

13/2021
LIPIEC

ROK XXXVI / LXII, NR 1025
ISSN 1426-4137, INDEX 352675
CENA: 12,96 (W TYM 8% VAT)

RAPORT

NAFTA I GAZ - OFFSHORE,
ENERGETYKA



NAMIARY NEWSLETTER

NAJCIĘKAWSZE INFORMACJE MORSKIE
W TWOJEJ SKRZYŃCE EMAIL!

DWUTYGODNIK MENEDŻERÓW TRANSPORTU, HANDLU I PRZEMYSŁU MORSKIEGO

NAMIARY

na morze i handel



ORGAN
KRAJOWEJ IZBY
GOSPODARKI MORSKIEJ

Naftoport

NAFTOPORT Sp. z o.o.

80-561 Gdańsk, ul. Kpt. ż.w. W. Poinca 1
www.naftoport.pl

Finnlines
a Grimaldi Group company

Serwis ro-ro Polska-Finlandia
finnlines.com
sales.pl@finnlines.com
+48 58 627 4317

OUR NET
WORKS.

**GDYNI
HANKO**

X3 RAZY
W TYGODNIU

X20 GODZIN
PODRÓŻY

X150 NACZEP
NA STATKU

GOŚĆ SPECJALNY:



85 lat
years

NAMIARY
na morze i handel

8 PAŹDZIERNIKA 2021 GDYNIA ARENA

WSPÓLNA KACZKA 2021

ORGANIZATOR: WYDAWNICTWO NAMIARY / KACZKA@NAMIARY.PL / T. 58 664 93 92



- ZAPRASZAMY NA XXI GALĘ BIZNESU MORSKIEGO WYBRZEŻA GDAŃSKIEGO
- GOŚCIE Z POLSKI I ZAGRANICY
- BURSZTYNOWA KACZKA KIGM I LOSOWANIE NAGRÓD WŚRÓD UCZESTNIKÓW

7-8. X

Centrum
Konferencyjne
PPNT Gdynia



FORUM GOSPODARKI
MORSKIEJ GDYNIA

20 lat
razem



ROK SZAMOTANIA Z PANDEMIA

9



RAPORT

WSZYSTKO SIĘ MOŻE ZDARZYĆ

12



RAPORT

LOKALNE FIRMY W USTAWIE OFFSHORE

14



RAPORT

4-5 AKTUALNOŚCI

6 Z BRANŻY TSL

ROZMOWA NAMIARÓW

7 Filozofia local content

RAPORT NAMIARÓW

9 Rok szamotania z pandemią

12 Wszystko się może zdarzyć

14 Lokalne firmy w ustawie offshore

16 Gazowe czartery

KONFERENCJE I SYMPOZJA

20 Pomorski łańcuch dostaw

PRAWO MORSKIE

21 „Martwy” wyrok TSUE

Z SEJMU I SENATU

23 SAR prosi o pomoc

ANALIZA

24 Suwnice kontenerowe

KIGM

26 XXII Walne Zgromadzenie Członków KIGM

26 Pismo do szefa MON

26 Na czarną godzinę

26 Spotkanie z konsulem

„MARTWY” WYROK TSUE

21



PRAWO MORSKIE

NAMIARY

WYDAWCA: NAMIARY Sp. z o.o. | WŁAŚCICIEL: Agencja Rozwoju Gdyni Sp. z o.o.

| PREZES ZARZĄDU, REDAKTOR NACZELNY: Piotr Frankowski, email: p.frankowski@namiary.pl | WICEPREZES ZARZĄDU: Katarzyna

Mitros, email: k.mitros@namiary.pl | ADRES WYDAWNICTWA

I REDAKCJI: ul. Śląska 21, 81-319 Gdynia, tel.: 58 664-93-92, 58 628-14-00, faks: 58 664-90-69, email: redakcja@namiary.pl, www.namiary.pl | SEKRETARZ REDAKCJI: Czesław Romanowski, email: c.romanowski@namiary.pl | PUBLICYSTA: Maciej Goniszewski, email: m.goniszewski@namiary.pl | STALI

WSPÓŁPRACOWNICY: Zofia Bąbczyńska-Jelonek, Radosław Marciniak, Franciszek Nietz, Marek Czasnojc | REKLAMA: Małgorzata Panek, email: marketing@namiary.pl | PUBLIC RELATIONS: Monika Siemińska, email: m.sieminska@namiary.pl | PRENUMERATA: Małgorzata Bilicka, email: prenumerata@namiary.pl | DTP: Marcin Rokosz, email: dtp@namiary.pl | DRUK I OPRAWA: Drukarnia Zbigniew MISIURO | NUMER

ZAMKNIĘTO: 29.06.2021 r.

PRENUMERATA REALIZOWANA PRZEZ RUCH S.A.:

Zamówienia na prenumeratę w wersji papierowej i na e-wydania można składać bezpośrednio na stronie www.prenumerata.ruch.com.pl. Ewentualne pytania prosimy kierować na adres email: prenumerata@ruch.com.pl lub kontaktując się z Centrum Obsługi Klienta „RUCH” pod numerami: 22 693 70 00 lub 801 800 803 – czynne w dni robocze w godzinach 7⁰⁰-17⁰⁰. Koszt połączenia wg taryfy operatora.

REDAKCJA NIE PONOSI ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA treść ogłoszeń i reklam. Nie zwracamy materiałów niezamówionych. Zastrzegamy sobie prawo skracania i adustacji tekstów oraz zmiany ich tytułów, a także do zamieszczania kopii materiałów drukowanych w „Namiarach” na witrynie WWW bez dodatkowego honorarium. Rozpowszechnianie redakcyjnych materiałów publicystycznych bez zgody wydawcy jest zabronione.

WSPÓŁPRACUJEMY Z: **etransport.pl**

ISSN 1426-4137

NAMIARY
na morze i handel

DODATEK
W JĘZYKU
ANGIELSKIM
JUŻ 20 SIERPNI

DO 16 LIPCA 15% RABATU!

SPECIAL SUPPLEMENT TO NAMIARY NA MORZE I HANDEL

POLISH MARITIME
industry journal



więcej na str. 19 ▶

FELIETON REDAKCYJNY

FAKTY I TRENDY

Widać łut optymizmu

Ostatnie tygodnie to kolejne wydarzenia sprawiające, że modernizacja polskiej Marynarki Wojennej może stać się faktem. Sceptycy zawsze mogą powiedzieć, że to czasowy zbieg okoliczności, ale takich zbiegów życzymy sobie jak najwięcej. Pierwszy klocek w układance optymisty to sprawa holowników. Zbudowane szybko w Remonty Holding, choć harmonogram został o kilka miesięcy przeciągnięty. Umówmy się (optymistycznie), że opóźnienie kilku miesięcy mieści się zdecydowanie w granicach przyzwoitości. Oczywiście nawet najnowocześniejszy holownik nie jest porównywalny np. z fregatą, ale nowe holowniki to powód do zadowolenia zarówno wojskowych, jak i stoczniowców. Nawet jeśli to namiastka przyszłych zleceń, to zapewniła pracę stoczni. Drugi powód do optymistycznego spojrzenia na kwestie MW to początek testów *Albatrosa*, kolejnego niszczyciela min. Nowoczesne niszczyciele min to ważny element bezpieczeństwa morskiego. Nie tylko w kontekście rozminowywania akwenów, ale także dozoru i ochrony szlaków żeglugowych. Co więcej, w optymistycznych wizjach niszczyciele min tej serii mogą być niezłym towarem eksportowym. Na razie to oczywiście spekulacje, ale zdaniem ekspertów kormorany to naprawdę nowoczesne jednostki. Czy znajdą się chętni na ich zakup, okaże się dopiero w przyszłości, ale w polskich stocznich dawno nie zbudowano okrętu wojennego, który choćby ocierał się o perspektywy eksportowe.

I wreszcie trzeci, chyba najważniejszy powód do optymizmu. W ostatnich dniach sfinalizowała się koncepcja powołania konsorcjum ds. budowy fregat na rzecz MarWoju. Polska Grupa Zbrojeniowa, PGZ Stocznia Wojenna oraz Remontowa Shipbuilding podpisały aneks, na bazie którego Remontowa Shipbuilding oficjalnie dołączyła do Konsorcjum PGZ-Miecznik, którego celem będzie zaprojektowanie i zbudowanie trzech nowoczesnych, nawodnych okrętów wielozadaniowych klasy fregata. Oczywiście od powstania konsorcjum do podniesienia bandery droga długa, ale każda długa droga wymaga pierwszego kroku. A swoją drogą bardzo ciekawe, czy za kilka lat połowa 2021 r. będzie oceniana jako przełom, czy tylko będziemy wspominać ten okres jako przypadkowy zbieg czasowy kilku nieistotnych wydarzeń.

ARTUR KIEŁBASIŃSKI
Radio Gdańsk

Artur Kiełbasiński



Lodołamacze dla RZGW Gdańsk

Lodołamacz czołowy *Puma* i liniowy *Narwał*, czyli 2 z 4 planowanych tego typu jednostek, trafiły do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Uroczystość ich przejęcia odbyła się 18 czerwca br. Jednostki zbudowane zostały w ramach unijnego projektu „Budowa lodołamaczy dla RZGW Gdańsk”, dofinansowanego z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Będą operowały na Dolnej Wiśle. Podobnie jak 2 kolejne jednostki, lodołamacze liniowe *Manat* i *Nerpa*, których wejście do eksploatacji planowane jest na kolejne miesiące br. Obecnie, oprócz 2 nowych, RZGW w Gdańsku dysponuje 5 lodołamaczami starszej (trzeciej) generacji: czołowym *Tygrysem* oraz liniowymi *Rekinem*, *Orką*, *Foką* i *Zbikiem*. Są to statki już wyeksploatowane wieloletnią służbą, lecz utrzymywane w dobrym stanie technicznym.

CZE

Spotkanie żeglugowych przedsiębiorców

Wauli Uniwersytetu Morskiego w Gdyni 24 czerwca br. odbyło się spotkanie Informacyjno-Promocyjne Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych. Jego gościem był **Martin Dorsman**, sekretarz generalny European Community Shipowners' Associations, która reprezentuje interesy 20 członków z Unii Europejskiej, Wielkiej Brytanii i Norwegii, zarządzających ok. 40% światowej floty. M. Dorsman przedstawił polskim przedsiębiorcom żeglugowym strukturę organizacji oraz priorytetowe cele: rozwój żeglugi przyjaznej dla środowiska, zapewnienie równowagi finansowej, gwarancję stabilnych warunków pracy oraz bezpieczeństwo. W ESCA nie ma reprezentacji polskich armatorów, PZPŻ aspiruje do wstąpienia w szeregi tej organizacji.

CZE

Pływająco-latające promy przyszłości

Francuski przewoźnik Brittany Ferries chce włączyć do swojej floty w 2028 r. innowacyjne promy, będące połączeniem statku morskiego i powietrznego. Określane są one mianem szybowców morskich (seaglider) lub ekranoplanów oraz mają zagwarantować szybki i bezpieczny transport pasażerów i ładunków na trasach między Francją i Wielką Brytanią. Tym, co je dodatkowo wyróżnia, jest prędkość, która wynosić ma nawet 156 w. (blisko 300 km/h). To ok. 7 razy szybciej od pływających obecnie konwencjonalnych promów. Mają one mieć napęd elektryczny, a dostępne obecnie pakiety baterii pozwolą pokonać im dystans ok. 330 km. W przyszłości ma on wzrosnąć do ponad 920 km. Wyliczono więc, że np. przeprawa między Cherbourgiem a Portsmouth zajmie zaledwie 40 min.

CZE

FAKTY I TRENDY

Nowy prezes
Portu Gdynia

Jacek Sadaj, dotychczasowy wiceprezes oraz dyrektor ds. infrastruktury i zarządzania majątkiem, został wybrany na prezesa Zarządu Morskiego Portu Gdynia. Na stanowisku tym zastąpił odwołanego w połowie maja br. **Adama Meller**a. J. Sadaj trafił do ZMPG pod koniec 2019 r., zastępując **Grzegorza Dyrnę**. Wcześniej pracował w Energomontażu-Północ Gdynia, był też wiceprezesem spółki Energa Logistyka. Na razie zarząd gdyńskiego portu będzie 2-osobowy. Wiceprezesem oraz dyrektorem ds. finansów i zarządzania finansami pozostał **Maciej Bąk** (w porcie od lipca 2019 r.).

CZE

Koniec ważnej
inwestycji

W gdańskim porcie zakończono rozbudowę i modernizację sieci drogowej i kolejowej Portu Zewnętrznego. Koszt inwestycji to 167 mln zł, z czego 85% stanowiło unijne dofinansowanie. W ramach projektu, rozpoczętego w sierpniu 2018 r., zrealizowano 4 zadania: rozbudowę układu komunikacyjnego, rozbudowę dojazdu do DCT, przebudowę ul. Budowniczych Portu Północnego oraz budowę parkingu dla pojazdów ciężarowych na 86 stanowisk. W sumie wybudowanych lub przebudowanych zostało łącznie 7,2 km dróg, 10 km nowych torów i 7 obiektów inżynierskich, w tym wiadukty i przepusty osłonowe. Generalnym wykonawcą przedsięwzięcia była sopocka firma NDI.

CZE



POWIEDZIELI

Brak ze strony rządu działań wychodzących naprzeciw interesom branży zatrudniającej w przewozach międzynarodowych 250-300 tys. kierowców oznacza zmniejszenie pracy przewozowej wykonywanej przez ponad 36 tys. przedsiębiorców o 20% oraz poważne rynkowe problemy związane z nagłą nadpodażą usług transportowych wywołane wycofaniem się polskich przewoźników z tzw. eksportu usług. W konsekwencji trzeba się będzie liczyć z likwidacją kilkudziesięciu tysięcy miejsc pracy, z upadłością od kilku do kilkunastu tysięcy firm transportowych, z czego większość stanowić będą firmy klasyfikowane jako mali i średni

Maciej Wroński, prezes TLP



przedsiębiorcy. A zamiast planowanych wpływów rząd otrzyma „figę z makiem” w postaci ich zmniejszenia. Załamanie będącej europejskim liderem polskiej branży transportu drogowego to także zmniejszenie wpływów dla budżetów samorządu terytorialnego, Krajowego Funduszu Drogowego oraz wpływów z tytułu podatków CIT, VAT, akcyzy, opłaty paliwowe, etc.

ŹRÓDŁO TLP

PYTANIE DO...

Andrzej Brzózka,
prezes NaftoportuJak obecnie przedstawia się
struktura przeładunków
w Naftoportcie?

Naftoport, zlokalizowany w zewnętrżnej części Portu Gdańsk, jest największym i najbardziej uniwersalnym w kraju morskim terminalem naftowym, mogącym prowadzić przeładunki surowca, wszystkich rodzajów paliw oraz licznych półproduktów. W ubiegłym, naznaczonym kryzysem roku, przeładowując łącznie 13 mln t ropy naftowej oraz paliw płynnych, odnotowaliśmy korektę w stosunku do rekordowego roku 2019, kiedy wykonaliśmy przeładunki o tonażu 17 mln t, jednak i tak był to 5. pod względem wolumenu wynik w historii działalności spółki.

Naftoport jest nie tylko jedynym w Polsce morskim terminalem prowadzącym przeładunki ropy, ale także jedyną realną możliwością zróżnicowania gatunkowego tego surowca, które jest niezbędne dla utrzymania profilu produkcyjnego czterech rafinerii korzystających z naszych usług. W okresie ostatnich 5 lat udział ropy naftowej w strukturze przeładunków spółki wzrósł z niespełna 3/4 do prawie 90%, i – w mojej ocenie – jest to już tendencja stała na kolejne lata. Jest to związane z tym, że już około (a nawet lekko ponad) 50% dostaw surowca do kraju prowadzone jest drogą morską, a więc poprzez terminal Naftoportu. W tym samym pięcioletnim okresie nastąpił bardzo znaczący wzrost z poziomu niecałych 30%. Ale przede wszystkim nastąpiło wykreowanie co najmniej równoważnej, a na pewno alternatywnej drogi zaopatrzenia kraju w ten strategiczny surowiec, tj. drogi morskiej. I taka struktura zaopatrzenia powinna się kształtować także w prognozowanej przez nas przyszłości.

CZE

REKLAMA



SŁUCHAJ OD RANA!

91 FM

LEBORK
LEBA

102 FM

SŁUPSK
USTKA

103,7 FM

TRÓJMIĄSTO,
ELBLĄG, MALBORK,
STAROGARD GDAŃSKI,
KARTUZY, TCZEW

106 FM

GNIEW
KWIDZYN

107 FM

BYTÓW
CHOJNICE
CZŁUCHÓW
KOŚCIERZYNA

Radio Gdańsk

radiogdansk.pl oraz DAB+

Permanently zmęczeni kierowcy

Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF), organizacja związkowa zrzeszająca ponad 200 związków z branży transportowej Unii Europejskiej, przeprowadziła badania wśród kierowców na temat ich kondycji w pracy.

