie lokalizacyjne i umowę przyłączeniową, a za sobą pierwszy pełny rok badań wietrzności, prądów morskich i zafalowania. PGE Baltica rozpoczęła w tym roku badania podłoża gruntu dla części lądowej inwestycji i podpisała umowę na wykonanie wstępnych badań geotechnicznych dna morskiego oraz na wykonanie badań geologicznych dotyczących przewiertu ląd – morze a także wybrała projektanta geotechnicznego oraz konstrukcyjnego dla etapu rozpoznania podłoża inwestycji i na trasie kabla eksportowego. MFW Baltica 1 zostanie uruchomiona po 2030 roku.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/polska-firma-wykona-projekt-koncepcyjny-dla-mfw-baltica-1/>

Ocean Infinity zakończył badania dna morskiego dla MFW Baltica 2

Amerykańska firma Ocean Infinity zakończyła badania dna morskiego w celu zidentyfikowania podpowierzchniowych głazów na obszarze, na którym powstanie MFW Baltica 2 oraz morskie stacje transformatorowe (OSS). Zespół projektowy z siedzibą w centrum operacyjnym Ocean Infinity w Göteborgu wykorzystał echosondę wielowiązkową (MBES) i wielokanałowy sprzęt sejsmiczny 3D o ultrawysokiej rozdzielczości (3D-UHRS), które zostały rozmieszczone ze statku Ocean Infinity Armada na długości 540 km. Kluczem do sukcesu projektu było wykorzystanie zdalnego zarządzania danymi w czasie rzeczywistym. Dzięki systemowi zdalnego gromadzenia danych Ocean Infinity, dane pomiarowe były dostępne dla zespołu przetwarzającego w biurze.



Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/ocean-infinity-zakonczyl-badania-dna-morskiego-dla-baltica-2-2/>



Lądowa stacja transformatorowa dla Bałtyk 3 z pozwoleniem na budowę

26 lipca br. Wojewoda Pomorski zatwierdził projekt zagospodarowania terenu i projektu architektoniczno-budowlanego oraz udzielił pozwolenie na budowę lądowej stacji elektroenergetycznej 220/400 kV służącej do wyprowadzenia mocy z MFW Bałtyk 3. Przedsięwzięcie powstanie na terenie gminy Ustka w obrębie Pęplino.

W połowie lipca Wojewoda Pomorski wydał również pozwolenie na budowę linii 400 kV służącej do wyprowadzenia mocy z MFW Bałtyk 3, a także dla samego projektu MFW.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/ladowa-stacja-transformatorowa-dla-baltyk-3-z- pozwoleniem-na-budowe/>

Zakłady produkcyjne

Krok bliżej budowy zakładu produkcji łopatek wiatrowych w Szczecinie



Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie (RDOŚ) zgromadził już materiał dowodowy niezbędny do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla budowy zakładu produkcji łopatek do turbin wiatrowych firmy Vestas wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Szczecinie Skolwinie. Wydanie DŚU przewiduje się na 6 września 2024 roku.

W połowie lutego 2024 roku, Vestas rozpoczął rekrutację personelu do swoich dwóch fabryk w Szczecinie – fabryki łopatek morskich i fabryki montażu gondoli. Obie mają zapewnić ponad 1 700 bezpośrednich miejsc pracy do 2026 roku.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/krok-blizej-budowy-zakladu-produkcji-lopatek-wiatrowych-w-szczecinie/>

Windar złożył wniosek o pozwolenie na budowę fabryki wież wiatrowych w Szczecinie

15 lipca br. do Wojewody Zachodniopomorskiego wpłynął wniosek o pozwolenie na budowę zakładu do produkcji wież oraz fundamentów turbin dla morskich i lądowych farm wiatrowych w Szczecinie. Do wniosku załączono decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 31 lipca 2023 roku, wydaną przez Prezydenta Miasta Szczecin. Inwestycja ma zostać zrealizowana przez hiszpańską spółkę Windar Renovables i uruchomiona w 2026 roku.

W styczniu 2024 roku, Windar Polska Sp. z o.o. podpisała z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA umowę na dzierżawę terenów portowych, na których powstanie zakład. W październiku 2023 roku zawarta została przedwstępna umowa dzierżawy.

Link: <https://offshorewindpoland.pl/windar-zlozyl-wniosek-o- pozwolenie-budowe-fabryki-wiez-wiatrowych-w-szczecinie/>



W Gdańsku trwa montaż pierwszych dźwigarów konstrukcji zakładu wież MEW

Należąca do Agencji Rozwoju Przemysłu SA spółka Baltic Towers, we współpracy z hiszpańską firmą GRI Renewable Industries, S.L., buduje nowoczesny zakład do produkcji wież wiatrowych dla MFW w Gdańsku. Rozpoczęto montaż pierwszych dźwigarów konstrukcji zakładu. W lutym 2024 roku Baltic Towers zawarła umowę ze spółką Erbud na zaprojektowanie i budowę hali produkcyjnej. W czerwcu 2024 roku wmurowano symbolicznie kamień węgielny pod budowę zakładu.



Realizacja inwestycji przez generalnego wykonawcę ma zakończyć się w II kwartale 2025 roku. Na powstanie fabryki składają się nie tylko prace projektowe i budowlane, ale także zaawansowana logistyka.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/w-gdansk-trwa-montaz-pierwszych-dzwigarow-konstrukcji-zakladu-wiez-offshore-wind/>

Porty instalacyjne i operacyjno-serwisowe

Baza serwisowa w Ustce na końcowym etapie projektowania. Wkrótce rusza budowa



Baza operacyjno-serwisowa w Ustce, która będzie działać na potrzeby obsługi MFW PGE Baltica, jest na końcowym etapie jej projektowania. Obecnie trwają przygotowania do postępowań zakupowych na generalnego wykonawcę i inżyniera kontraktu. Budowa bazy rozpocznie się w 2025 roku. Planowany termin złożenia wniosku o pozwolenie na budowę (PnB) to trzeci kwartał 2024 roku. Dokumentacja jest gotowa i sukcesywnie uzgadniana z poszczególnymi organami.

Jeszcze w tym roku planowane jest ogłoszenie przetargu na generalnego wykonawcę robót, którego zadaniem będzie zaprojektowanie i budowa bazy – tj. obiektów magazynu i budynku biurowo-socjalnego, placów składowych i nabrzeża postojowego dla jednostek CTV (tzw. crew transfer vessels) transportujących załogi techniczne na obszar MFW. Niezależnie planowane jest również pozyskanie inżyniera kontraktu, czyli firmy odpowiedzialnej za nadzór inwestorski nad inwestycją.

W październiku 2023 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla bazy operacyjno-serwisowej w Ustce. W listopadzie 2023 roku uzyskano decyzję udzielającą pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich. Natomiast, w okresie od stycznia 2024 do lipca 2024 roku wydano komplet pozwoleń wodnoprawnych zezwalających na realizację inwestycji w planowanym zakresie. Pierwszą morską farmą wiatrową, którą będzie obsługiwać baza serwisowa w Ustce, będzie projekt MFW Baltica 2.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/baza-serwisowa-w-ustce-na-koncowym-etapie-projektowania-wkrotce-rusza-budowa/>



PGE Baltica ogłosiła przetarg na generalnego wykonawcę bazy w Ustce

PGE Baltica poszukuje generalnego wykonawcy, który przygotuje szczegółowy projekt i wybuduje bazę operacyjno-serwisową (O&M) na potrzeby obsługi MFW. Do zadań wykonawcy prac budowlanych należy będzie przygotowanie kompletnej dokumentacji projektowej i budowa obiektów oraz uzyskanie prawomocnych pozwoleń na ich użytkowanie. Spółka zamierza dokonać wyboru i podpisać umowę jeszcze w 2024 roku.



PGE Baltica szacuje, że w samej bazie zatrudnienie znajdzie ok. 100 osób. Jednocześnie jej potencjał do tworzenia nowych miejsc pracy jest znacznie większy. Dotychczas przy przygotowaniu inwestycji pracowały wyłącznie polskie podmioty. Generalny wykonawca będzie współpracował z podwykonawcami. To kolejna okazja dla firm budowlanych z Pomorza, by włączyć się w realizację przedsięwzięcia. Dodatkowo PGE Baltica będzie zatrudniała również zespół inżyniera kontraktu dla tej inwestycji, co oznacza kolejne miejsca pracy przy budowie bazy. Szacuje się, że w szczycie budowy zatrudnionych na terenie budowy może być nawet 150 osób.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/pge-baltica-oglosila-przetarg-na-generalnego-wykonawce-bazy-w-ustce-zobacz-wizualizacje/>

RDOŚ zawiesza postępowanie ws. DŚU dla portu przeladunkowego w Policach

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie (RDOŚ) zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla planowanego portu przeladunkowego dla łopatek turbin wiatrowych, który miałby powstać w Policach. Jak wynika z postanowienia z 1 sierpnia 2024 roku, RDOŚ poinformował, że postępowanie zostanie zawieszono do momentu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (OOS). W połowie czerwca 2024 roku RDOŚ wydał postanowienie, w którym stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