Z zebranych danych wynika, że ok. 2/3 zawodowych kierowców regularnie odczuwa zmęczenie podczas jazdy (66% ankietowanych kierowców autobusów i autokarów; 60% ankietowanych kierowców ciężarówek). Ok. 30% ankietowanych kierowców przyznało się do się do zaśnięcia podczas prowadzenia pojazdu przynajmniej raz w ciągu ostatnich dwunastu miesięcy (24% kierowców autobusów i autokarów, 30% kierowców ciężarówek). Kierowcy generalnie boją się zgłaszać takie incydenty, ponieważ

obawiają się, że może to mieć reperkusje dla ich zatrudnienia. Rzeczywista skala problemu może być więc potencjalnie znacznie większa. Mimo uznania zmęczenia za czynnik ryzyka wypadków i pomimo istnienia prawodawstwa na poziomie europejskim dotyczącego czasu prowadzenia pojazdu czy okresów odpoczynku, niniejsze badanie pokazuje, że zmęczenie kierowców jest szeroko rozpowszechnionym problemem w całej Europie.

Na 2 159 zapytanych kierowców ciężarówek 1 468 zasnęło podczas prowadzenia pojazdu w ciągu ostatnich 12 miesięcy. 11% z nich zdarzyło się to więcej niż 3 razy. Kluczowym czynnikiem przyczyniającym się do zmęczenia są długie godziny pracy. Czas spędzony „za kółkiem” pozostawia marginalną przestrzeń na realizację podstawowych potrzeb w zakresie regeneracji sił czy snu, nie mówiąc już o osiągnięciu zadowalającej równowagi między pracą a życiem prywatnym. Spośród przebadanych kierowców

ciężarówek 88% pracowało więcej niż 40 godz. w tygodniu, co uznawane jest w tym sektorze za normalne zjawisko. Dłużej niż 50 godz. tygodniowo jeździło 53% ankietowanych.

Co więcej, kierowcy autobusów, autokarów i ciężarówek często zgłaszają, że muszą wykorzystywać swoje przerwy na czynności, które stanowią tzw. „inną pracę”. Zadania takie jak wyszukiwanie miejsc parkingowych, nadzorowanie czynności załadunku, rozładunku, kontakty z dyspozytorami czy klientami, studiowanie trasy. W rezultacie kierowcy bardzo często po prostu omijają przerwę. Poważnym problemem jest również niska jakość odpoczynku kierowców. Jakość snu jest często obniżana przez przerwy oraz niekorzystne warunki do spania. Oprócz tego, ponad 25% kierowców ciężarówek przyznało, że przez goniące ich terminy czy reguły czasu pracy więcej niż 3 razy nie zatrzymali się by odpocząć, pomimo odczuwania znacznego zmęczenia jazdą. ■

Ciągnie ich do Wielkiej Brytanii

Ponad 1/3 europejskich firm z sektora transportu drogowego myśli o rozpoczęciu lub rozszerzeniu swojej działalności na inne kraje – wynika z sondażu przeprowadzonego przez DWF, dostawcę usług prawnych i biznesowych. Mimo brexitu na czele listy potencjalnych celów ekspansji znajduje się Wielka Brytania – 38% firm zajmujących się transportem towarów do tego kraju twierdzi,

że rozważy obecnie przeniesienie lub założenie tam nowych baz. To największy odsetek spośród wszystkich przebadanych kierunków. Za Wielką Brytanią znalazły się kolejno Włochy (31% wskazań), Niemcy (30%), Polska (30%) i Hiszpania (26%). Jak podkreślają autorzy sondażu, wyniki te są zaskakujące, biorąc pod uwagę liczne wyzwania, z jakimi sektor transportowy borykał się w ciągu ostatniego roku – mowa przede wszystkim o pandemii COVID-19 oraz brexicie. Okazuje się jednak, że prawdopodobnie po wyjściu Wielkiej Brytanii ze Wspólnoty Europejskiej wzrost chęci zarejestrowania działalności na Wyspach jest

powodowany wolą uniknięcia kłopotliwych formalności. Wspomniane nowe unijne regulacje wymagają, by kierowcy regularnie wracali do swoich baz i krajów pochodzenia, zamiast spędzania tygodni w trasie. Sondaż DWF wykazał, że w reakcji na nowe przepisy 36% ankietowanych firm rozważy utworzenie dodatkowych baz w różnych krajach, aby skrócić swoim kierowcom czas spędzony w ciężarówkach. Warto jednak podkreślić, że w dalszym ciągu aż 39% ankietowanych twierdzi, że nie zamierza zakładać oddziału na Wyspach Brytyjskich. Powodem są odstrasające formalności postbrexitowe. ■

Warto się przygotować

Za niecały rok, od maja 2022 r., przewoźnicy wykonujący transport na terenie Unii Europejskiej pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej od 2,5 t do 3,5 t będą musieli uzyskać licencję. Szacuje się, że zmiana może dotknąć nawet ponad 37 tys. polskich aut. Co ważne, wiąże się nie tylko z dodatkowymi formalnościami, ale również kosztami. To kolejny przykład wpływu Pakietu Mobilności na branżę transportową. KE uznała, że należy wprowadzić przepisy na poziomie wspólnotowym, by uniknąć ewentualnych luk prawnych i zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji sektora pojazdów o nośności od 2,5 t do 3,5 t oraz sprawiedliwą konkurencję. Firmy zajmujące się transportem

lekkiem, które chcą przewozić towary na terenie UE, będą więc musiały uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika oraz licencję wspólnotową. Obydwa dokumenty wydaje Główny Inspektorat Transportu Drogowego.

– *Warunkiem ich wystawienia jest jednak posiadanie minimalnej zdolności finansowej. To ma być pewnego rodzaju gwarancją że firmy dysponują pieniędzmi niezbędnymi do stałego i długoterminowego wykonywania transportu* – podkreśla **Jakub Ordon**, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczana Kierowców z Grupa INELO.

Obowiązek posiadania licencji wejdzie w życie w maju 2022 r., jednak ekspert radzi, aby nie czekać z tym na ostatnią chwilę. Zezwolenie na wykonywanie zawodu zwykle jest gotowe w ciągu miesiąca, a w przypadku skomplikowanych spraw – w ciągu dwóch. Na licencję trzeba czekać do 3 miesięcy.

Dlatego wniosek o jej wydanie warto złożyć najpóźniej na początku 2022 r. Ekspert przekonuje też, że bardzo ważne jest potwierdzenie wspomnianej zdolności finansowej. Koszt licencji dla dwóch busów, w zależności od kursu euro, wyniesie ok. 12 tys. zł. Kwoty te są zapisane właśnie w przepisach Pakietu Mobilności. Przewoźnik będzie musiał wykazać na podstawie rocznych sprawozdań finansowych (poświadczonych przez audytora lub inną upoważnioną osobę), że dysponuje kapitałem i rezerwami w wysokości 1,8 tys. euro na pierwszy pojazd i 900 euro na każdy kolejny. To nie jedyny wymóg. By uzyskać licencję, przewoźnik będzie musiał wskazać również siedzibę, w której znajduje się pełna dokumentacja dotycząca działalności transportowej, w tym zatrudnienia kierowców czy realizowanych przewozów. ■

ZEBRAŁ CZE

Filozofia local content

– Czy w Polsce powstanie w końcu port instalacyjny do budowy morskich elektrowni wiatrowych?

– Tak, powstanie. Jest to niezbędne do uruchomienia fazy konstrukcyjnej inwestycji, które są w Polsce zaplanowane. Oczywiście istnieje powszechna świadomość, że na Bałtyku istnieją już takie porty, np. niemieckie Sassnitz czy Rønne na Bornholmie, natomiast wszystko wskazuje na to, że skala inwestycji, którą czeka polski sektor offshore wind w bieżącej dekadzie, będzie tak duża, że nie będzie możliwe obsłużenie tego procesu inwestycyjnego tylko z tych portów. I nawet z tego względu w Polsce powinien powstać port instalacyjny, a najlepiej żeby były 2. Przede wszystkim jednak powstanie portu instalacyjnego warunkuje rozwój tzw. local content ze względu na możliwość wyprodukowania produkcji ponadgabarytowych komponentów z głębi kraju na morze – możliwie najkrótszą drogą.

– Od wielu miesięcy trwa na ten temat dyskusja, w której wskazuje się konkretnie Gdynię. Została ona nawet wpisana do Krajowego Planu Odbudowy jako port instalacyjny. Ale wciąż brakuje oficjalnej decyzji w tej sprawie. Dlaczego?

– Trwają bardzo intensywne dyskusje na ten temat. Deweloperzy aktywni na polskim rynku oraz dostawcy głównych komponentów, np. turbin, bezustannie apelują do polskich władz, aby takie decyzje niezwłocznie zapadły, ponieważ oddziałuje to bezpośrednio na możliwość zmaksymalizowania poziomu local content, jeśli chodzi o łańcuch dostaw dla polskich projektów. Dlaczego jednak decyzje jeszcze nie zapadły? Nie jestem właściwą osobą, żeby takiej odpowiedzi udzielić. Ale jako przedstawiciele branży czynimy starania, aby podkreślić wagę portu instalacyjnego, i mamy nadzieję, że apele te już wkrótce przyniosą efekt w postaci ostatecznej decyzji inwestycyjnej.

– Tylko czy takie ciągle odwlekanie w czasie tej decyzji nie będzie skutkowało tym, że przynajmniej I etap inwestycji będzie obsługiwany z zagranicznych portów? Deweloperzy nie będą chcieli czekać w nieskończoność.

– Niestety takie ryzyko jest bardzo wysokie. Dlatego też nasze działania i apele są

tak intensywne. Robimy wszystko, aby to ryzyko zminimalizować. Musimy zaznaczyć, że intencją sektora, a więc deweloperów i dostawców komponentów, jest korzystanie z polskiego zaplecza portowego, z tym że to rząd musi przejąć inicjatywę w tej kwestii i jasno określić warunki decyzji o powstaniu bazy instalacyjnej. Dlatego cały czas spoglądamy w kierunku Warszawy.

Ale z drugiej strony trzeba być świadomym, że przy tak dużym natężeniu planowanego procesu inwestycyjnego trudno oczekiwać, aby polskie porty morskie były w stanie obsłużyć te projekty w 100%. Do 2030 r. na polskich obszarach morskich mają powstać farmy wiatrowe o mocy 6 GW, czyli ponad 1/5 mocy offshore wind wykorzystywanej obecnie w całej Europie. I ma to nastąpić w ciągu 5 lat, czyli w stosunkowo krótkim czasie.

– Kiedy już zostanie zrealizowany I etap budowy farm wiatrowych, nadzieje czas na ich serwisowanie. Niezbędne będą więc porty serwisowe, o których lokalizacji już teraz trzeba decydować. Czy ostatnio wymieniane w tym kontekście Łeba i Ustka to dla pana zaskoczenie? Nie ma np. mowy o Władysławowie, które ma duże aspiracje w tym zakresie.

– Łeba i Ustka są wskazaniem, a nawet, jak w przypadku Equinora, który zakupił działkę dla swojej działalności serwisowej w Łebie, wyborami deweloperów. Łeba jest oczywistym wskazaniem ze względu na odległość portu od projektów PGE Baltica czy PKN Orlen, a wiemy, że odległość jest jednym z decydujących elementów, jeśli chodzi o wybór bazy serwisowej w tym sektorze. Chodzi o szybkość reakcji w przypadku nieplanowanych zdarzeń czy awarii. W grę wchodzi również oszczędność paliwa. Jednak parametry portu są niezadowalające, jeśli chodzi o jego pełną dyspozycyjność przez cały rok. Chodzi m.in. o problem zalodzenia, głębokości kanałów portowych czy toru podejściowego oraz kwestie związane z zapleczem terenów w części lądowej. Charakter miasta jest czysto turystyczny, a port zlokalizowany jest niemal w jego centrum. Ale nie chcę tutaj rozstrzygać o tym, bo wszystko jest kwestią modelu przyjętego w serwisowaniu farm wiatrowych – czy jest on oparty na



Z Jakubem Budzyńskim, wiceprezesem Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej, rozmawia Piotr Frankowski.

małych katamaranach CTV czy dużych SOV. Jeżeli chodzi o port w Łebie, w najlepszym przypadku będzie on w stanie obsługiwać jednostki CTV, czyli de facto transport załóg.

Jeśli chodzi o port w Ustce, jest on oczywistym wskazaniem dla obszarów przeznaczonych pod farmy wiatrowe wysunięte na zachód w obecnej fazie budowy. Ponadto planowana jest jego znacząca rozbudowa w kierunku portu zewnętrznego. Oczywiście do określenia pozostaje, w jakim zakresie będzie wykorzystywany w procesie serwisowym. Ale niezrozumiałym dla sektora jest brak wskazania Władysławowa, które ma istotny potencjał do obsługi morskich farm wiatrowych, jest dogodnie zlokalizowane pod kątem farm wiatrowych wysuniętych najdalej na wschód na polskich obszarach morskich i jest najbliższe do spełnienia wymogów, jeśli chodzi o zasób terenowy czy dostęp drogowy. Poza tym istniejące parametry dostępu morskiego wymagają relatywnie najmniejszych nakładów finansowych na dostosowanie go do potrzeb operation & maintenance.

– Kiedy muszą być gotowe porty serwisowe, czyli kiedy musi zapaść ostateczna decyzja o ich lokalizacji?

– Przygotowanie ich to znacznie prostsze i szybsze operacje techniczne niż w przypadku portu instalacyjnego. Natomiast ze względu na technologię realizacji morskich farm wiatrowych oraz na pewne decyzje odnośnie logistyki w tym zakresie, porty powinniśmy poznać jeszcze w br., aby inwestycje mogły ruszyć w 2022 r. Jak widać na

przykładzie Łeby, takie decyzje podejmują też sami deweloperzy. Jest to związane z tym, że proces obsługi nie zaczyna się w momencie zrealizowania ostatniej turbiny na morzu, ale z chwilą zainstalowania pierwszych elementów infrastruktury w miejscu lokalizacji elektrowni. Rozpoczyna się wtedy proces obsługi budowy.

– Projekty morskich farm wiatrowych od początku wzbudzały duże zainteresowanie rodzimej branży offshore, która widziała szanse na udział w tych przedsięwzięciach. Obecnie jednak sektor szacuje, że local content wyniesie 10%-20%. Jak pan widzi tę kwestię?

– Wydaje mi się, że może wynieść nawet 25%. Liczby takie pojawiają się zarówno w planach niektórych inwestorów dotyczących zaangażowania local content, jak i w opracowaniu zamówionym przez PTEW i PTMEW na temat polskiego łańcucha dostaw w zakresie gotowości do obsługi procesu budowlanego. Ale musimy pamiętać, że czym innym jest realny udział w inwestycjach, a czym innymi ambicje i oczekiwania co do tego udziału. Nigdy jako organizacja branżowa nie twierdziłymi, że polska branża jest w stanie zagwarantować na pierwszym etapie realizacji tych projektów 50% dostaw. Zdajemy sobie sprawę ze wszystkich mocnych, jak i słabszych stron polskiego łańcucha dostaw, ale również z poziomu ambicji, jaki jest budowany wokół tego sektora w Polsce. Zabiegamy o to, aby local content miał pozytywny klimat w Polsce, ale regulacyjnie jego udziału w projektach zagwarantować się nie da i nikt tego nie chce. Zależy nam na tym, aby wszystko odbywało się w warunkach rynkowych. Działamy na rzecz systematycznego dialogu technicznego deweloperów z polskimi dostawcami, aby nie zostali oni pominięci w procesie zakupowym, a najlepiej, aby znacząca część w nim uczestniczyła. Niezwykle istotne jest również pokazanie się polskich firm z tego segmentu i informacje zwrotne od deweloperów czy wiodących dostawców odnośnie oferowanych produktów oraz ich jakości. I na tym w dużej mierze polega filozofia local content.

– Wspominał pan o mocnych stronach polskiej branży offshore, ale również jej słabościach. Co jest więc plusem, a co należy poprawić, bo szwankuje?

– Pozytywem jest na pewno udokumentowane doświadczenie polskich firm w łańcuchach dostaw realizowanych przez deweloperów obecnych także w Polsce, zdobywane na rynkach zachodnich. Przykłady pojawiają się na bieżąco. Nie tak dawno Energomontaż-Północ Gdynia dostarczył konstrukcję morskiej stacji

transformatorowej do projektu *Kaskasi*, realizowanego na Morzu Północnym. Równolegle Mostostal Pomorze dostarczył podobną konstrukcję projektu farmy *Arcadis Ost 1* w Niemczech. To przykłady z ostatnich miesięcy. Natomiast polski sektor offshore wind jest obecny na europejskim rynku już od dobrych 10 lat. Mamy takich czempionów jak Telefonika Kable, która jest liderem światowego rynku kabli wewnętrznych dla farm wiatrowych na morzu. Jesteśmy też mocni w produkcji konstrukcji stalowych, jak wspomniane topside'y, ale dostarczamy również elementy stalowe infrastruktury dostępowej, które nie są może spektakularne, ale są niezbędne. Mam też nadzieję, że już wkrótce spółka Baltic Operator będzie w stanie wytworzyć również morskie wieże wiatrowe, a nie tylko lądowe, jak jest do tej pory. Uważam też, że można w Polsce dodać do produkcji łopat lądowych, realizowanej w Świnoujściu przez LM Wind Power, także linię produkcyjną łopat offshore.

Dostarczamy również wiele mniejszych elementów, jak systemy automatyki, hydrauliki, sterowania, transformatory morskie. Są też przykłady usług w zakresie badań środowiskowych, geofizycznych czy ferromagnetycznych. Do poprawy zaś są wszelkie zagadnienia dotyczące BHP. Standardy w tym sektorze są bezlitosne, jeśli chodzi o dostawców i poddostawców, a często wymaga to doinwestowania. Poprawić trzeba też produktywność, wydajność i przepustowość fabryk działających na rzecz offshore. Wymiany wymaga również park maszynowy i standardy świadczonych usług.

– Oprócz tego typu local content pojawiły się także koncepcje większego zaangażowania. Jedną z nich jest pomysł powołania operatora narodowego, którym miałby być Lotos Petrobaltic, i wybudowania floty jednostek do budowy oraz obsługi farm morskich. Jak pan zapatruje się na ten pomysł?

– Jest to realne i zostało poparte raportem Polskiego Rejestru Statków. W dokumencie tym zostały przedstawione doświadczenia naszych stoczni w zakresie działań na rzecz sektora offshore, także jak budowa jednostek *Innovation*, *Thor* czy *Vidar*, które powstały w stoczni Crist. Dlatego budowa statków typu SOV, mniejszych CTV, jak również największych jednostek konstrukcyjnych typu jack-up, jest możliwa do zrealizowania w Polsce. Czy biznesowo jest możliwe stworzenie takiego zintegrowanego kontraktora? Uważam, że tak, ale jest to kwestia determinacji w działaniu. Jednak w I etapie rozwoju rynku i wejścia w ten biznes polskiego kapitału byłyby potrzebne do współpracy doświadczony partner

zagraniczny, który w sposób uczciwy dla uczącego się polskiego partnera wsparłby jego działania, w układzie konsorcjum, korzystając w zamian z udziałów w bałtyckim rynku energetyki wiatrowej.

Szczególnie że popyt na usługi w sektorze offshore wind będzie rósł lawinowo. Prognozuje się, że do 2030 r. moc zainstalowana w Europie osiągnie poziom ok. 90 GW, podczas gdy obecnie jest to 25 GW. Już teraz brakuje jednostek instalacyjnych, które będą w stanie poradzić sobie z turbinami o największych gabarytach. Nawet kiedy turbiny nie są jeszcze tak duże jak planowane np. w „polskich” projektach (jest mowa o 14 MW), statków do ich transportu i instalacji wciąż jest za mało. Ustawiają się też koncepcje rozwiązania tego problemu, np. feeding, czyli dowożenie elementów mniejszymi statkami do jednostki konstrukcyjnej stojącej w miejscu realizacji projektu. W efekcie wybór pada na budowę nowych, większych jednostek, tak aby proces logistyczny pozostał w takiej samej postaci jak obecnie, ale przy użyciu znacznie większych statków. Jednak na całym świecie, powstaje obecnie zaledwie 5 jednostek do obsługi turbin 12 MW. Dlatego w ten rynek mógłby doskonale wpisać się polski operator floty offshore.

– Kiedy więc ruszą pierwsze polskie farmy wiatrowe na morzu? I jakich docelowo mocy można spodziewać na naszych obszarach Bałtyku?

– Mam nadzieję, że pierwsze etapy poszczególnych projektów będą oddawane do użytku sukcesywnie w latach 2025-2026. Wynika to m.in. z przepisów prawa mówiących, że inwestor, który uzyskał wsparcie w ramach pomocy publicznej, jest zobowiązany zapewnić pierwsze dostawy energii z farmy wiatrowej nie później niż 7 lat od dnia wydania pozytywnej decyzji. Dla niektórych projektów ten czas płynie już od marca br. Natomiast teoretyczny potencjał energetyczny polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej Morza Bałtyckiego to 28 GW. Jeśli podejmiemy do tego bardziej praktycznie, to wydaje mi się, że możliwe jest wykorzystanie 15-16 GW. W ramach systemu wsparcia powstać mają obiekty o mocy 11 GW, a jeśli w ramach mechanizmów czysto rynkowych udałoby się zrealizować jeszcze kilka dodatkowych GW, to byłoby bardzo dobrze. Myślę, że osiągnięcie takiej mocy to perspektywa 2040 r.

– Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał
PIOTR FRANKOWSKI

Rok szamotania z pandemią

Pandemia COVID-19 przeorała świat. Przyniosła potężny kryzys gospodarczy, który najmocniej dotknął Europę i Stany Zjednoczone. W gospodarce, a już szczególnie w sprawach energii, najlepiej na kryzysie wyszły z pewnością Chiny. Gdy cały zachodni świat zalewał kolejnymi falami pieniędzy rany po nieudolnej walce z pandemią, Państwo Środka stało się światową lokomotywą gospodarczą.

Ropa, gaz, węgiel dobrze pokazują, co się dzieje w realnej gospodarce. Ubiegły rok Chiny odczuły dość umiarkowanie – zużycie gazu zwiększyło się „zaledwie” 4%, co oznacza znacznie mniejszy wzrost niż w latach poprzednich. Ale jednak wzrost. Podobnie z paliwami. Chińskie rafinerie jakby nie odczuły pandemii, a chwilowe załamanie na początku 2020 r. nadrobiły bardzo szybko. Gdy w Europie i USA produkcja paliw mocno zmniejszyła się o 12%-13%, w Chinach... wzrosła (!) o 4%. I co niezwykle, już w połowie ub.r. Chiny wyprzedziły Amerykę pod względem wielkości produkcji paliw, odbierając jej wieczną, wydawałoby się, palmę pierwszeństwa. Na dodatek Chiny już na początku br. zwiększyły tempo, w I kwartale wzrósł import tak ropy (+7%), jak i gazu, głównie LNG (+22%). Zwiększyły też wydobycie węgla (+140 mln t w I kwartale – 2-letnia produkcja w Polsce), zmniejszając import o 90 mln t z powodu konfliktu z Australią.

Stany Zjednoczone dokonały zaś w czasie pandemii innego energetycznego wyczynu, godnego odnotowania. Gospodarka mocno ucierpiała z powodu walki z wirusem, najbardziej ucierpiała mobilność, ale jako globalny energetyczny hegemon USA potwierdziły siłę swojej gospodarki. Gdy import ropy spadł o 13%, to eksport ropy i gazu utrzymał się na poziomie poprzedniego (rekordowego)

2019 r. I w ten sposób Ameryka utrzymała sytuację, gdy jej bilans eksportu i importu surowców i produktów energetycznych jest pozytywny, to znaczy więcej eksportuje niż importuje. Ale co ciekawsze, w 2020 r. Stany Zjednoczone osiągnęły nadwyżkę w handlu ropą i produktami. Po raz pierwszy od ponad 70 lat Ameryka importuje potężne ilości ropy (prawie 300 mln t, czyli 12 razy więcej niż Polska, która importowała 26 mln t), ale eksportuje tak ropę, jak i produkty naftowe. I dzięki eksportowi szczególnie paliw osiągnęła dodatni bilans handlowy, o czym mogła 10 lat temu tylko marzyć.

Nord Stream 2 doczołgał się do Niemiec

Ostatni rok był czasem śledzenia ruchów statków na morzu. I to bardzo specjalistycznych statków – układających rury na dnie morza. Gdy bowiem w grudniu 2019 r. układający rurociąg szwajcarski statek *Solitaire* (największy tego typu na świecie, 300 m długości, 41 szerokości) po prostu porzucił roboty, zostawiając 150 km (na 2400 km) nieułożonych rur i przerażony amerykańskimi sankcjami w popłochu uciekł. Rosjanie zaczęli więc mozolnie mobilizować własne zasoby. Najpierw trzeba było jeden z rosyjskich statków układających rurociągi, *Akademik Czerski*, sprowadzić z drugiego końca świata – z prac na Sachalinie. Przez wszystkie oceany świata konwojowała go rosyjska marynarka wojenna, a wszyscy komentatorzy i politycy gapili się na *Marinetraffic*, czy nagle zmienił kierunek lub wyłączył transpondery, i spekulowali, co się za tym kryje. Potem drugi statek *Fortuna* tajemniczo kilkukrotnie zmienił właściciela, by zostać własnością przedziwnego jednoosobowego mikroprzedsiębiorstwa. To

ochrona przed amerykańskimi sankcjami, które w takiej sytuacji prawnej po prostu trafiają w próżnię. Potem przyłączył się do prac na Bałtyku.

Po tych wszystkich manewrach i wielu innych przygodach oba statki zaczęły układanie rurociągu. To znacznie mniejsze jednostki niż szwajcarska, znacznie gorzej wyposażone, pozycjonujące się za pomocą kotwic, i w efekcie kładące rurociąg 10 razy wolniej. Jednak po półtora roku od pamiętnej rejterady ułożyły one już jedną rurę i kładą teraz ostatnie kilometry drugiej. O zakończeniu pracy nad pierwszym odcinkiem jako pierwszy poinformował cały świat prezydent **Putin** na kongresie gospodarczym w Petersburgu.

Pierwsza nitka Nord Stream 2 położona, druga też z pewnością połączy Rosję i Niemcy, ale to wcale nie koniec wielkiej gry o najbardziej kontrowersyjny (czy raczej – konfliktowy) rurociąg świata.

Pompowanie cen ropy

Jeśli ub.r. w ropie naftowej oznaczał dołek globalnego „rollercoastera”, który dostarczył dużych dawek adrenaliny tak graczom, jak i konsumentom, o tyle od roku mamy do czynienia z pompowaniem cen ropy do niezwykle wysokich poziomów. Operacji tej dokonuje z jednej strony konglomerat (bo trudno jednak powiedzieć kartel) eksporterów ropy z Arabią Saudyjską i Rosją na czele, a z drugiej – rynki finansowe, którym przewodzą tak renomowane potęgi jak Goldman Sachs.

Wiele bowiem lat temu kontrolę nad cenami uzyskali gracze finansowi, używając do tego instrumentów pochodnych, których wolumeny przekraczają o kilka rzędów wartości wielkość obracanej na tych giełdach ropy. A na dodatek od lat utrzymuje się przedziwna

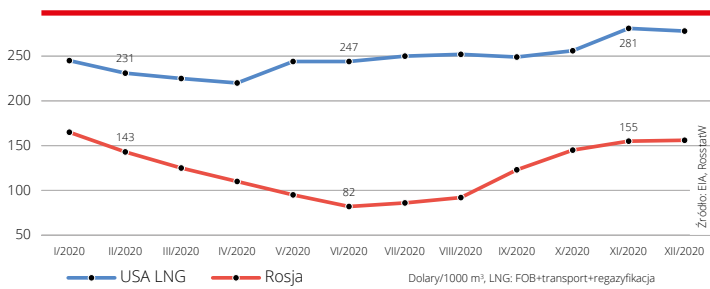
REKLAMA

Leave your logistics to experts
Leave it to us

for more information please visit www.unifeeder.com
or contact rates@unifeeder.com



KOSZTY IMPORTU DO POLSKI GAZU ROSYJSKIEGO I LNG Z USA



sytuacja w strukturze obrotu tymi instrumentami. Otóż finansowi uczestnicy tego obrotu utrzymują znacznie większą liczbę ofert zakupu „papierowej ropy” niż jej sprzedaży (tzw. długie i krótkie pozycje). W lutym proporcja ta wynosiła 7:1. Na 7 kontraktów zakupu ropy przypadała 1 umowa na sprzedaż. Oczywiście jest, że taka proporcja chętnych do zakupu i sprzedaży powoduje strukturalne podwyższenie cen. A co jeszcze ciekawsze, ta proporcja zmienia się dość rzadko. Gdy zaś liczba ofert zakupu i sprzedaży derywatów zrównuje się, ceny zbliżają się do poziomu 20-30 USD.

Jednak potężne pieniądze naftowy OPEC, wzmocniony o Rosję i wielu innych producentów, przeciwstawił tak ogromną siłę popytową, że może skutecznie grać z rynkami finansowymi. OPEC+ posiadał umiejętność kreowania optymizmu i wykorzystania koniunktury monetarnej (czyli dodruku pieniądza, łądującego na giełdach). W roli głównej Saudowie, którzy rok wcześniej wydali wojnę handlową Rosji i zastosowali strategię spalanej ziemi – zaczęli grać na wzrost cen ropy. Od początku stycznia, gdy dobrowolnie przedłużyli ograniczenia wydobycia, utrzymując wcześniejsze cięcia o milion baryłek dziennie (to prawie dwukrotnie zużycie ropy przez Polskę).

A dobre nastroje na rynki finansowe wróciły dokładnie w dniu wyborów prezydenckich w USA. I wtedy właśnie zaczął się marsz notowań Brent i WTI w górę – z poziomu 40 USD w pół roku poszybował prawie do 70 USD za baryłkę. Ten marsz w górę pokazywał, jak rozogniony jest apetyt na zyski, jak to mówi się w spekulacyjnym slangu. A realnie inwestorzy już czuli potężny dopływ gotówki z FED i amerykańskiego budżetu, które właśnie wspólnie wydrukowały 1,9 bln USD (3 razy PKB Polski). Bo choć „wszyscy mówią”, że to bańka spekulacyjna, że gospodarka amerykańska jest w ruinie, PKB leci na łeb, 10 mln amerykańskich miejsc pracy wyparowało (w Polsce pracuje 16 mln ludzi), bezrobocie szybuje w górę... to giełdowe indeksy, notowania akcji i towarów wzbijają się pod niebiosa.

Jednak tak wysokiego poziomu notowań co ostrożniejsi spekulanci już nie wytrzymali. Uznali je za zbyt abstrakcyjne

i zaczęła się ucieczka. W czwartek 18 marca notowania Brent spadły o 7%. Jednak wywołało to natychmiastową interwencję. Dwaj najwięksi globalni gracze instrumentami pochodnymi – Goldman Sachs i Morgan Stanley –

wydali oświadczenia, które miały natchnąć optymizmem drobniejszy narybek inwestorów. Stwierdzono nawet, że obecny spadek to „szansa na zyski”. Notowania podskoczyły o 2,4% już nazajutrz. Później wielokrotnie optymizm graczy był podbudowywany kolejnymi komunikatami, które w maju wyznaczyły nowy poziom cen do osiągnięcia w końcu roku – 80 USD za baryłkę. I rzeczywiście, kupujących papierową ropę coraz więcej i cena pnie się do tego poziomu.

Rijad doskonale bowiem wie, na co są czuli gracze rynkowi, więc jego strategia jest skoncentrowana przede wszystkim na zapasach. Precyzyjnie obniża poziom zapasów ropy krajów OECD prawie każdego miesiąca. I rzeczywiście spadają. Jak długo te czary będą działały? Dopóki Arabia Saudyjska i Rosja będą umiejętnie hipnotyzowały spekulantów, dopóki precyzyjnie będą opróżniać przeladowane magazyny ropy i dopóki nie nadleci czarny łabędź, ceny będą posłusznie szły za wskazówkami wielkich graczy. Z Iranu, który intensywnie negocjuje z Ameryką swój powrót na rynek ropy, chyba nie nadleci, już go oswojono i je z ręki.

Hakerzy paraliżują amerykańskie rurociągi

W piątek 7 maja doszło w USA do ataku hakerskiego na oprogramowanie Colonial Pipeline – największej sieci rurociągów paliwowych (prawie 9 tys. km), prowadzącej z Teksasu, centrum rafineryjnego USA, przez stany wschodniego wybrzeża, aż do Nowego Jorku. System został sparaliżowany, a rurociąg przesyłał potężne ilości – prawie 40 miliardów litrów (2-krotnie więcej niż zużycie w całej Polsce). Atak hakerów był największym atakiem przemysłowym w historii Stanów Zjednoczonych i wywołał piorunujące skutki. Po pierwsze dla operatora rurociągu, który co prawda mógł przesyłać paliwa, ale nie mógł za nie fakturować odbiorców, więc zatrzymał operacje. Następnego dnia poddał się szantażowi hakerów i zapłacił im prawie 5 mln USD okupu w kryptowalutowych bitcoinach, w zamian otrzymał klucz do zablokowanego systemu. Pomimo tego operator długo guzdrał się ze wznowieniem operacji. Dopiero

15 maja, 8 dni po zablokowaniu, rurociąg zaczął przesyłać paliwa.

W tym czasie doszło do panicznych zakupów paliw w kilku wschodnich stanach, co natychmiast opustoszyło stacje benzynowe. W niektórych regionach 80%-90% stacji na kilka dni zostało zamkniętych z braku paliwa. Prezydent **Joe Biden** zdążył ogłosić stan wyjątkowy, a ceny paliw podskoczyły do... uwaga, uwaga... 3 zł za litr. W Polsce takie „podwyżki” przyjęto by owacjami na stojąco, ale mówimy o Ameryce. Tam paliwo jest zwykle znacznie tańsze. Na koniec okazało się, że płatności i anonimowość bitcoina to raczej puste gadanie, gdyż miesiąc później amerykańskie FBI odzyskało większość tych bitcoinów. Skąd wytraścięto prywatne klucze do operacji, nie podano do publicznej wiadomości.