W połowie grudnia 2023 roku RDOŚ w Szczecinie wszczął postępowanie o wydanie 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/rdos-zawiesza-postepowanie-ws-dsu-dla-portu-przeladunkowego-w-policach/>

Ruszyło postępowanie ws. DŚU dla bazy serwisowej w Łebie

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku (RDOŚ) poinformował o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie budowy bazy operacyjno-serwisowej (O&M) dla MFW Bałtyk 1, Bałtyk 2 i Bałtyk 3. Inwestycja będzie zlokalizowana w części lądowej na działce nr 52/1, obręb Łeba 2 i w części morskiej na działce nr 365/66, obręb Łeba 2, powiat Lęborski. W 2024 roku miałyby rozpocząć się prace budowlane. Oddanie obiektu do użytku planowane jest na początek 2026 roku.

W Łebie trwa też budowa bazy serwisowej dla projektu MFW Baltic Power. Dodatkowo, w dniu 30 kwietnia 2024 roku, w Łebie, odbył się przetarg dotyczący nieruchomości położonej przy ul. Jachtowej. Działka została wydzierżawiona na okres pięciu lat przez spółkę Elektrownia Wiatrowa Baltica 2, podmiot należący do PGE i Ørsted.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/ruszylo-postepowanie-ws-dsu-dla-bazy-serwisowej-w-lebie/>

Linie energetyczne



Budowa SE Choczewo na zaawansowanym etapie

Polskie Sieci Elektroenergetyczne (PSE) poinformowały, że prace przy budowie stacji elektroenergetycznej w okolicach Osiek Lęborskich (gm. Choczewo) nabierają tempa. Zakończono montaż fundamentów, na których staną konstrukcje wsporcze i aparatura. Elementy montowane są na bieżąco, wraz z kolejnymi dostawami. Zakończono również układanie płyt warstwowych na budynku technologicznym. Wkrótce w obiekcie zostaną zamontowane okna. Z kolei w budynku wartowni zostały już wymurowane ściany pierwszej kondygnacji. Równolegle trwają prace nad zbrojeniem i wylewaniem ostatnich fundamentów pod iglice. Układana jest też krata uziemiająca oraz kanały kablowe wraz z systemem odwadniającym. Kolejnym etapem prac będzie wyłożenie zbiornika retencyjnego płytami ażurowymi i wprowadzenie do niego pierwszych drenaży. Natomiast na koniec sierpnia 2024 roku planowana jest dostawa izolatorów.



Poprzez budowę stacji SE 400 kV Choczewo, PSE zapewnią przyłączenie MFW budowanych na Morzu Bałtyckim do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego (KSE). Inwestor budowy stacji posiada wszystkie niezbędne do realizacji przedsięwzięcia decyzje administracyjne. Zakończenie prac i oddanie obiektu do użytkowania przewidziane jest na koniec 2025 roku.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/budowa-se-chozewo-na-zaawansowanym-etapie-zobacz-zdjecia-foto/>

Inne

20,5 mld zł z KPO na MFW

W sierpniu br. ruszył konkurs obejmujący dofinansowanie dla projektów MFW w Polsce. Postępowanie obejmie środki z Krajowego Planu Odbudowy (KPO) przewidziane w Funduszu na rzecz Morskiej Energetyki Wiatrowej. W ramach przeprowadzonej w 2023 roku rewizji KPO, zatwierdzonej decyzją Rady UE w dniu 8 grudnia 2023 roku, ustanowiono m.in. nową formułę finansowania dla projektów budowy MFW, wprowadzając w rozdziale KPO o nazwie REPowerEU inwestycję z numerem G3.1.5 pn. „Budowa morskich farm wiatrowych (Fundusz na rzecz Morskiej Energetyki Wiatrowej)”. Zgodnie z nowymi zasadami określonymi w G3.1.5, wsparcie na budowę MFW będzie udzielane w formie pożyczek z ustanowionego na ten cel Funduszu na rzecz Morskiej Energetyki Wiatrowej, tj. Funduszu Instrumentów Dłużnych, którego zasady funkcjonowania zostaną określone w strategii inwestycyjnej tego funduszu. Wsparciem objęte będą przedsięwzięcia budowy zespołów MFW w wyłącznej strefie ekonomicznej RP o minimalnej łącznej mocy 3 GW, generowanej przez co najmniej dwa projekty. W ramach inwestycji G3.1.5 wsparcie uzyskają projekty polegające na budowie MFW wraz z niezbędną infrastrukturą. Wsparciem objęty będzie zakres rzeczowy projektów w szczególności dotyczący budowy i instalacji fundamentów, morskich turbin wiatrowych, morskich stacji transformatorowych, kabli wewnętrznych oraz kabla eksportowego, z wyłączeniem infrastruktury lądowej. Ustanowienie instrumentów zwrotnych umożliwi zatem finansowanie projektów budowy MFW, których harmonogramy realizacji wykraczają poza termin realizacji REPowerEU, tj. poza datę 30 czerwca 2026 roku.