Atak hakerów i paraliż logistyczny wschodnich wybrzeży przypomniał o jeszcze jednym protekcyjnym pterodaktylu amerykańskim. Otóż funkcjonuje tam Jones Act – stuletnia już ustawa zakazująca statkom pod obcą banderą przewozić towarów między amerykańskimi portami. I gdy rafinerie Teksasu nie mogły przesyłać rurociągami, chciano wysłać statkami, ale... ich nie było, a zagranicznych nie można używać. Administracja Bidena błyskiem przyznała kilka wyjątków, by zapobiec katastrofie zaopatrzeniowej. Potem wszystko wróciło do protekcyjnego ciepła, chroniącego amerykańskie miejsca pracy.

Gaz przebija się przez lody Arktyki

Rosja eksportuje coraz więcej gazu skroplonego. W końcu 2017 r. na pierwszym arktycznym terminalu skraplania gazu Jamał LNG załadowano pierwszy w świecie arktyczny gazowiec yamalmax klasy Arc7 *Christophe de Margerie*. Może on przebijać się samodzielnie przez lody grubości 2 m, tak przodem jak i tyłem, a to dzięki elastycznemu, obrotowemu napędowi produkcji ABB, który może odwracać śrubę o 180 stopni. Tyłem jest łatwiej przelamywać grubszy lód, gdyż pomagają pracujące turbiny i kształt rufy, jednak płynie się dużo wolniej.

Gazowce początkowo dokonywały arktycznych rejsów tylko latem. I tylko w kierunku Europy. Jednak w tym roku spróbowano po raz pierwszy przepłynąć do Azji nie przez Europę, ale po Północnej Drodze Morskiej. Zwykle sezon żeglugowy na niej trwa od czerwca do listopada, a tu w styczniu *Christophe de Margerie* i *Mikołaj Jewgienow* ruszyły z Sabetty na wschód i przeszły Północną Drogą Morską przez Ocean Arktyczny. I było to przejście samodzielnie, bez wsparcia lodolamacza, gdy warunki w tych arktycznych rejonach są najsurowsze. Do tej pory uważano,

Pomorska Platforma Rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej szansą na budowę polskiego łańcucha dostaw

Jednym z elementów realizowanej przez Samorząd Województwa Pomorskiego strategii jest inspirowanie i animowanie przedsięwzięć wpisujących się w Inteligentne Specjalizacje Pomorza, szczególnie te dotyczące energetyki i technologii offshore.

Bez mała rok temu Województwo Pomorskie wspólnie z innymi sygnatariuszami (samorządowcami, przedsiębiorcami, organizacjami przedsiębiorców, instytucjami otoczenia biznesu i naukowcami) podpisało deklarację powołania ważnej dla rozwoju Pomorza oddolnej inicjatywy, jaką jest Pomorska Platforma Rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej na Bałtyku. Informacja na ten temat rozniosła się po kraju szerokim strumieniem, a dotychczasowe dynamiczne funkcjonowanie platformy potwierdza, że temat rozwoju morskich farm wiatrowych jest bardzo ważny.

– Platforma liczy już 68 sygnatariuszy. Szczególnie cieszą nas deklaracje przystąpienia firm reprezentujących biznes offshore'. Są już z nami Ørsted, Polenergia czy Ocean Wind, a inni deweloperzy są w trakcie procesów decyzyjnych – mówi **Leszek Bonna**, wicemarszałek województwa pomorskiego.

Funkcjonowanie platformy uzmysłowiło wielu jej interesariuszom, jak ważna jest współpraca i otwartość. W ramach ustawy offshore inwestorzy są zobowiązani do przedstawienia Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki m.in. planu łańcucha dostaw, w którym inwestorzy wskazują obszary wsparcia rozwoju innowacji. Jest to unikalna szansa dla polskich ośrodków badawczo-rozwojowych na zaznaczenie swojej roli na mapie globalnego rozwoju innowacyjnego łańcucha dostaw dla morskiej energetyki wiatrowej.

– W ramach prac platformy we współpracy z pomorskimi ośrodkami badawczo-rozwojowymi przygotowaliśmy agendę badawczą – mówi dr **Karolina Lipińska**, z-czyni dyrektora Departamentu Rozwoju Gospodarczego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego. – Agenda definiuje obszary, w których pomorskie ośrodki badawczo-rozwojowe będą

mogły rozwijać europejskie projekty w ramach MEW w oparciu o swój potencjał i doświadczenie. Pomorska agenda stanowi wkład do prac na poziomie centralnym prowadzonych pod patronatem Ministerstwa Klimatu i Środowiska, w szczególności zaś umowy sektorowej zawieranej w celu wspierania morskich farm wiatrowych w Polsce – dodaje.

Plany inwestycyjne związane z lokalizacją farm wiatrowych na morzu powodują także konieczność zidentyfikowania kwalifikacji i kompetencji wymaganych do pracy. Niezbędna jest więc cykliczna analiza potrzeb kompetencyjnych pracodawców oraz trendów na pomorskim rynku pracy. Umożliwi ona opracowanie ramowych ścieżek szkolenia zawodowego adekwatnych do wymogów pozwalających na podjęcie zatrudnienia m.in. na stanowiskach potrzebnych do budowy, obsługi lub serwisu turbin wiatrowych, ale również logistycznych i administracyjnych.

– Chodzi nam o stworzenie na Pomorzu swego rodzaju modelu funkcjonowania interdyscyplinarnego centrum kompetencji morskiej energetyki odnawialnej, w postaci kampusu – dodaje **Agnieszka Rodak**, prezes Rumia Invest Park sp. z o.o. Ponadto Samorząd Województwa Pomorskiego prowadzi rozmowy z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju w sprawie możliwych form finansowania działań badawczo-rozwojowych mogących wesprzeć rozwój morskiej energetyki wiatrowej.

Dynamiczny rozwój morskiej energetyki wiatrowej jeszcze bardziej unaocznili wieloletni problem porzuconej podczas II Wojny Światowej w europejskich akwenach amunicji, zatopionych statków i broni chemicznej. Ewentualne wycieki i rozszczelnienia będą miały nieprzewidywalne skutki o charakterze transgranicznym w wymiarze ekonomicznym oraz społecznym. Jest to temat szczególnie istotny dla regionów nadbałtyckich, ponieważ w wodach Bałtyku zalega około 50-60 tys. ton broni chemicznej, z czego przynajmniej 15 tys. ton to materiały bojowe (m.in. iperyt). Z przeprowadzonych badań wynika, że uwolnienie zaledwie jednej szóstej zatopionych



POMORSKA PLATFORMA
ROZWOJU MORSKIEJ ENERGETYKI
WIATROWEJ NA BAŁTYKU

To inicjatywa mająca charakter otwarty

Cele platformy to:

- ▶ Kreowanie i kształtowanie kompetencji oraz możliwości inwestycyjnych powiązanych z rozwojem MEW
- ▶ Działania na rzecz przygotowania kadr do obsługi morskich farm wiatrowych
- ▶ Prowadzenie działań badawczo-rozwojowych w zakresie budowy i utrzymania morskich farm wiatrowych
- ▶ Współkształtowanie uregulowań prawnych umożliwiających inwestycje w morskie farmy wiatrowe
- ▶ Prowadzenie działań informacyjnych dla przedsiębiorców i inwestorów
- ▶ Budowanie świadomości społeczeństwa poprzez działania edukacyjne w zakresie technologii rozwoju MEW
- ▶ Budowanie relacji międzynarodowych pozwalających na finansowanie projektów, wymianę i transfer wiedzy

Więcej informacji na stronie: drp.pomorskie.eu/pomorska-platforma-offshore

w Bałtyku substancji chemicznych pociągnie za sobą zniszczenie życia w morzu i przy jego brzegach na ponad 100 lat.

– Samorząd Województwa Pomorskiego konsekwentnie sygnalizuje zagrożenie związane z uwolnieniem niebezpiecznych substancji, a ostatni apel w tej sprawie przedstawiłem podczas sesji plenarnej Komitetu Regionów, która odbyła się w Brukseli w dniu 6 maja 2021 r – mówi **Mieczysław Struk**, marszałek województwa pomorskiego.

– W rodzącej się branży offshore widzimy szansę na rozwój gospodarcy regionu, co szczególnie istotne, rozwój w innowacyjnym sektorze odnawialnych źródeł energii, który od wielu lat wspieramy, dając temu wyraz w wielu strategicznych dokumentach Województwa Pomorskiego – dodaje.

Wszystkie aktywności prowadzone w ramach platformy zmierzają do zwiększenia potencjału regionu poprzez wykorzystanie szansy, jaką niesie za sobą transformacja energetyczna. ■



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

◀ CD. ZE STR. 10 że mogą tego dokonać jedynie atomowe lodolamacze. A te dwa gazowce dokonały przełomu, otwierając nową stronę w pokonywaniu surowych warunków arktycznych i przecieraniu szlaków morskich.

Warunki takiej podróży są doprawdy ekstremalne. Morze Karskie, fragment Oceanu Arktycznego w tym czasie skuwa mróz do -40°C . *Mikołaj Jewgienow* został jednak tak poobcierany przez lody, że główny układ napędowy (jeden z 3) odmówił posłuszeństwa, więc szybkość podróży na lodach spadała do 3 w., ale i tak przedzierano się na wschód. Do koreańskiego portu statek dotarł 27 stycznia, spóźniając się zaledwie 8 godz.

Amerykański czy rosyjski? Który tańszy?

Ceny gazu sprowadzanego do Polski to wielki galimatias dla przeciętnego zjadacza chleba, który kiedyś bardzo dużo nasłuchał się, jaki to rosyjski gaz bardzo drogi. A ten zza oceanu wręcz przeciwnie – bardzo tani. Też tak mówią. Oczywiście w realu jest dokładnie przeciwnie. Wystarczy sięgnąć po statystyki eksportowe obu państw. Porównanie średnich cen eksportowych gazu w 2020 r. jest dość szokujące: amerykański LNG sprowadzony do Polski w ub.r. był prawie 2-krotnie droższy niż gaz rosyjski. Dokładnie o 97%.

To dość oczywiste, rosyjski gaz mamy na granicy, a do eksportowych cen amerykańskich trzeba dodać koszty transportu przez ocean i przywrócenia do stanu gazowego. To powyżej 50 USD za 1000 m³. Widać też inne ciekawe zjawisko: na rynku europejskim w ub.r. mieliśmy wiosną i latem niezwykle niskie ceny. Ceny eksportowe Gazpromu odzwierciedlają je, bo dominująca część eksportu rosyjskiego zależy od cen spotowych TTF, a niewielka część od cen ropy. Oba surowce były niezwykle nisko w okresie załamania rynku. Natomiast ceny amerykańskiego eksportu (a także notowania Henry Hub, na których oparte są ceny eksportowe) w ogóle nie zareagowały na globalną nadwyżkę gazu i załamanie cen, wręcz podrożały. W efekcie w lutym sytuacja była jeszcze nie najgorsza – LNG był droższy „jedynie” o 62% od gazu z Gazpromu. Jednak w czerwcu cena eksportowa gazu rosyjskiego spadła do niewiarygodnie niskiego poziomu $-82\text{ USD}/1000\text{ m}^3$, gdy ceny amerykańskiego gazu były jeszcze wyższe niż zimą i wynosiły 247 USD. W czerwcu amerykański LNG był więc 3-krotnie droższy od gazu z Rosji.

Jak widać z powyższego, ostatnie miesiące, gdy świat jeszcze szamocze się w walce z pandemią, obfitowały w ciekawe wydarzenia. Oby następny rok był spokojniejszy.

ANDRZEJ SZCZEŚNIAK

Wszystko się może zdarzyć

W Krajowym Planie Odbudowy przewidziano 437 mln euro na infrastrukturę niezbędną na potrzeby morskiej energetyki wiatrowej. Środki te rząd zamierza wydać m.in. na budowę terminalu instalacyjnego. Ma on powstać, wedle wielokrotnych rządowych zapewnień, w Gdyni. Ale niewykluczony jest też Gdańsk, może także Świnoujście. Z kolei portami serwisowymi mają być Ustka i Łeba. Do tego miana pretenduje także Władysławowo. Wciąż jednak nie ma ostatecznej i wiążącej co do tych kwestii decyzji.

– *Rada Ministrów uznaje morski Port Gdynia, ze względu na jego położenie i warunki techniczne, jako optymalne miejsce lokalizacji terminalu instalacyjnego, przeznaczonego na potrzeby organizacji procesu budowy i obsługi morskich farm wiatrowych na Bałtyku – czytamy w projekcie uchwały Rady Ministrów. – W związku z tym Rada Ministrów zobowiązuje ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do podjęcia działań na rzecz wybudowania i oddania do eksploatacji terminalu instalacyjnego oraz wyłonienia operatora logistycznego do organizacji procesu budowy i obsługi morskich farm wiatrowych w morskim Porcie Gdynia, w terminie pozwalającym na rozpoczęcie instalowania morskich farm wiatrowych na Bałtyku do końca 2024 r.*

Wojciech Dąbrowski, prezes Grupy PGE, nie wyklucza żadnej możliwości. Jak mówi, dla projektów realizowanych przez jego firmę, istotny jest potencjał portu instalacyjnego, możliwość rozbudowy, a przede wszystkim bliskość do obszarów morskich, na których PGE zainstaluje turbiny wiatrowe.

– *Ze względu na to ostatnie kryterium – odległość od morskich farm wiatrowych – porty w Gdańsku i Gdyni mają największy potencjał. PGE prowadzi również rozmowy z władzami samorządowymi Ustki i Łeby. Biorąc pod uwagę termin wyprowadzenia pierwszej mocy z Baltica 3 w 2026 r., instalacja portowa potrzebna będzie w 2025 r., ale będzie to zależało od wielu czynników, a szczegółowy harmonogram jest na bieżąco aktualizowany – tłumaczył na jednej z konferencji.*

Port w Gdyni ma gotową koncepcję inwestycji u nasady Portu Zewnętrzny, na terenie ok. 60 ha, umożliwiającym składowanie elementów elektrowni wiatrowych oraz cumowanie jednostek instalacyjnych.

Oprócz tego powstać ma tam rampa umożliwiająca także obsługę komponentów dostarczanych na statkach ro-ro. Decyzja zatwierdzająca ostateczną lokalizację hubu instalacyjnego umożliwiłaby rozpoczęcie prac, które będą realizowane przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia, niezależnie od negocjacji w sprawie budowy głębokowodnego terminalu kontenerowego w Porcie Zewnętrznym, i ich zakończenie w II połowie 2025 r. Co istotne, ZMPG ma także środki na budowę nowych falochronów planowanego portu, a tym samym hubu instalacyjnego.

Póki co jednak żaden polski port nie spełnia kryteriów, pozwalających na wykorzystanie go do budowy czy serwisowania farm wiatrowych na morzu. Powszechnie są w branży wątpliwości, czy długi proces decyzyjny, najpierw w kwestii uchwalenia ustawy offshore'owej, a obecnie w sprawie portu instalacyjnego, nie spowoduje, że wskazane porty nie będą gotowe na pierwsze morskie farmy wiatrowe budowane w polskiej strefie ekonomicznej. Inwestycje powinny już ruszyć, aby zdążyć do 2025 r., ponieważ wtedy planowane są pierwsze instalacje. Pozostaje więc coraz mniej czasu.

Dlatego zniecierpliwieni inwestorzy uczestniczący w I fazie wsparcia morskich farm wiatrowych prowadzą rozmowy z wieloma portami, nie tylko w Polsce. Pod uwagę brany jest przede wszystkim port Rønne na Bornholmie, który jest gotowy do instalacji morskich farm wiatrowych. Niedawno właśnie tam w rekordowym czasie (ok. pół roku) zbudowano 72 turbiny na największą duńską farmę wiatrową *Kriegers Flak*. Z kolei także wymieniany w tym kontekście Port Sassnitz z powodzeniem realizował niemieckie projekty na zachodnim Bałtyku.

W grze jest, jak się wydaje, również Gdańsk. W maju br. DCT Gdańsk ogłosił postępowanie prekwalfikacyjne na wyłonienie wykonawcy inwestycji T3, która zwiększy ogólną powierzchnię placu składowania kontenerów o ok. 36 ha. Zwrócono także uwagę, że mogłoby się tam znaleźć i miejsce dla portu instalacyjnego. Według nieoficjalnych informacji za lokalizacją właśnie w Gdańsku ma optować Polski Fundusz Rozwoju, udziałowiec DCT, według którego koszty budowy tam terminalu na potrzeby instalacji morskich farm wiatrowych mogą

być zdecydowanie niższe, nawet o 60%, niż w innych lokalizacjach, ponieważ nie ma potrzeby pogłębiania toru wodnego, budowania obrotnic, falochronów. Co najważniejsze, terminal mógłby powstać do końca 2024 r.

Według **Michała Śmigielskiego**, prezesa Morskiej Agencji Gdynia, jeżeli polskie farmy wiatrowe na morzu mają być budowane w latach 2024-2026, to wydaje się już niemal pewne, że spółki uczestniczące w I fazie inwestycji będą korzystały z portów zagranicznych. Jak mówi, w latach 2024-2026 nastąpi szczyt inwestycji offshore wind w Europie i na Bałtyku, więc potrzebne są szybkie działania, aby polski port w Gdyni czy Gdańsku na tym skorzystał.

– Trójmiasto jest tu najlepszą lokalizacją ze względu na zaplecze inwestycyjne – skąd, mamy nadzieję, będzie pochodziło część komponentów do budowy farm wiatrowych na morzu. To też ogromna szansa dla portów na wejście w nowy, perspektywiczny segment działalności, gdy przeladunki węgla będą maleć – dodaje M. Śmigielski.

Nie mogąc pozwolić sobie na opóźnienia, inwestorzy rozglądają się za miejscami, z których będą mogli za 2-3 lata budować na polskim morzu turbiny wiatrowe.

– Rozmawiamy z kilkoma różnymi portami, polskie porty naprawdę potrzebują wiele działań, aby farmy wiatrowe offshore mogły być z nich instalowane. Każdy port musi mieć odpowiednio duże obciążenie użytkowe, by mógł przyjąć dużą liczbę ciężkich turbin, łopat wiatraków, komponentów, wież. Potrzebne są też odpowiednio wysokie żurawie i place manewrowe. Obciążenie użytkowe w polskich portach musi zostać zwiększone, podobnie jak przestrzeń do załadunku i przechowywania elementów silowni wiatrowych – stwierdził **Nils de Baar**, prezes na Europę Północną i Środkową duńskiego producenta farm wiatrowych Vestas.

Jak dodał, Wielka Brytania, Dania i Niemcy poważnie zainwestowały w niezbędną infrastrukturę portową. Konieczna była bowiem duża powierzchnia placów składowych z odpowiednim obciążeniem oraz możliwość przyjmowania jednostek z elementami farm i statków instalacyjnych. Dlatego także polskie porty muszą ponieść spore wydatki, aby można było w nich przeprowadzać wstępny montaż komponentów farm wiatrowych, a być może również ich produkcję. Warto przypomnieć przy tej okazji, że Niemcy, zanim zbudowali swoją pierwszą farmę wiatrową,

zainwestowali co najmniej 500 mln euro w infrastrukturę, czyli w takie porty jak Bremenhaven, gdzie została stworzona baza do realizacji elektrowni morskich. Od pierwszej strategicznej decyzji do realizacji pierwszej niemieckiej farmy wiatrowej upłynęło 10 lat.

Co do portów serwisowych, czyli Ustki i Łeby, w opublikowanym niedawno rządowym KPO wskazano, że mają być gotowe na 2026 r., czyli rok po wybudowaniu portu instalacyjnego. Konieczne inwestycje to przebudowa falochronów zewnętrznych oraz pogłębienie kanałów portowych, podejściowych i obrotnic dla statków. Zaplanowane inwestycje w Łebie są mniejsze niż w Ustce, co pozwala mieć nadzieję na ich szybszą realizację. Do miana portu serwisowego pretenduje jednak także Władysławowo. O jego wpisaniu do KPO zaapelowali do premiera marszałkowie województwa pomorskiego oraz członkowie Pomorskiej Platformy Rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej na Bałtyku. Autorzy apelu podkreślili, że z niepokojem przyjęli informację o „niewuzględnieniu wsparcia dla rozwoju Portu Morskiego we Władysławowie w wersji KPO przekazanej do Komisji Europejskiej”.

REKLAMA



- ✓ Ponad 200 współpracujących firm spedycyjnych.
- ✓ Przeladunki i składowanie na trzech terminalach w Polsce.
- ✓ Nowe połączenia w Polsce.
- ✓ Ponad 200 rozkładowych, bezpośrednich połączeń intermodalnych miesięcznie.
- ✓ Gęsta siatka regularnych połączeń.
- ✓ Duży wybór śródlądowych depotów armatorskich.
- ✓ Dostawy 7 dni w tygodniu, 24 godziny na dobę.



◀ CD. ZE STR. 13 – Jesteśmy przekonani, że Port Morski we Władysławowie, obok portów w Łebie oraz Ustce, także powinien uzyskać wsparcie na zasadach sformułowanych w ww. dokumencie w związku z planowaną funkcją serwisową. Bezsportnym jest fakt, że inwestycje we wszystkich małych portach województwa pomorskiego nie są dla siebie konkurencją, bowiem wszystkie te porty będą wykorzystywane dla inwestycji morskich. Chociaż brakuje obecnie dokładnych szacunków, jakimi jednostkami obsługiwany będzie serwis morskich farm wiatrowych na Morzu Bałtyckim, to przewiduje się, że docelowo potrzebnych będzie kilkadziesiąt jednostek pływających – głosi dokument.



FOT. FREEPIK

Sygnatariusze apelu twierdzą, że obecne zapisy KPO „niosą także dużą odpowiedzialność dla polskiej gospodarki” w przypadku „jeżeli z jakichkolwiek przyczyn np. wymogów środowiskowych czy terminów realizacyjnych, porty w Ustce lub Łebie nie zdążą zagwarantować założonych oczekiwań”, a wówczas istnieje ryzyko, że obsługa serwisu offshore realizowana będzie z portów zagranicznych.

Tymczasem jeden z głównych graczy, jeżeli chodzi o polskie morskie farmy wiatrowe, Equinor, zakupił już tereny w Łebie, właśnie na potrzeby serwisowania budowanych wspólnie z Polenergią farm wiatrowych. Planowana baza serwisowa w Łebie ma służyć jako centrum logistyczne, a bliska odległość z Łeby do farm ma przyczynić się do bezpieczeństwa operacji morskich i optymalizacji kosztów obsługi. Obie firmy planują realizację projektów MFW Bałtyk III i MFW Bałtyk II o łącznym potencjale mocy zainstalowanej 1440 MW.

– Wybór Łeby na lokalizację bazy operacyjno-serwisowej MFW Bałtyk II i MFW Bałtyk III to istotny krok w realizacji naszych projektów morskich farm wiatrowych na Bałtyku. Ta długoterminowa inwestycja przyczyni się do powstania w Łebie centrum morskiej energetyki wiatrowej w Polsce – tłumaczy **Michał Kołodziejczyk**, prezes Equinor Polska. **CZE**

Lokalne firmy w ustawie offshore

Lokal content inwestycji offshore wind, czyli, właściwie, mniej chwytliwe „zaangażowanie miejscowych przedsiębiorców w procesie budowy morskich farm wiatrowych”, to bardzo nośne medialnie pojęcie. Nie będzie chyba wielką przesadą napisać, że było (i jest) to jedno ze sztandarowych haseł rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w naszym kraju. Wydaje się naturalnym, że skoro na polskich obszarach morskich mają być realizowane wielomiliardowe inwestycje rozłożone w okresie nadchodzących lat, to wiele osób w naszym kraju oczekuje, że będzie to doskonała szansa na rozwój rodzimych przedsiębiorstw zajmujących się budową konstrukcji stalowych, dostawą kabli, instalacji, oprzyrządowania, transportem, logistyką itp.

Powyższy wątek jest na tyle ważny, a jego znaczenie doniosłe, że doczekał się odrębnego uregulowania w nowej ustawie z 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Dz.U. z 2021 r. poz. 234 z późn. zm.), czyli podstawowym dokumencie prawnym dotyczącym inwestycji w zakresie morskiej energetyki wiatrowej w naszym kraju. Czy jednak rzeczywiście?

Pierwsze zapowiedzi dotyczące rodzimego łańcucha dostaw i usług w projektowanej ustawie offshore były bardzo obiecujące. Przekazując projekt ustawy do konsultacji społecznych w styczniu 2020 r., Ministerstwo Aktywów Państwowych wskazywało, że: „Intencją resortu jest stworzenie ram prawnych, które wesprą – w perspektywie wielu lat – wszystkie podmioty zainteresowane rozwojem sektora morskiej energetyki wiatrowej, w tym firmy odpowiedzialne za dostarczanie komponentów do budowy wiatraków na morzu (tzw. local content inwestycji offshore)”.

Wielu przedsiębiorców podeszło bardzo optymistycznie do tych zapowiedzi i we współpracy ze swoimi prawnikami lub bez zaczęło opracowywać śmiało propozycje regulacji, które mogłyby się znaleźć w ostatecznej wersji dyskutowanego aktu prawnego. Optymizm wydawał się w pewnym stopniu uzasadniony, skoro „autor” ustawy wprowadził do projektu osobny rozdział zatytułowany wtedy „Plan udziału materiałów i usług lokalnych”. Dało się przy tym zauważyć dwie tendencje czy też grupy propozycji.

Pierwsza z nich dotyczyła wprowadzenia do ustawy mechanizmu sztywnych gwarancji

udziału podmiotów rynku lokalnego w inwestycjach offshore. Parytet, sztywnie wpisany procentowy udział minimalny przedsiębiorców krajowych, miałby zmuszać deweloperów do zatrudnienia odpowiedniej liczby przedsiębiorców lokalnych. Przedmiotowe rozwiązanie budziło oczywiście uzasadnione wątpliwości, zarówno z perspektywy jego zgodności z regulacjami prawa unijnego czy też racjonalizmu biznesowego, jak i czysto praktyczne, np. jak poprawnie obliczać taki udział procentowy. Druga tendencja dotyczyła wprowadzenia systemu zachęt dla inwestorów, którzy nie mieliby przymusu korzystania z usług lokalnych przedsiębiorców, ale otrzymywaliby określone benefity, jeżeli jednak by się na to zdecydowali. Pojawiły się różne propozycje rozwiązań w przedmiotowym zakresie, które pośrednio lub bezpośrednio miały powodować, że zatrudnienie polskich przedsiębiorców przy inwestycji okazałoby się opłacalne.

Stawka, o którą walczyły polskie firmy, była i nadal jest bardzo wysoka. Z jednej strony mamy potężne, wielomiliardowe inwestycje, z drugiej zaś doświadczoną zagraniczną konkurencją dysponującą często nieporównywalnie wyższym kapitałem, mającą za sobą wiele podobnych realizacji. Morskie farmy wiatrowe są nowością na polskim rynku. Miejscowi przedsiębiorcy, jeżeli nie realizowali inwestycji za granicą, dopiero uczą się specyfiki tej branży. W połączeniu z wymagającym rynkiem, na którym dotychczas operowali brakami inwestycyjnymi, stawia ich to na trudnej pozycji do rywalizacji o miejsce w kolejnych projektach offshore wind. Stąd pomoc poprzez stosowne regulacje prawne w najszerszym możliwym zakresie była przez wielu oczekiwana.

Tymczasem z obu prezentowanych mechanizmów w ostatecznym brzmieniu ustawy nie znalazł się ostatecznie żaden. Ani też jakikolwiek inny. Pierwszym symptomem zmiany w podejściu do tematu local content w projekcie ustawy była zmiana nazwy Rozdziału 6. Nie mieliśmy już do czynienia z „Planem udziału materiałów i usług lokalnych”, a zaczęliśmy rozmawiać o „Planie łańcucha dostaw materiałów i usług”. Już nie lokalnych, a każdych. Można powiedzieć, że tą zmianą z lipca 2020 r. symbolicznie utraciliśmy local content w naszej ustawie offshore wind.

Budzi to zdziwienie o tyle, że w uzasadnieniu tego projektu, gdy był przekazywany do Sejmu, local content nadal istniał. Autorzy

w tymże uzasadnieniu zwracają uwagę na „brak wystarczających zachęt do rozwoju lokalnego łańcucha dostaw”. Powołując się na branżowe opracowania, wskazywano, że „Polska, ze względu na swoje położenie geograficzne, ma szansę stać się hubem rozwoju technologii budowy offshore w południowej części basenu Morza Bałtyckiego. Aby osiągnięcie tego zamierzenia stało się możliwe, konieczne jest jednakże stymulowanie rozwoju sektora wytwórczego i sektora usług biorących udział w procesie budowy i eksploatacji morskich farm wiatrowych, w tym przez usprawnianie dialogu pomiędzy potencjalnymi dostawcami i wykonawcami a zamawiającymi”. Co więcej, podano, że „Ustawa wprowadza 2 nowe obowiązki wytwórców, mające stymulować rozwój lokalnego łańcucha dostaw (pobudzenie krajowego przemysłu dostarczającego urządzenia i usługi na potrzeby budowy morskich farm wiatrowych)”.

Powyższe, obiecujące i dosyć daleko idące zapowiedzi rozmiągają się niestety z treścią aktu normatywnego. Wedle autorów projektu przedstawione wyżej założenie miałyby być w szczególności realizowane poprzez obowiązki wytwórców w zakresie sporządzania i przedstawiania diskutowanego

„Planu łańcucha dostaw materiałów i usług”. Trudno jednak dostrzec rzeczywisty związek pomiędzy założeniami a przedstawionymi regulacjami prawnymi.

Cóż takiego znajduje się w omawianym planie łańcucha dostaw materiałów i usług? Zgodnie z art. 42 Ustawy o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych, oprócz podstawowych danych wytwórcy oraz jego inwestycji, znajdziemy również m.in.: opis działań, jakie zamierza podjąć wytwórca w celu zapewnienia konkurencyjności pomiędzy dostawcami materiałów i usług, opis nakładów inwestycyjnych, które są przewidywane na rzecz podmiotów posiadających siedzibę lub oddział w Polsce, opis działań, jakie zamierza wytwórca podjąć w naszym kraju w celu rozwoju zasobów ludzkich w zakresie kompetencji i podnoszenia kwalifikacji zawodowych potrzebnych do budowy lub eksploatacji morskiej farmy wiatrowej wraz z zespołem urządzeń służących do wyprowadzania mocy itd. Oczywiście te informacje byłyby bardzo cenne i potrzebne w sytuacji, gdyby na podstawie tych danych uruchamiane były jakiegokolwiek mechanizmy służące rzeczywistej promocji rodzimych

przedsiębiorców. Tymczasem w aktualnej wersji ustawy są to w zasadzie dane pogładowe. Owszem, przekazuje się je prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki (na kolejnych etapach inwestycji, dane są również aktualizowane), który z kolei przekazuje otrzymane plany ministrowi właściwemu do spraw klimatu i ministrowi właściwemu do spraw aktywów państwowych. Nie ma jednak żadnego znaczenia, co znajdzie się w przedmiotowych opisach, o ile będzie zgodne z wyliczeniem wskazanym w ustawie. Wytwórca może swobodnie odpowiedzieć, że nie planuje inwestycji w Polsce i nie będzie to miało żadnych formalnych konsekwencji.

Jaki to wszystko ma związek z promocją local content? Wydaje się, że żaden. W przytoczonych wyżej przykładach pojawiają się odwołania do Rzeczypospolitej Polskiej i naszego rynku, ale chyba tylko w takim celu, aby po prostu były. Nie ma ani jednego mechanizmu, który realnie wiązałby się z promocją rodzimych przedsiębiorców, ani w postaci jakichkolwiek gwarancji, ani zachęt. Szukając zalet wprowadzonych rozwiązań, można twierdzić, że wspomniany plan łańcucha dostaw materiałów i usług może mieć znaczenie np. z punktu widzenia

REKLAMA

HES
International

HES Gdynia Bulk Terminal Sp. z o.o.
ul. Węglowa 4, 81-341 Gdynia, Poland, tel.: (+48 58) 627 43 18
e-mail: gdynia@hesinternational.eu, www.hesinternational.eu

**Quality in bulk
Reliable partner in business**



FOT. PIXABAY

◀ CD. ZE STR. 15 mechanizmów zwalczania nieuczciwej konkurencji. Trudno tu jednak mówić o realizacji założeń i „stymulowaniu rozwoju lokalnego łańcucha dostaw”.

Potrzeba promocji lokalnych dostawców jest nadal aktualna. W związku z brakiem odpowiednich rozwiązań rangi ustawowej pojawiły się inicjatywy zmierzające do osiągnięcia celu w inny sposób. Przy Ministerstwie Klimatu i Środowiska prowadzone są dyskusje odnośnie podpisania tzw. sector deal. Wzorem rozwiązań brytyjskich ma to być porozumienie strony rządowej, deweloperów oraz przedstawicieli łańcucha dostaw, które na zasadzie dobrowolności wprowadzić ma rozwiązania, które nie były możliwe do uregulowania na gruncie ustawy offshore. Być może w ten sposób promocja local content nabierze realnego charakteru i pozwoli zrealizować założenia, które miały znaleźć swoje odzwierciedlenie w zapisach ustawy, ale z tego czy innego powodu jednak się tam nie znalazły.

Oprócz powyższego, powstają również oddolne inicjatywy zmierzające do osiągnięcia celu w postaci promocji przedsiębiorców z rynku lokalnego. Jedną z takich inicjatyw jest Pomorska Platforma Rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej, której przewodni samorząd województwa pomorskiego skupiając przedstawicieli dostawców, ośrodków naukowych, instytucji samorządowych oraz innych interesariuszy.

Morska energetyka wiatrowa to niewątpliwie jeden z najważniejszych dla krajowej przedsiębiorczości kierunków rozwoju. Jest to również wielka szansa na budowę wyspecjalizowanej gałęzi przemysłu, z której korzyści czerpać możemy zarówno już teraz, jak i w przyszłości. Szkoda, że mimo zapowiedzi i pojawiających się przekazów medialnych, ustawa offshore nie do końca sprostała założeniom promocji przedsiębiorstw lokalnych. Miejmy nadzieję, że to co nie udało się na poziomie ustawowym, zostanie jeszcze osiągnięte innymi metodami.