Fundusz będzie zarządzany przez Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK), który będzie partnerem wdrażającym programu. W lipcu 2024 roku Ministerstwo Aktywów Państwowych (MAP) było w trakcie podpisywania umów z BGK. Jak informował w Senacie przedstawiciel MAP, proces ten zakończy się na przełomie sierpnia i września 2024 roku. Wówczas będzie możliwe podpisywanie umów bezpośrednich przez BGK, co będzie trwało do wiosny 2025 roku.



W dniu 1 lipca 2024 roku Komisja Europejska zatwierdziła wniosek Polski w sprawie rewizji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO), który nasz kraj przedłożył Komisji w dniu 30 kwietnia 2024 roku. Środki alokowane w ww. Funduszu wynoszą 4,785 mld EUR (z uwzględnieniem przeniesionej do inwestycji G3.1.5 kwoty w wysokości 3,25 mld EUR z dotychczasowej inwestycji KPO B2.3.1). Maksymalny udział pożyczki ze środków KPO w wartości łącznego finansowania zewnętrznego projektu nie może przekraczać 49%.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/205-mld-zl-z-kpo-na-morskie-farmy-wiatrowe-w-sierpniu-rusza-konkurs/>; <https://offshorewindpoland.pl/miliardy-zl-na-morskie-farmy-wiatrowe-rusza-konkurs/>

Jest decyzja KE w sprawie pomocy publicznej dla MFW Bałtyk 2 i 3

W dniu 13.08.2024 roku, inwestorzy projektów MFW Bałtyk 2 i 3 otrzymali od Komisji Europejskiej (KE) decyzję stwierdzającą zgodność z rynkiem wewnętrznym pomocy publicznej udzielonej w drodze decyzji Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki (URE) o przyznaniu prawa do pokrycia ujemnego salda. Decyzja KE została wydana w procedurze notyfikacji indywidualnej, po przeprowadzeniu której KE nie wniosła zastrzeżeń do pomocy publicznej przyznanej na poziomie nieprzekraczającym 319,60 zł/MWh dla energii elektrycznej wytworzonej i wprowadzonej do sieci w ramach każdego z projektów MFW.

Zgodnie z przepisami ustawy o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w MFW, kolejnym krokiem będzie uzyskanie decyzji Prezesa URE ustalającej konkretną cenę stanowiącą, po indeksacji inflacją, podstawę rozliczenia kontraktu różnicowego w 25-letnim okresie wsparcia. Na wydanie przedmiotowego rozstrzygnięcia organ regulacyjny ma 90 dni od dnia otrzymania informacji o decyzji KE.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/jest-decyzja-ke-w-sprawie-pomocy-publicznej-dla-mfw-baltyk-2-i-3/>



Sektor stoczniowy

Największy w tym sezonie wycieczkowiec w Porcie Gdańsk

5 sierpnia br. do Portu Gdańsk wpłynął największy z zaawizowanych na ten rok statków wycieczkowych. 238-metrowy Crystal Symphony zacumował przy Nabrzeżu Oliwskim. Po drugiej stronie kanału, przy Nabrzeżu Westerplatte, cumował w tym czasie niewiele mniejszy Viking Neptune.