KRZYSZTOF RENKE, LL.M.,
radca prawny
Head of DT Gdynia Office
Kancelaria Drzewiecki Tomaszek i Wspólnicy

Gazowe czartery

Organizacje BIMCO (Baltic and International Maritime Council) oraz ASBA (Association of Ship Brokers & Agents, USA Inc.) wprowadziły do użytku dla rynku żeglugowego nową umowę czarterową dla gazowców nazywaną w skrócie ASBAGASVOY 2020. Do tej pory na rynku kontraktów czarterowych przez wiele lat funkcjonował stary formularz umowy czarterowej ASBATANKVOY przeznaczony historycznie w głównej mierze dla segmentu zbiornikowców. Wskazywał na to zakres stosowanych pojęć, praktyk oraz procedur charakterystyczny dla tankowców do przewozu ropy lub też wyrobów pochodnych jak paliwa. Jednak ten sam wzór był też powszechnie, a często i nadal jest wykorzystywany w umowach związanych z transportem gazu. Nowy formularz wprowadzono więc, wychodząc naprzeciw zmienionej i bardziej wymagającej współczesnej rzeczywistości. Stało się tak przede wszystkim za sprawą zbranych wieloletnich doświadczeń i potrzeb współczesnego rynku. W ostatnich latach odnotowano bowiem istotne zmiany zmierzające w kierunku kontraktowania tonażu do transportu gazów na tzw. rynku spot. Rynek ten charakteryzuje się tym, że tonaż dostępny do przewozów i czarterów na warunkach rynkowych dostępny jest jak na giełdzie. Taki obrót sprawy wynikał z większej liczby kontraktów i czarterów zawieranych na okresy krótkoterminowe niż długoterminowe, jak to miało miejsce wcześniej.

Handlowe warunki transportu gazu

Ostatnie lata to natężona liczba morskich transportów ładunków gazowych, zarówno LPG, jak i LNG. Taki trend związany jest między innymi z konwersją światowych gospodarek w kierunku mniejszego zużycia ropy naftowej, jej produktów i węgla oraz wykorzystania alternatywnych mniej szkodzących środowisku naturalnemu źródeł energii. To właśnie gaz, w szczególności LNG, traktuje się jako paliwo przejściowe w transformacji energetycznej, ponieważ posiada mniej szkodliwe właściwości dla środowiska naturalnego niż dominujące nadal w światowej energetyce ropa i węgiel. W związku z tym w kolejnych krajach świata zwiększa się wydobywanie LNG. Jednym z przodujących krajów w rozwoju rynku produkcji tego surowca w ostatnich latach są USA i Australia, które doganiają wieloletniego lidera tego rynku – Katar. Coraz

większego znaczenia nabiera również rynek rosyjski. Zmieniły się także źródła i kierunki pozyskiwania surowców dla wielu krajów. Przykłady Polski czy chociażby krajów bałtyckich, które coraz bardziej zaczęły dywersyfikować swoje źródła dostaw gazu, nie są odosobnione. W popycie na LNG przodują nadal Chiny. W nieco innej skali, ale również dynamicznie, rozwija się rządzący się innymi prawami rynek transportu LPG. Na skutek coraz większego zapotrzebowania na transport morski ładunków gazów na przełomie lat 2020 i 2021 stawki czarterowe gazowców były wcześniej niespotykane rekordy. Za dzień czarteru dużego statku do przewozu LNG płacono nawet 350 tys. USD. Od bardzo długiego czasu transport gazu odbywał się głównie na bazie długoterminowych umów, stąd też większość gazowców była budowana pod konkretne kontrakty na dane szlaki transportowe. Tak więc gaz wożono z bogatych w te zasoby rejonów, jak obszar środkowego wschodu, USA, Rosji, czy też Norwegii. W ostatnich latach rynek gazowców zaczął się jednak diametralnie i dynamicznie zmieniać. Gaz zaczął być bowiem transportowany na warunkach Incoterms – FOB (Free on Board), w ramach których koszty związane z organizacją transportu ponosi kupujący. Między innymi z tego też względu zaczęły pojawiać się jednostki dostępne na krótsze okresy, a zatem ich czarter pod konkretne przewozy można było aranżować na rynku spot.

Ze względu na specyfikę transportu gazu, a także brak umów dla tego rodzaju przewozów, przez wiele lat korzystano z wzorów umów czarterowych stosowanych dla tankowców. Jednak szczególnie w ostatnim okresie dynamicznych zmian okazało się, że specyfika tych zapisów może być problematyczna, ponieważ wymaga wielu dodatkowych wyjaśnień, klauzul a na dodatek może budzić w kontaktach pomiędzy stronami wiele dwuznaczności i niejasności.

Ze względu na zmianę sytuacji rynkowej, a także brak specjalistycznych umów handlowych przeznaczonych dla ładunków gazu, BIMCO wraz z ASBA wspólnie postanowiły wprowadzić do obiegu ASBAGASVOY 2020. Jego treść i rozwiązania mają na celu wyjście naprzeciw oczekiwaniom i potrzebom międzynarodowego rynku żeglugowego zajmującego się transportem gazu. W związku z tym powstała nowa umowa z właściwą i profesjonalną terminologią, a także nawiązaniem do specyficznych warunków technicznych transportu gazu.

Przejrzysty formularz

Formularz nowej umowy czarterowej zasadniczo nie odbiega od przyjętego od wielu lat standardu dla tego typu dokumentów, tworzonych przez powołane do tego wyspecjalizowane instytucje międzynarodowe. Składa się on zatem z następujących podstawowych trzech części:

- ▶ preambuły, obejmującej wstępne informacje nawiązujące do warunków umowy czarteru,
- ▶ części I, która dotyczy zasadniczych części opisów statku oraz ładunku,
- ▶ części II, która składa się ze szczegółów umowy i poszczególnych klauzul.

W części II znalazły się między innymi następujące bardzo szczegółowe klauzule regulujące istotne kwestie dotyczące podróży czarterowanego statku i transportowanego przez niego ładunku gazu:

- ▶ **Warranty – voyage – cargo.** Klauzula ta określa podstawowe warunki dotyczące sprawności i gotowości statku do transportu ładunku gazowego.
- ▶ **Freight.** Dotyczy kwestii stawki frachtowej wskazanej we wcześniejszej części dokumentu oraz rozliczeń.
- ▶ **Deadfreight.** Nawiązuje do tzw. martwego frachtu, a więc sytuacji, kiedy pojawiłaby się różnica pomiędzy zadeklarowaną ilością ładunku a ilością faktycznie przewiezioną przez statek.
- ▶ **Cargo temperatures.** Ustalenia dotyczące temperatur ładunku w trakcie za- i wyładunku.
- ▶ **Laydays.** Szczegółowo opisuje kwestie terminów podstawienia statku pod załadunek, a także możliwości zakończenia czarteru w wyniku niedotrzymania określonych warunków i terminów.
- ▶ **Notice of readiness.** Mówi o szczegółach gotowości statku do załadunku lub wyładunku po przybyciu jednostki do portu. Pisemną informację zwyczajowo przekazuje kapitan lub agent armatora do czarterującego lub jego agenta.
- ▶ **Hours of loading and discharging.** Precyzuje kwestie dotyczące czasu operacji za- lub wyładunkowych.
- ▶ **Demurrage.** Opisuje płatności, jakie musi ponieść czarterujący w związku z przekroczeniem okresu określonego jako laydays.
- ▶ **Safe berthing – shifting – lighterage.** Dotyczy lądowania i wylądowania przy bezpiecznym nabrzeżu, a także kwestii przeholunku statku pomiędzy nabrzeżami oraz kwestii odlichtowania.
- ▶ **Pumping in and out.** Mówi o podziale kosztów i ryzyka dotyczącego za- i wyładunku. Koszty i ryzyko załadunku ponosi

czarterujący, natomiast koszty wylądunku w porcie przeznaczenia ponosi statek, natomiast ryzyko tylko w pewnym ograniczonym zakresie opisanym szczegółowo w tejże klauzuli.

- ▶ **Hoses.** Odnosi się do podziału kosztów i ryzyka w operacjach przeładunku towaru poprzez węże. Nawiązuje również do okresu laytime i kwestii demurrage, do momentu odpięcia węży.
- ▶ **Dues – taxes – wharfage.** Dotyczy opłat, płatności podatków oraz opłat postojowych, cumowniczych itp. dokonywanych przez czarterującego. Płatności za cumowanie są ponoszone przez statek jedynie w przypadku, kiedy jednostka przechodzi remonty, naprawy itp.
- ▶ **Cargo description and vessel compliance.** W tej klauzuli armator potwierdza, że zarówno jednostka, są gotowe do przewożenia określonego towaru zgodnie z regulacjami IMO i innymi prawami, które mogą mieć zastosowanie do tego typu przewozów, a załoga jest obeznana w bezpiecznym i właściwym zajmowaniu się ładunkiem. Armator zobowiązuje się do dostarczenia czarterującemu wszelkich specyfikacji jednostki oraz wycień sporządzonych pod kątem przewożenia danej partii ładunku.
- ▶ **Ice.** Klauzula ta dotyczy postępowania kapitana statku w przypadku załadunkowych lub wylądunkowych bądź też groźby ich załadunku w trakcie trwania umowy czarterowej i wykonywania podróży morskiej.
- ▶ **Segregation.** Zapisy tej klauzuli mówią o bezwzględny warunku zachowania segregacji różnorodnych partii, różniących się między sobą, jeśli są przewożone w trakcie jednej podróży.
- ▶ **General Cargo.** Dotyczy zakazu przewozu innego rodzaju ładunku poza ładunkiem gazu płynnego wskazanego w umowie czarterowej.
- ▶ **Quarantine.** Klauzula określa warunki dopłynięcia do portu lub innego miejsca docelowego, gdzie statek zostaje poddany kwarantannie.
- ▶ **Presentation.** Dotyczy między innymi prezentacji czarterującemu gotowości zbiorników oraz powiązanych z nimi systemów w porcie załadunkowym, a także dostarczenia na jego prośbę informacji o podziale zbiorników oraz o harmonogramie ich przygotowania pod załadunek.
- ▶ **General Exceptions Clause.** Klauzula wyłącza odpowiedzialność armatora, statku i kapitana za straty, szkody, opóźnienia itp. w wyszczególnionych przypadkach szczegółowo opisanych w jej treści.
- ▶ **Issuance and terms of Bills of Lading.** Klauzula dotyczy kwestii wystawiania

konosamentów oraz ich odniesienia do ustalonych reguł międzynarodowych i praktyk, takich jak: Reguły Haga-Visby, Reguły Yorku-Antwerpii 2016, czy chociażby określenia ograniczania odpowiedzialności, zakresu stosowania ryzyk wojennych i warunków dewiacji statku np. w przypadkach ratownictwa. W klauzuli znajdują się również zasady związane z brakami w ładunku o wielkości 0,5% całego wolumenu, a także sprawy dotyczące wystawiania i stosowania konosamentu elektronicznego.

- ▶ **Lien.** Zapisy tej klauzuli dotyczą zastawu na ładunku, przysługującego armatorowi za fracht, martwy fracht, demurrage, w tym koszty prawnicze.
- ▶ **Agent.** Klauzula informuje o obowiązku wyznaczenia agenta portowego we wszystkich portach przez armatora.
- ▶ **Breach.** Określa, co może zostać zakwalifikowane jako szkody powstałe na skutek naruszenia zapisów umowy czarterowej.
- ▶ **Arbitration.** Odnosi się do kwestii wybranego arbitrażu, który miałby miejsce w przypadku potencjalnych sporów dotyczących umowy czarterowej.
- ▶ **Sublet.** Klauzula mówi o możliwości dokonania dalszego wynajęcia statku przez stronę czarterującą z zachowaniem wszelkiej odpowiedzialności wynikającej z umowy.
- ▶ **Pollution Clause.** Klauzula ta mówi o potrzebie posiadania przez statek, a więc zapewnieniu przez armatora, odpowiedniej ochrony ubezpieczeniowej potwierdzonej certyfikatem w Klubie P&I lub na warunkach co najmniej równorzędnych, dotyczących rozlewów olejowych i innych zanieczyszczeń środowiska morskiego.



Nowy formularz jest stopniowo coraz powszechniej wprowadzany do bieżącego użytku w realizowanych na rynku czarterach gazowców. Fachowcy branży coraz bardziej zaczynają też doceniać walory tych umów ze względu na ich większe dopasowanie do specyfiki transportowanego ładunku. Zatem zdaje się, że umowa ASBAGASVOY 2020 jest istotnym elementem rozwoju rynku przewozowego.

RADOSŁAW MARCINIAK



Port załadunku	Wyjście	Closing	Port wyładunku	Wejście	Godzina
ANTWERPIA – GDYNIA ** w nast. tygodniu					
Antwerpia	Sobota	10:00	Gdynia	Niedziela**	09:00
FINLANDIA – GDYNIA					
Hanko	Niedziela	12:00	Gdynia	Niedziela	09:00
Kotka	Piątek	18:00	Gdynia	Niedziela	09:00
Rauma	Wtorek	20:00	Gdynia	Niedziela	09:00
GDYNIA – ST. PETERSBURG * z pełną dokumentacją celną ** w nast. tygodniu					
Gdynia	Niedziela	08:00*	St. Petersburg	Poniedziałek**	06:00
TILBURY – GDYNIA ** w nast. tygodniu					
Tilbury	Piątek	17:00	Gdynia	Niedziela**	09:00
PALDISKI – GDYNIA					
Paldiski	Piątek	14:00	Gdynia	Niedziela	09:00

Port załadunku	Wyjście	Closing	Port wyładunku	Wejście	Godzina
GDYNIA – ANTWERPIA ** w nast. tygodniu					
Gdynia	Niedziela	11:00	Antwerpia	Wtorek**	14:00
GDYNIA – FINLANDIA ** w nast. tygodniu					
Gdynia	Niedziela	11:00	Rauma	Wtorek**	07:00
Gdynia	Niedziela	11:00	Hanko	Czwartek	06:30
Gdynia	Niedziela	11:00	Kotka	Czwartek	06:00
ST. PETERSBURG – GDYNIA * z pełną dokumentacją celną					
St. Petersburg	Poniedziałek	16:00*	Gdynia	Niedziela	09:00
GDYNIA – TILBURY					
Gdynia	Niedziela	11:00	Tilbury	Niedziela	09:00
GDYNIA – PALDISKI					
Gdynia	Niedziela	11:00	Paldiski	Piątek	14:00
GDYNIA – LUBEKA					
Gdynia	Niedziela	11:00	Lubeka	Wtorek	08:00

Dla ładunków specjalnych i ponadgabarytowych dostępne także połączenia do innych portów w ramach sieci Transfennica. Możliwość transportu ładunków wszystkich klas IMO/ADR.



SPLIETHOFF'S ATLANTIC SERVICES

Agent bukujący:

Transfennica Polska Sp. z o.o.

Al. Solidarności 1C, 81-336 Gdynia • tel. +48 58 6601261 • fax. +48 58 6601266



CARIBBEAN SERVICE

Regularna linia Gdynia – porty Morza Karaibskiego, wsch. wybrzeża Ameryki Środkowej i półn. wybrzeża Ameryki Południowej.

Statek	Port	Gdynia / Gdańsk	1 North Spain	Antwerpia	Gijon	Bilbao	La Rochelle	Belem, Brazil	San Juan	Cartagena	St. Croix, USVI	Pt Lisas, Trinidad	Kralendijk, Bonaire	Willemstad	Georgetown, Guyana	Guantia	Puerto Cortes	Palua	Pto Cabello	Maracaibo	La Guaira	Barranquilla	Puerto Barrios, Guatemala	Rio Haina, Dom. Republic	Cristobal, Panama	Puerto Limon, Costa Rica	Veracruz, MX	Altamira, MX
Floriengracht CS 05/21		L	L								D	D	24.06									04.07	S	29.06				
COE Leni CS 06/21		L	L	30.06									16.07	18.07								20.07	14.07					
Floretgracht / sub		26.07	30.07										16.08	18.08								20.08						

Uwaga: rozkład może ulec zmianie. L – załadowano D – rozładowano



AMERICA SERVICE

Regularna linia Gdynia/Gdańsk – porty wschodniego wybrzeża USA i Zatoki Meksykańskiej. Uwaga: regularny serwis kontenerowo-konwencjonalny z portów europejskich do portów na Wielkich Jeziorach.

Statek	Port	Rauma	Husum (SE)	Gdynia	Gdańsk	Wallhamn	Antwerpia (wyładunek)	Antwerpia (załadunek)	Eemshaven	Southampton	Palma de Mallorca	Aszod	Boston, MA	Newark, NJ	Baltimore, MD	Newport, RI	Jacksonville, FL	Patm Beach, FL	Houston, TX	Nowy Orlean, LA	Long Beach, CA	Kitimat, BC	St. George, Grenada	Valleyfield, QC (wyładunek)	Ramey's Bend, ON (wyładunek)	Cleveland, OH (wyładunek)	Chicago, IL	Burns Harbor, IN	Duluth, MN	Cleveland, OH (załadunek)	Ramey's Bend, ON (załadunek)	Valleyfield, QC (załadunek)	
Stadiongracht		L	L											D	D																		
Slotergracht		L							L						D		30.06																
Saimaagracht					L															16.07	20.07												
Snoekgracht		09.07	11.07	14.07						18.07					29.07																		
Prinsengracht				19.07																		21.08											
Ijzerborg							30.07	L																06.07	08.07	09.07	12.07			15.07	16.07	19.07	
Happy River							18.08	14.07																26.07	28.07	30.07	02.08			04.08	05.08	07.08	
Ijzerborg				06.08			13.09	02.08																20.08	23.08	24.08		26.08		28.08	30.08	01.09	
Happy River							17.09	18.08																30.08	01.09	02.09				02.09	04.09	06.09	

Uwaga: rozkład może ulec zmianie. L – załadowano D – rozładowano



LATIN AMERICA SERVICE

Regularna linia Europa – Ameryka Południowa

Statek	Port	Raabe	Rauma	Szczecin	Gdynia	Gdańsk	Hamburg	Amsterdam	Rotterdam	Terneuzen	Antwerpia	Rouen	Rotterdam	Bilbao	Vigo	Fortaleza	Vila do Conde	Salvador	Rio de Janeiro	Santos	Pecem	Itajai	Suape	Vitoria	Itaguaí	Rio Grande	Paranagua	Montevideo	Buenos Aires	Acajutla, El Salvador	
Flevogracht / sub				05.07							09.07																				
Molengracht / sub		20.07	23.07												27.07																
Damgracht / sub			05.08				10.08							14.08																	

Linie obsługują nowoczesne uniwersalne drobnicowce bandery holenderskiej o ładowności typu box shape z dużymi lukami (do 36 m), wyposażone we własne urządzenia przeładunkowe (do 3 x 120 T, w kombinacji do 240 T). Szczegóły statków na www.spliethoff.com.

Uwaga: rozkład może ulec zmianie. L – załadowano D – rozładowano

TU JESTEŚMY:



SPECIAL SUPPLEMENT TO **NAMIARY NA MORZE I HANDEL**
POLISH MARITIME
industry journal

JUŻ 20 SIERPNIA

DODATEK
W JĘZYKU
ANGIELSKIM

POCHWAŁ
SIĘ SWOIMI
SUKCESAMI
NA NASZYCH
ŁAMACH!

ZAREZERWUJ
MIEJSCE
DO 16 LIPCA,
A OTRZYMASZ
15% RABATU!



Pomorski łańcuch dostaw

Budowa polskich morskich elektrowni wiatrowych to projekty szacowane łącznie na 130 mld zł. Realizacja całego przedsięwzięcia do 2040 r. ma doprowadzić do powstania farm o mocy 11 GW. Na temat lokalnego, pomorskiego local content w łańcuchu dostaw oraz uwarunkowań rynkowych i prawnych dyskutowano w trakcie Baltic Offshore Meeting, które odbyło się w Gdańsku 22 czerwca br.

Szczególny nacisk położono na możliwość budowy rodzimej floty offshore, której armatorem byłaby spółka Lotos Petrobaltic. Zgodnie z ogólnosiwiatowym trendem obserwowanym w sektorze oil & gas, firmy z tej branży starają się dostosować do obecnie panujących wymagań i podążać w kierunku tzw. zielonej transformacji, co oznacza wejście na rynek projektów związanych z energią odnawialną. Także gdańska spółka podąża w tym kierunku i stara się rozbudować swoje możliwości obsługi sektora offshore wind. Obecnie dysponuje 2 wielozadaniowymi statkami, *Sylur* i *Kambr*, które m.in. uczestniczyły w budowie gazociągu ze złoża B8 do elektrociepłowni we Władysławowie.

Obecnie jednak spółka planuje budowę statków do obsługi sensu stricto projektów offshore wind. Jest mowa o jednostce instalacyjnej typu jack-up, jednostkach do obsługi fundamentów, kablowncu oraz kilku statkach typu SOV i CTV. Te ostatnie miałyby zostać zakupione na rynku wtórnym lub wycarterowane, zaś większe miałyby zostać zbudowane w polskich stocznjach. Gdańska spółka rozmawia też z zagranicznym partnerem z branży na temat stworzenia floty offshore wind i wejścia z nią nie tylko na rynek polski, ale również na inne rynki w basenie Morza Bałtyckiego. Szczególnie że 18 czerwca br. Lotos Petrobaltic podpisał listy intencyjne o współpracy z Baltic Trade and Invest (BTI), spółką zależną niemieckiej firmy RWE Renewables, drugiego co do wielkości dewelopera i operatora morskich farm wiatrowych na świecie.

Jednak, jak stwierdził **Mariusz Sutowicz**, pełnomocnik zarządu ds. morskiej energetyki wiatrowej, plany połączenia Grupy Lotos z PKN Orlen nie ułatwiają podejmowania strategicznych decyzji odnośnie inwestycji we flotę offshore. Cały czas trwają rozmowy na temat i być może ich efekt poznamy w połowie lipca br. Wciąż brakuje także ostatecznej decyzji co do lokalizacji portu instalacyjnego. Od wielu miesięcy w tym kontekście

mówi się o Gdyni, która została nawet wpisana jako polski hub offshore wind w Krajowym Planie Odbudowy, przychylnie przyjętym w Brukseli. Niezbędna jest jednak ostateczna decyzja, która umożliwi rozpoczęcie budowy terminalu. Miałby on powstać w planowym Porcie Zewnętrznym, na terenie ok. 60 ha, umożliwiającym składowanie elementów elektrowni wiatrowych oraz cumowanie jednostek instalacyjnych. Oprócz tego powstać ma tam rampa umożliwiająca także obsługę komponentów dostarczanych na statkach ro-ro. Podjęta na dniach decyzja umożliwiłaby rozpoczęcie prac, które będą realizowane przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia, niezależnie od negocjacji w sprawie budowy głębokowodnego terminalu kontenerowego w Porcie Zewnętrznym, i ich zakończenie w II połowie 2025 r. Biorąc pod uwagę terminy rozpoczęcia inwestycji offshore wind w polskiej części Bałtyku na 2023-2024 r. władze gdyńskiego portu mają również przygotowany plan B. Zakłada on, że w tym okresie projekty będą skupiały się głównie na posadawianiu fundamentów farm wiatrowych, dla których przygotowane zostaną place składowe na terenie Centrum Logistycznego, zlokalizowanego za Estakadą Kwiatkowskiego, a ich obsługą zajmie się Bałtycki Terminal Kontenerowy.

Maciej Krzesiński, dyrektor ds. marketingu i współpracy międzynarodowej ZMPG, zwrócił uwagę na potencjał w zakresie offshore, który drzemie w gdyńskich firmach, działających tam zarówno na terenach portowych, jak i stocznjach. Mowa m.in. o Energomontażu-Północ Gdynia, Stocznia Nauta czy Stocznia Crist. Ta ostatnia ma spore doświadczenie w projektach na rzecz sektora offshore wind. W swoim portfolio posiada takie jednostki dla tej branży jak *Thor*, *Vidar* czy *Innovation*, które jednak zbudowano w latach 2011-2013. Od tego momentu brak było zamówień na tego rodzaju statki. Natomiast powstało sporo jednostek typu SOV.

Obecnie stocznia prowadzi rozmowy na temat z zagranicznymi inwestorami na temat 3 dużych projektów w zakresie oraz przygotowuje się do budowy statków typu heavy lift jack-up, których koszt wynosi ok. 400 mln euro. Ich produkcja pociąga za sobą jednak kilka problemów. Otóż są to statki, których wysokość nóg oraz dźwigów uniemożliwia wyjście z Bałtyku przez mosty cieśnin duńskich. Problemem może być również głębokość odstępnych akwenów na Bałtyku. Z drugiej

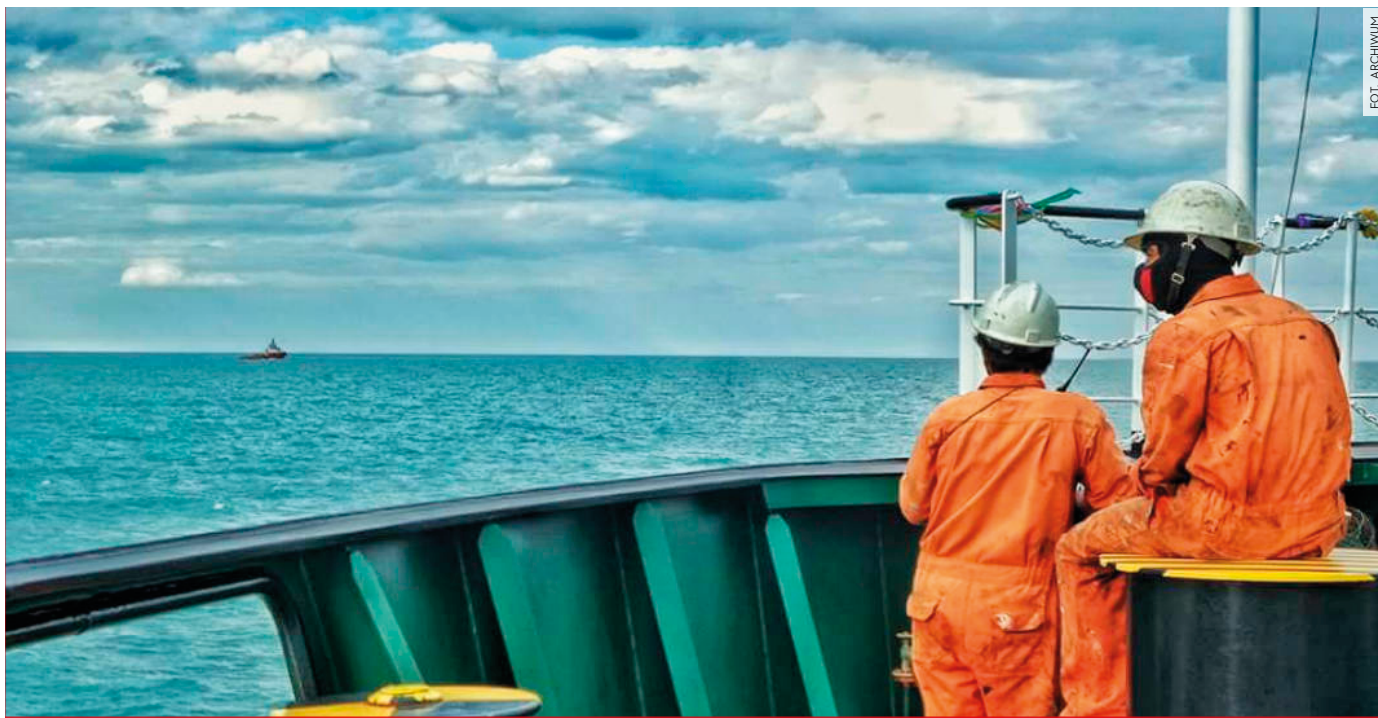


strony statki te będą w stanie obsługiwać największe morskie turbiny, które planowane są na europejskich farmach wiatrowych.

Swoją ofertę przedstawiły także biura projektowe. I tak NED Project przygotował właśnie projekt jednostki typu jack-up dla amerykańskiego odbiorcy, która będzie nosiła nazwę *Ulam*. Będzie w stanie obsługiwać największe turbiny wiatrowe o mocy nawet 20 MW, których jeszcze nie ma, oraz fundamenty do ich posadowienia. Ponadto ma na swoim koncie współpracę przy projektowaniu jednostek transportowych i kablownic dla branży offshore. Z kolei Seetech Engineering, przez wiele lat związany z francuską grupą stocznjową Piriou, ma na swoim koncie projekty jednostek do badań geologicznych i hydrologicznych, SOV oraz statki do serwisowania morskich farm wiatrowych, także z napędem wodorowym.

Nie zabrakło również dyskusji na tematy związane z certyfikacją całego procesu budowy morskich elektrowni wiatrowych, której liderem na polskim rynku jest Polski Rejestr Statków. Firma jest również autorem raportu „Operator floty instalacyjnej. Potencjał polskiego przemysłu morskiego na potrzeby morskich farm wiatrowych”. Efektem publikacji tego dokumentu stało się podpisanie listu intencyjnego o współpracy w dziedzinie offshore wind sygnowanego przez: Grupę Przemysłową Baltic, Gdańską Stocznję Remontową, Remontową Shipbuilding, Crist, Lotos Petrobaltic oraz PRS. Strony porozumienia zadeklarowały gotowość współpracy oraz chęć wzajemnego wspierania się w łańcuchu dostaw materiałów i usług, w ramach programu rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Bałtyku.

Rozmawiano także o konieczności przygotowania pracowników niezbędnych do obsługi procesu budowy polskich farm, jak również do ich późniejszego serwisowania. Jak podkreślono, niezbędne jest kształcenie odpowiednich kadr na gruncie polskim, ponieważ posiadamy co prawda dobrze wykwalifikowanych specjalistów, ale pracują oni na rynkach zagranicznych. PIF



FOT. ARCHIWUM

„Martwy” wyrok TSUE

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w Luksemburgu wydał 8 maja 2019 r. wyrok w przedmiocie ustalenia sytuacji ubezpieczeniowej osób pracujących poza granicami kraju. Należy wskazać, że orzeczenie to pozwala na rozstrzygnięcie wątpliwości w zakresie ustalenia podlegania ubezpieczeniom społecznym i wykluczenia możliwości zastosowania w sprawie kilku ustawodawstw, podkreślając jednocześnie rolę miejsca zamieszkania na terytorium UE w kontekście ubezpieczeniowym. Orzeczenie trybunału jest niezwykle istotne nie tylko dla osób wykonujących pracę na statkach, ale również dla armatorów, bowiem rozstrzyga ono, zgodnie z jakimi przepisami marynarz mający miejsce zamieszkania na terytorium Unii Europejskiej powinien opłacać składki na ubezpieczenie społeczne (z założenia i w domyśle obowiązkowo).

Sprawa ubezpieczenia społecznego marynarzy w Polsce była i jest nadal przedmiotem wielu dyskusji, w których zasadnie wskazuje się, że polscy marynarze w tym zakresie są zasadniczo niezabezpieczeni, ponieważ w polskim systemie prawnym w dalszym ciągu nie przewidziano rozwiązań przeznaczonych dla tej szczególnej grupy zawodowej. Z drugiej strony dotychczas prezentowane projekty i pomysły w tym zakresie były co najmniej karkołomne (np. objęcie marynarzy takimi samymi zasadami jak osoby pracujące na lądzie, tj. pełne uzusowanie ich pensji) i prowadziłyby tylko do znaczącego wykluczenia

polskich marynarzy z zagranicznych rynków pracy.

Koordinacja systemów ubezpieczenia społecznego w UE

Od przystąpienia Polski do UE 1 maja 2004 r. polski system ubezpieczenia społecznego podlega koordynacji, tj. dostosowaniu i łączności z systemami ubezpieczenia społecznego UE. System ubezpieczenia społecznego został uregulowany w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 z 29 kwietnia 2004 r. w sprawie koordynacji systemów ubezpieczenia społecznego (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004 r., str. 1, z późn. zm.) oraz rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 987/2009 z 16 września 2009 r. dotyczącego wykonywania rozporządzenia (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów ubezpieczenia społecznego (Dz. Urz. UE L 284 z 30.10.2009 r., str. 1, z późn. zm.).

W tym miejscu należy wskazać, że ww. przepisy obowiązywały w państwach członkowskich UE do 27 czerwca 2012 r., natomiast w stosunku do Szwajcarii zaczęły obowiązywać 1 kwietnia 2012 r., a do Państw EOG 1 czerwca 2012 r. Od 28 czerwca 2012 r. we wszystkich państwach członkowskich obowiązują przepisy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)

Nr 465/2012 z 22 maja 2012 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów ubezpieczenia społecznego oraz rozporządzenie (WE) nr 987/2009 dotyczące wykonywania rozporządzenia (WE) nr 883/2004 (Dz. Urz. UE L 149 z 08.06.2012 r., str. 4). Przepisy te zostały przyjęte przez państwa EOG 2 lutego 2013 r. Jednak, Szwajcaria w dalszym ciągu stosuje przepisy rozporządzeń 883/2004 i 987/2009 przed zmianami wprowadzonymi przez rozporządzenie 465/2012.

Tytuł II rozporządzenia nr 883/2004 zawiera normy dotyczące ustalania mającego zastosowanie ustawodawstwa z zakresu ubezpieczenia społecznego i obejmuje art. 11–16 tego rozporządzenia. Zgodnie z art. 11 tego rozporządzenia, zatytułowanym Zasady ogólne:

„1. Osoby, do których stosuje się niniejsze rozporządzenie, podlegają ustawodawstwu tylko jednego państwa członkowskiego. Ustawodawstwo takie określane jest zgodnie z przepisami niniejszego tytułu. [...]