Wybudowany w 1995 roku Crystal Symphony może pomieścić na pokładach 606 gości, a na każdego z nich przypada średnio jeden członek załogi, tonaż brutto wynosi 51 tys. ton, zanurzenie 7,6 m, prędkość do 20 węzłów. W 2023 roku statek został odnowiony, dzięki czemu obecnie jego kabiny i przestrzenie wspólne są przestronniejsze. Goście mogą korzystać m.in. ze spa, kina, lekcji golfa, basenów i restauracji, a nawet kortu tenisowego. Do dyspozycji pasażerów jest osiem pokładów. Na ostatnim z nich, na dziobie statku, ulokowany został specjalny taras widokowy. Po odbyciu kilku rejsów po Morzu Bałtyckim i Północnym na przełomie września i października odbije na południe i spędzi trochę czasu na Morzu Śródziemnym, a następnie pożegluje dookoła Afryki w stronę Azji.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/najwiekszy-w-tym-sezonie-wycieczkowiec-w-porcie-gdansk-79699>

Energomontaż-Północ Gdynia szuka prezesa i wiceprezesa zarządu

Spółka Energomontaż-Północ Gdynia, specjalizująca się w budowie konstrukcji stalowych dla sektora offshore, ogłosiła konkurs na prezesa i wiceprezesa zarządu. Kandydaci mogą nadsyłać swoje zgłoszenia do siedziby firmy przy ul. Handlowej 19 w Gdyni do 15 sierpnia 2024 roku, godz. 15:00. Otwarcie ogłoszeń ma nastąpić najpóźniej 23 sierpnia 2024 roku. Następnym etapem będzie zaproszenie kandydatów, którzy spełnili wymogi formalne, na rozmowy kwalifikacyjne, o których zostaną powiadomieni najpóźniej trzy dni wcześniej. Ten etap ma potrwać do 6 września 2024 roku, możliwe zatem, że nowych prezesa i wiceprezesa spółki poznamy jeszcze na początku drugiego tygodnia września.



Więcej informacji o postępowaniu znajduje się na oficjalnej stronie stoczni.

Spółka zajmuje się produkcją konstrukcji stalowych, szczególnie przeznaczonych dla sektora offshore. W portfolio znajdują się m.in. urządzenia dźwigowe, konstrukcje podwodne czy moduły procesowe dla jednostek pływających. Energomontaż-Północ Gdynia SA jest częścią Grupy Przemysłowej Baltic. Obecnie w zarządzie Energomontażu-Północ Gdynia zasiada jedynie dr Magdalena Czuba-Wąsowska, która zajmuje stanowisko wiceprezesa.

Źródło: <https://epgsa.com/epgpl/konkurs-prezesa-wiceprezesa-zarzadu-spolki-energmontaz-polnoc-gdynia-s-a/>,
<https://www.gospodarkamorska.pl/energmontaz-polnoc-gdynia-szuka-prezesa-i-wiceprezesa-79748>.

Stocznia Remontowa Nauta ogłasza postępowanie na stanowiska prezesa oraz członka zarządu spółki

Rada Nadzorcza Stoczni Remontowej Nauta SA ogłosiła wszczęcie postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska prezesa zarządu oraz członka zarządu bieżącej IX kadencji. Zgłoszenia należy składać osobiście w Kancelarii Ogólnej spółki lub listem poleconym pod adresem: ul. Budowniczych 10, 81-336 Gdynia.





Więcej informacji o postępowaniu znajduje się na oficjalnej stronie stoczni.

Stocznia Nauta prowadzi zdywersyfikowaną działalność, która opiera się na dwóch segmentach: remonty, naprawy wszelkiego rodzaju jednostek pływających, przebudowy statków handlowych, także platform wiertniczych naftowych i gazowych, instalacje systemów oczyszczania spalin, systemów uzdatniania wody balastowej oraz produkcja zbrojeniowa. Dzięki dużemu potencjałowi produkcyjnemu spółka realizuje każdego roku ok. 140 projektów.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznia-remontowa-nauta-oglasza-postepowanie-na-stanowiska-prezesa-oraz-czlonka-zarzadu-spolki-79637>, <https://nauta.pl/pl/aktuanosci/>.

Chrzest statku Polskiej Żeglugi Morskiej m/s Karlino

1 sierpnia br. w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia odbył się chrzest statku Polskiej Żeglugi Morskiej m/s Karlino. Statek ma sześć lat, ale wcześniej nie było okazji dopełnić ceremoniału. Matką chrzestną jednostki została Kinga Ciesielska-Kufel, kierownik działu kadr morskich PŻM.



Gościem specjalnym uroczystości był burmistrz Karlina Piotr Woś, natomiast ceremoniał, w części artystycznej, uświetniła orkiestra dęta OSP Koło pod batutą Krzysztofa Lityńskiego. Gospodarzami wydarzenia ze strony stoczni byli: prezes MSR Gryfia Daniel Opas oraz Amarendra Roy, członek zarządu ds. handlowych stoczni. Chrzest statku Karlino był jednocześnie debiutem, jeśli chodzi o wystąpienia publiczne, wybranego 31 lipca 2024 roku nowego dyrektora naczelnego PŻM Dariusza Daskocza.

M/s Karlino to masowiec o nośności ok. 377 tys. DWT (Deadweight Tonnage). Przeciętna długość jednostek tego typu to ok. 180-200 m, szerokość zaś ok. 30 m. Statek wyposażono w silnik wysokoprężny, odpowiedni dla masowców tej klasy. Standardowa załoga tego typu jednostek liczy od kilkunastu do kilkudziesięciu osób. Jednostka jest przeznaczona do transportu różnych towarów masowych, takich jak zboża, rudy, węgiel czy nawozy. Dzięki nowoczesnym rozwiązaniom technologicznym, jednostka jest przystosowana do bezpiecznego i efektywnego przewożenia ładunków na długie dystanse.

Obecnie PŻM realizuje program odnowy tonażu, odbierając co kwartał z chińskiej stoczni Shanhaiguan kolejne nowe statki. Z całej zakontraktowanej serii masowców typu jeziorowiec o nośności 37 tys. DWT. W tym roku weszły już do eksploatacji: Polsteam Dąbie, Polsteam Koprowo oraz Polsteam Łebsko. Czwarty z serii, Polsteam Pile, będzie odebrany na przełomie września i października 2024 roku. Chrzty tych statków organizowane są przez armatora po ich przybyciu do Europy.

Źródło: <https://www.msrgryfia.pl/aktualnosc,432>, <https://www.gospodarkamorska.pl/chrzest-ms-karlino-79628>, <https://bezpiecznapodroz.org/2024/08/02/chrzest-statku-m-s-karlino-polskiej-zeglugi-morskiej/>.





Sunreef Yachts prezentuje nowe katamarany

W ramach targów Cannes Yachting Festival stocznia Sunreef Yachts zaprezentuje pięć luksusowych katamaranów, w tym dwie premiery. Firma po raz pierwszy wystawi katamaran 60 Sunreef Power Eco oraz wyjątkowy super jacht 100 Sunreef Power.

60 Sunreef Power Eco to spersonalizowany, ekologiczny jacht motorowy. Jednostka wykorzystuje innowacyjne technologie, by zmaksymalizować wydajność energetyczną i osiągi. Dzięki unikalnemu systemowi fotowoltaicznemu Sunreef Yachts i dwóm silnikom elektrycznym o mocy 120 kW, katamaran ten cieszy się ciągłym dopływem czystej energii i zapewnia cichą pracę. Druga jednostka, 100 Sunreef Power 2.0, to luksusowy jacht wyposażony w platformę beach club i oferuje duże powierzchnie wypoczynkowe. Te najnowocześniejsze katamarany motorowe będzie można podziwiać w Vieux Port od 10 do 15 września 2024 roku.



Stocznia jachtowa Sunreef Yachts jest światowym liderem w projektowaniu i produkcji luksusowych katamaranów i wielokadłubowych superjachtów. Posiada wiedzę, doświadczenie i zaplecze techniczne niezbędne do produkcji unikalnych wielokadłubowców z najwyższej jakości kompozytu przy użyciu najnowocześniejszych technologii stosowanych obecnie w branży jachtowej. Spółka wprowadziła do przemysłu jachtowego wiele rewolucyjnych rozwiązań, m.in. jako pierwsza zbudowała luksusowy katamaran z pokładem słonecznym. Do tej pory stocznia zbudowała na indywidualne zamówienia ponad 80 super żaglowców i jednostek napędowych.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/sunreef-yachts-prezentuje-nowe-katamarany-79630>,
<https://www.linkedin.com/company/sunreef-yachts/about/>.

STS Pogoria w Porcie Kołobrzeg

W Porcie Morskim Kołobrzeg zacumowała STS Pogoria, która zakończyła swój udział w Tall Ship Races i wraca ze Szczecina do macierzystego portu w Gdyni. Oficjalne powitanie STS Pogoria odbyło się 6 sierpnia 2024 roku przy Nabrzeżu Szkolnym w Porcie Jachtowym. Wydarzenie przyciągnęło zarówno turystów, jak i mieszkańców Kołobrzegu. Dla wszystkich miłośników żeglarstwa i morskiej przygody przygotowano również możliwość wejścia na pokład żaglowca w wyznaczonych godzinach.



Jednostka została zbudowana w 1980 roku w Stoczni Gdańskiej. To pierwszy duży polski żaglowiec zaprojektowany przez inżyniera Zygmunta Chorenia, uznanego konstruktora statków. Obecnie Pogoria służy jako jednostka szkoleniowa dla młodych kadetów, przekazując im wiedzę i doświadczenie z zakresu żeglarstwa.

STS Pogoria to żaglowiec o długości 38,3 m, szerokości 8,0 m, zanurzeniu 3,6 m oraz maksymalnej wysokości 33,5 m. Jest wyposażony w silnik o mocy 347 KM oraz dwupłatową nastawną śrubę napędową i może pomieścić 52 załogantów. Prędkość maksymalna jednostki to osiem węzłów.

Źródło: <https://www.portalmorski.pl/inne/56202-sts-pogoria-atrakcja-kolobrzegu>



Podsumowanie The Tall Ships Races 2024

Szczecin na kilka dni stał się żeglarską stolicą Europy, dzięki organizacji Zlotu Żaglowców, znanego jako The Tall Ships Races 2024. Wydarzenie to zlot żaglowców połączony z regatami oraz imprezami okolicznościowymi, organizowany regularnie od połowy lat 50-tych XX wieku.



Wydarzenie przyciągnęło uwagę miłośników marynistyki, jak i turystów z całego kraju. Na wodach Odry i w porcie miejskim cumowało 65 żaglowców. Widowisko przyciągnęło około 1600 żeglarzy, którzy razem uczestniczyli w tym wyjątkowym wydarzeniu. Wzdłuż nabrzeża i w okolicznych terenach rozlokowały się 250 stoiska, oferujące szeroką gamę produktów i usług związanych z żeglarstwem oraz lokalnymi atrakcjami. W programie znalazły się również liczne atrakcje dla wszystkich uczestników, m.in. sceny muzyczne, gdzie występowali artyści, strefy dla dzieci.

STS Generał Zaruski (na zdjęciu) z 25-osobową załogą na pokładzie, płynącą pod czujnym okiem kapitana Jerzego Jaszczuka, zwyciężył w regatach The Tall Ship Races. To najlepszy wynik uzyskany w tej prestiżowej imprezie przez flagowy żaglowiec Gdańska. Jednostka to jacht zbudowany w 1939 roku. W listopadzie 2008 roku władze Miasta Gdańska zdecydowały się odkupić jacht i zaangażować w jego odbudowę, tak aby jako aktywny obiekt muzealny mógł służyć idei szkolenia i wychowania młodzieży. W 2012 roku nastąpiło podniesienie bandery przez prezydenta RP na STS Generał Zaruski, który od tego czasu funkcjonuje jako flagowa jednostka Miasta Gdańska.

Źródło: <https://www.gdansk.pl/wiadomosci/STS-General-Zaruski-wygrywa-w-The-Tall-Ship-Races,a,268993>,
<https://koszalininfo.pl/szczecin-zezlarska-stolica-europy-65-zaglowcow-1600-zeklarzy-i-mnstwo-innych-atrakcji-foto-film/>.

Do floty Chipolbroku dołączyła nowa jednostka Boym

6 sierpnia br. w Chinach miała miejsce ceremonia nadania imienia jednostce. Uczestniczył w niej Pan Jakub Kumoch, ambasador Rzeczypospolitej Polskiej w Chinach. Statek oficjalnie nazwano MV Boym od nazwiska Michała Piotra Boyma, siedemnastowiecznego jezuitę i misjonarza chrześcijańskiego, określonego jako jedna z osób, które budowały most porozumienia między cywilizacjami Dalekiego Wschodu i Zachodu. Matką chrzestną statku została Pani Kalina Klejbor, wieloletnia pracownica Chipolbroku zarówno w biurze w Gdyni jak i Szanghaju.



MV Boym to nowy statek Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego Chipolbrot. Mierzy 199 m długości, 32,26 m szerokości, a jego zanurzenie przy pełnym załadunku wynosi 13,5 m. Jednostka ma cztery dźwigi, które mogą w tandemie podnieść ładunek do 300 ton. Statek przystosowany jest do ładunków ciężkich, projektowych oraz sypkich. Jest wyposażony w pięć dużych ładowni z międzypokładami. Ich pokrywy tworzą powierzchnię odpowiadającą 12 boiskom do koszykówki. To szósty 62-tysięcznik we flocie armatora wybudowany w najnowszej serii, rozpoczętej w 2021 roku. W barwach Chipolbroku pływają już Taixing, Herbert, Pilecki, Yonxing i Yu An.

<https://www.gospodarkamorska.pl/chipolbrot-ma-nowy-statek-boym-ochrzczony-79755>



W stoczni CRIST SA położono stępkę pod nową jednostkę CSOV

6 sierpnia br. na terenie stoczni CRIST odbyła się ceremonia położenia stępki pod nowy statek przeznaczony do prac przy morskich farmach wiatrowych. Uczestniczyli w niej przedstawiciele CRIST SA, Ulstein Verft oraz JP Morgan Asset Management.

Budowany statek oznaczony jako NB322 jest oparty na platformie projektowej Ulstein SX222, wykorzystującej technologię Twin X-Stern. Jego długość ma wynosić 89,6 m. Został zaprojektowany przez Ulstein Design & Solutions AS i dostosowany do potrzeb klienta, obejmującej pojedyncze kabiny dla 110 osób i całkowite zakwaterowanie dla łącznie 132 osób. Konstrukcja kadłuba przekładać się ma na doskonałe właściwości morskie w trudnych warunkach pogodowych i morskich. Jednostka będzie wyposażona w hybrydowy system napędu akumulatorowego, ponadto napędzana metanolem, aby umożliwić operacje neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla, z myślą o dekarbonizacji żeglugi. Statek ma być przygotowany do szerokiego zakresu operacji, w tym obsługi i konserwacji farm wiatrowych oraz wspierania ich budowy, wykorzystując w tym celu zoptymalizowane systemy pokładowe oraz dużą pojemność magazynową. W wyposażeniu znajdują się centralnie umieszczone trape W2W z układem kompensacji ruchu i winda do transportu personelu oraz ładunków.



Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/w-stoczni-crist-sa-poloazono-stepke-pod-nowa-jednostke-csov-79783>

Ursa w Urzędzie Morskim w Gdyni

9 sierpnia br. odbyła się uroczystość nadania imienia i podniesienia bandery na nowej pogłębiarce Ursa dla Urzędu Morskiego w Gdyni. Jednostka stanowi nie tylko ważne wzmocnienie polskiej floty, ale również przykład udanej współpracy międzynarodowej w branży stoczniowej. W wydarzeniu uczestniczyli przedstawiciele branży morskiej, w tym Anna Stelmaszyk-Świerczyńska, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, oraz Juha Granqvist, dyrektor zarządzający fińskiej stoczni Uudenkaupungin Työvene Oy. Uczestnicy ceremonii podkreślili kluczowe znaczenie tej inwestycji dla rozwoju infrastruktury portowej w Polsce.

Umowa na budowę została podpisana w 2022 roku z fińską stoczną Työvene Oy, a projekt realizowany był we współpracy z holenderskimi partnerami. Budowa statku, który kosztował 117 mln złotych, przebiegała według zmodyfikowanej specyfikacji, co pozwoliło na wyłonienie wykonawcy po dwóch nieudanych przetargach.

Pogłębiarka ma długość całkowitą 62 m (z wyłączeniem połączenia dziobowego) i szerokość konstrukcyjną 12 m, z maksymalnym zanurzeniem wynoszącym 3,9 m. Jej ładownia może pomieścić ponad 950 m³ urobku na najwyższym poziomie przelewu. Statek jest w stanie pogłębiać do 18 m poniżej linii wody, a jego minimalna prędkość marszowa w stanie zanurzenia ładunkowego wynosi 8 węzłów.

Źródło: <https://portalstoczniowy.pl/poglebiarka-ursa-urzed-morskiw-gdyni/>





Grupa Przemysłowa Baltic i stocznia CRIST inwestują w przemysł offshore

Grupa Przemysłowa Baltic (GPB) i stocznia CRIST z Gdyni utworzyły konsorcjum, które będzie oferować nowoczesne stacje transformatorowe dla morskiej energetyki wiatrowej (MEW) oraz współpracować w innych obszarach przemysłu offshore i stocznioowego. Konsorcjum ma na celu połączenie zasobów i doświadczeń obu firm, aby stworzyć efektywny łańcuch dostaw dla sektora offshore i zwiększyć udział polskich firm w realizacji projektów MEW w Polsce i za granicą. Współpraca ta ma również wzmocnić polską gospodarkę oraz innowacyjność krajowych przedsiębiorstw w branży energetycznej i stoczniowej.

Źródło: <https://www.portalmorski.pl/offshore/56249-grupa-przemyslowa-baltic-i-stocznia-crist-inwestuja-w-przemysl-offshore>



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

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

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



Actia Forum Sp. z o.o.

Al. Zwycięstwa 96/98

81-451 Gdynia, Polska

Pomorski Park Naukowo-Technologiczny

Budynek IV, Piętro 0, Lokal F0.22

office@actiaforum.pl

www.actiaforum.pl