3. [Z zastrzeżeniem przepisów] art. 12 do 16:
a) osoba wykonująca w państwie członkowskim pracę najemną lub pracę na własny rachunek podlega ustawodawstwu tego państwa członkowskiego;
b) urzędnik służby cywilnej podlega ustawodawstwu państwa członkowskiego, jakiemu podlega zatrudniająca go administracja;
c) osoba otrzymująca zasiłek dla bezrobotnych zgodnie z przepisami art. 65 na podstawie ustawodawstwa państwa członkowskiego zamieszkania podlega ustawodawstwu tego państwa członkowskiego;

d) osoba powołana lub odwołana ze służby w siłach zbrojnych lub służby cywilnej w państwie członkowskim podlega ustawodawstwu tego państwa członkowskiego; e) każda inna osoba, do której nie mają zastosowania przepisy lit. a) do d), podlega ustawodawstwu państwa członkowskiego, w którym ma miejsce zamieszkania, bez uszczerbku dla innych przepisów niniejszego rozporządzenia, gwarantujących jej świadczenia na podstawie ustawodawstwa jednego lub kilku innych państw członkowskich.

4. Do celów stosowania przepisów niniejszego tytułu praca najemna lub praca na własny rachunek wykonywana normalnie na pokładzie statku na morzu pod banderą państwa członkowskiego uważana jest za pracę wykonywaną w tym państwie członkowskim. Jednakże osoba zatrudniona na pokładzie statku pod banderą państwa członkowskiego, a otrzymująca wynagrodzenie za taką pracę od przedsiębiorstwa lub osoby, których siedziba lub miejsce prowadzenia działalności są w innym państwie członkowskim, podlega ustawodawstwu tego ostatniego państwa członkowskiego, jeżeli zamieszkuje w tym państwie. [...].”

Przedmiot orzeczenia TSUE

Sprawa rozpatrywana przez trybunał dotyczyła obywatela Łotwy, mającego miejsce zamieszkania na Łotwie, który od sierpnia do grudnia 2013 r. pracował jako steward dla Oceanwide Offshore Services B.V., spółki z siedzibą w Holandii. Marynarz wykonywał tę działalność na pokładzie statku pływającego pod banderą Bahamów, który w rozpatrywanym okresie pływał na niemieckiej części szelfu kontynentalnego Morza Północnego. Niderlandzkie organy podatkowe wydały wobec obywatela Łotwy decyzję podatkową za 2013 r. o ustaleniu wymiaru podatku

dochodowego i składek na zabezpieczenie społeczne. Marynarz odwołał się od wydanej decyzji, podnosząc, że nie był objęty systemem zabezpieczenia społecznego w Holandii. Rozpoznający sprawę na skutek odwołania Sąd Najwyższy Holandii powziął określone wątpliwości i postanowił zawiesić postępowanie oraz zwrócić się do trybunału z pytaniem prejudycjalnym.

Celem zwrócenia się z pytaniem prejudycjalnym było ustalenie, czy art. 11 ust. 3 lit. e) rozporządzenia nr 883/2004 należy interpretować w ten sposób, że osoba – mimo iż pracuje jako marynarz dla pracodawcy mającego siedzibę w jednym z państw członkowskich, na statku pływającym pod banderą państwa trzeciego i poza terytorium Unii Europejskiej – które zachowała miejsce zamieszkania w państwie członkowskim pochodzenia, jest objęta zakresem zastosowania tego przepisu, w związku z czym ustawodawstwem mającym zastosowanie do tej sytuacji jest ustawodawstwo państwa członkowskiego miejsca zamieszkania tej osoby.

W wydanym orzeczeniu trybunał odniósł się do wcześniejszych orzeczeń, podkreślając ponownie, że sama okoliczność świadczenia pracy poza terytorium UE, nie wystarczy, by przepisy prawa wspólnoty dotyczące swobodnego przepływu pracowników, m.in. rozporządzenie nr 883/2004, zostały pozbawione zastosowania, pod warunkiem, że stosunek pracy zachowuje wystarczająco ścisły związek z tym terytorium. Zgodnie z orzecznictwem trybunału wystarczająco ścisły związek pomiędzy stosunkiem pracy a terytorium UE wynika w szczególności z okoliczności, że obywatel wspólnoty, zamieszkały w jednym z państw członkowskich, został zaangażowany przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w innym państwie członkowskim, na którego rachunek wykonuje działalność zawodową (wyrok z 19 marca 2015 r., Kik, C 266/13, EU:C:2015:188, pkt 43 i przytoczone tam orzecznictwo).

W uzasadnieniu orzeczenia trybunał podniósł, że marynarz na statku pływającym pod banderą państwa trzeciego nie jest objęty również zasadą ogólną z art. 11 ust. 4 rozporządzenia nr 883/2004, wskazującą w wypadku marynarzy ustawodawstwo państwa członkowskiego bandery (zob. podobnie wyrok z dnia 19 marca 2015 r., Kik, C 266/13, EU:C:2015:188, pkt 56).

Trybunał podkreślił, iż z brzmienia art. 11 ust. 3 lit. e) rozporządzenia nr 883/2004 wynika, że „każda inna osoba, do której nie mają zastosowania przepisy lit. a) do

d), podlega ustawodawstwu państwa członkowskiego, w którym ma miejsce zamieszkania, bez uszczerbku dla innych przepisów niniejszego rozporządzenia, gwarantujących jej świadczenia na podstawie ustawodawstwa jednego lub kilku innych państw członkowskich”. Nadto z literalnej wykładni tego przepisu wynika, że prawodawca UE użył wyrażeń ogólnych, w szczególności wyrażeń „każda inna osoba” oraz „bez uszczerbku dla innych przepisów niniejszego rozporządzenia”, w tym celu, by nadać art. 11 ust. 3 lit. e) charakter normy kolizyjnej domykającej system, obejmującej swoim zakresem stosowania wszystkie osoby znajdujące się w sytuacji, która nie jest konkretnie uregulowana w innych przepisach rozporządzenia, oraz by wprowadzić pełny system ustalania mającego zastosowanie ustawodawstwa. Ponadto treść tego przepisu nie zawiera żadnego ograniczenia jego zakresu zastosowania do osób nieaktywnych zawodowo.

Trybunał, odpowiadając na pytanie prejudycjalne, wskazał, że w świetle ogółu powyższych rozważań na przedłożone pytanie trzeba udzielić następującej odpowiedzi: art. 11 ust. 3 lit. e) rozporządzenia nr 883/2004 należy interpretować w ten sposób, że sytuacja taka jak w sprawie w postępowaniu głównym, w której osoba – mimo że pracuje jako marynarz dla pracodawcy mającego siedzibę w jednym z państw członkowskich, na statku pływającym pod banderą państwa trzeciego i poza terytorium UE – zachowała miejsce zamieszkania w państwie członkowskim pochodzenia, jest objęta zakresem zastosowania tego przepisu, w związku z czym ustawodawstwem mającym zastosowanie do tej sytuacji jest ustawodawstwo państwa członkowskiego miejsca zamieszkania tej osoby.

Aktualny stan prawny w Polsce

Rzeczona problematyka aktualnie regulowana jest w Polsce zgodnie z brzmieniem art. 6 ust. 1 pkt. 1 ustawy o systemie ubezpieczeń, z którego wynika, że obowiązkowo ubezpieczeniom emerytalnemu i rentowym podlegają osoby fizyczne, które na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej są pracownikami. Z uwagi na powyższe marynarze posiadający miejsce zamieszkania w RP, którzy wykonują pracę poza obszarem RP, tj. m.in. pod obcymi banderami (w tym tzw. wygodnymi banderami), na statkach zarządzanych przez zagranicznych armatorów z siedzibami w państwach członkowskich i innych lub na lądzie za granicą, nie są obligatoryjnie objęci polskim systemem zabezpieczenia społecznego, ponieważ polskie ustawodawstwo nie kreuje takiej podstawy prawnej.



FOT. K. SZYMAŃSKI

SAR prosi o pomoc

– *Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa jest w trakcie modernizacji, która obejmuje inwestycje w sprzęt, co oznacza zwiększenie liczby jednostek oraz ich modernizację. Zakładana jest także poprawa warunków pracy* – stwierdził **Marek Gróbarczyk**, wiceminister resortu infrastruktury. Sejmowa Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wysłuchała 23 czerwca br. informacji na temat sytuacji płacowej pracowników SAR. Jak zaznaczył minister Gróbarczyk, wzrost płac postępuje sukcesywnie z każdym rokiem, ale nie jest na takim poziomie, jak zyczyliby sobie tego pracownicy. Ponadto w ub.r. jednorazowo przyznano dodatkowe środki na wynagrodzenia w wysokości 300 tys. zł, w związku

z pandemią COVID-19. Zaznaczył, że postulaty pracowników SAR kierowane są z dużym naciskiem do ministra finansów i resort liczy na to, że w najbliższym budżecie zyska to akceptację.

Resort infrastruktury chciałby wrócić do rozwiązań, które były wcześniej przygotowywane, ale nie zyskały akceptacji przede wszystkim załogi, czyli do systemu agencyjnego. Program ten jest w fazie modyfikacji i zostanie jeszcze raz zaproponowany pracownikom, ale w zmienionej wersji, w oparciu o wzrost głównie środków technicznych. Minister Gróbarczyk nie chciał jednak ujawnić szczegółów planu, uznając, że nie jest jeszcze gotowy.

– *Z drugiej strony w br. na pewno przygotujemy program rozwiązań w zakresie*

funkcjonowania SAR i w ten sposób tą podwójną ścieżką będziemy starać się doprowadzić do zbilansowania płac tak, aby one nie odstępowały od warunków rynkowych – powiedział M. Gróbarczyk.

Obecni na posiedzeniu przedstawiciele związków zawodowych działających w SAR poinformowali, że od kilku lat płace pozostają na niezmiennym poziomie, a obiecane podwyżki pozostają niezrealizowane. Domagają się podjęcia konkretnych działań na rzecz podniesienia wynagrodzeń, szczególnie że ich działalność jest niezwykle istotna z punktu widzenia bezpieczeństwa na morzu. Problemem jest również coraz wyższy wiek pracujących tam osób, a także starzejący się sprzęt. Komisja zadeklarowała wsparcie dla działań resortu infrastruktury w zakresie poprawy sytuacji płacowej pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

PETE

Natomiast obecnie obowiązujące przepisy ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych umożliwiają osobom będącym obywatelami polskimi wykonującymi pracę za granicą w podmiotach zagranicznych zgłoszenie do ubezpieczeń emerytalnego i rentowych na zasadach dobrowolności. Stosownie do art. 7 ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych prawo do dobrowolnego objęcia ubezpieczeniami emerytalnym i rentowymi przysługuje osobom, które nie spełniają warunków do objęcia tymi ubezpieczeniami obowiązkowymi. Ustawodawca daje możliwość przystąpienia do dobrowolnych ubezpieczeń emerytalnego oraz rentowych i samodzielnego opłacania składek na te ubezpieczenia. Do ubezpieczeń dobrowolnych może przystąpić każda osoba, która nie podlega obowiązkowym ww. ubezpieczeniom.

W praktyce instytucja ta może być wykorzystywana przez osoby, które uzyskują stałe miesięczne dochody, a jednocześnie nie mają tytułu do ubezpieczeń wskazanych w art. 6 wspomnianej ustawy, a zatem nie ma potrzeby obejmowania polskich marynarzy obowiązkowym ubezpieczeniem pracowniczym, skoro mają oni prawo do skorzystania z dobrowolnego ubezpieczenia społecznego.

Podsumowanie

W analizowanym przypadku dotyczącym wyroku TSUE z 8 maja 2019 r. w odniesieniu do ubezpieczenia społecznego marynarzy, wskazać należy, że polski ustawodawca nie zaimplementował żadnych zmian w polskim prawie, które nakładałyby obowiązek ubezpieczenia polskiego marynarza pracującego pod banderą non-EU na rzecz armatora

z siedzibą w państwie członkowskim z uwagi na jego miejsce zamieszkania.

Wnioski płynące z analizowanego wyroku TSUE wskazują, że w przypadku marynarzy mających polską rezydencję, którzy pracują lub pracowali na rzecz armatora z siedzibą w jednym z państw UE na statku pod banderą non-UE, ustawodawstwem mającym zastosowanie do tej sytuacji jest ustawodawstwo państwa członkowskiego miejsca zamieszkania tej osoby, tj. Polski, które nie przewiduje w takiej konfiguracji obligatoryjnego ubezpieczenia społecznego marynarzy.

Przez wzgląd na powyższe w dalszym ciągu aktualne pozostają w Polsce zasady ubezpieczenia marynarzy wynikające z Rozporządzeń UE (stosowanych bezpośrednio) i przepisów polskich, które w istocie sprowadzają się do przyjętej w polskim systemie prawnym zasady dobrowolności ubezpieczenia społecznego marynarzy w Polsce pracujących poza terytorium RP.

Co więcej, w polskim systemie prawnym nie funkcjonuje ani nie funkcjonował na przestrzeni ostatnich lat żaden przepis, który kreowałby obowiązek zapłaty, po stronie armatora lub marynarzy, składek na ubezpieczenie społeczne w Polsce z uwagi na ich miejsce zamieszkania w Polsce i pracę na statku pod banderą non-EU na rzecz zagranicznego pracodawcy/armatora z siedzibą w państwie członkowskim lub innym.

Warto również zaznaczyć, że orzeczenia TSUE nie mają w Polsce mocy powszechnie obowiązującej normy prawnej. Tak więc, aby zaimplementować pewne rozwiązania przyjęte w danym wyroku TSUE, co do jego celu, wymagana lub oczekiwana jest reakcja legislacyjna danego państwa członkowskiego.

Zgodnie z art. 87 Konstytucji RP: „Źródłami powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej są: Konstytucja, ustawy, ratyfikowane umowy międzynarodowe oraz rozporządzenia”. Przez wzgląd na powyższe orzeczenia TSUE nie stanowią w Polsce źródeł prawa i tym samym nie mają mocy powszechnie obowiązującej normy prawnej, tak więc, aby zaimplementować rozwiązania przyjęte w ww. wyroku TSUE wymagana jest reakcja legislacyjna danego państwa członkowskiego, jeśli kwestie te nie są uregulowane w danym systemie prawnym państwa członkowskiego.

Z uwagi na powyższe, skoro z żadnej polskiej ustawy nie wynika obowiązkowe ubezpieczenie społeczne marynarzy przez wzgląd na ich miejsce zamieszkania w Polsce, takowy obowiązek nie powstaje w Polsce z automatu, w wyniku pojawienia się w obrocie prawnym ww. wyroku TSUE. Obowiązek taki nie powstaje po stronie marynarza i tym bardziej nie powstaje on w Polsce po stronie zagranicznego armatora.

Na sam koniec należy z całą mocą podkreślić, że wszelkie modyfikacje w zakresie ww. przepisów, które mogłyby prowadzić do obowiązkowego ubezpieczenia społecznego marynarzy w Polsce z uwagi na ich miejsce zamieszkania (przy pracy na statku operującym pod banderą non-EU) muszą być wprowadzane z dużą rozważą i wyczuciem obecnie panujących trendów na rynku zatrudnienia marynarzy.

MATEUSZ ROMOWICZ
radca prawny

Kancelaria Radcy Prawnego
Legal Consulting-Mateusz Romowicz

Rynek ładunków okrętowych

Suwnice kontenerowe

Suwnice kontenerowe to urządzenia dźwigowe służące w portach do obsługi przeładunków towarów skonteneryzowanych. Mogą to być na przykład mniejsze suwnice placowe (RTG – rubber tyred gantry) lub bardzo dużych rozmiarów suwnice nabrzeżowe typu bramowego (STS – ship to shore), służące do przeładunków kontenerów ze statku i na statek. Jako ładunki okrętowe kwalifikują się do towarów ponadgabarytowych i ciężkich, ponieważ posiadają bardzo dużą masę oraz ponadnormatywne gabaryty, które powodują, że takie ładunki w niektórych przypadkach wystają poza obręb konstrukcji transportujących je jednostek. Stwarza to nie tylko dodatkowe problemy statecznościowe, wytrzymałościowe, ale również nawigacyjne. Szczególnie zagrożenia pojawiają się w przypadku napotkania podczas podróży morskiej złej pogody, w trakcie przejść przez wąskie kanały lub też w trakcie manewrowania w porcie. Niemniej jednak dzięki zastosowaniu odpowiednich zasad bezpieczeństwa, w tym szczegółowemu planowaniu podróży wraz z potencjalnymi miejscami schronienia, a także rygorystycznemu stosowaniu zaleceń, suwnice transportuje się nierzadko na bardzo duże odległości, sięgające nawet tysięcy mil morskich.

Morskie rynki frachtowe

Na skutek intensywnego rozwoju konteneryzacji oraz rynku terminali kontenerowych w portach całego świata podaż ładunków suwnic kontenerowych przez wiele ostatnich dekad nieustannie wzrasta. Potencjał rozwojowy jest nadal ogromny, ponieważ porty stale modernizują swój sprzęt, dostosowując się do potrzeby obsługi coraz większych statków kontenerowych. Dodatkowo w grę wchodzi naturalna ekspansja i powiększanie swoich zasobów. Z drugiej strony wiele uboższych krajów dopiero od pewnego czasu, za sprawą dużych międzynarodowych operatorów portowych, rozpoczyna historię inwestycji, zarówno w sprzęt, jak i niezbędną do jego wykorzystania infrastrukturę. Przewoźnicy obsługujący tę kategorię ładunków przeznaczonych do transportu morskiego określają ją jako towar przyczyniający się do rozwoju portowego. Porty trójmiejskie słyną

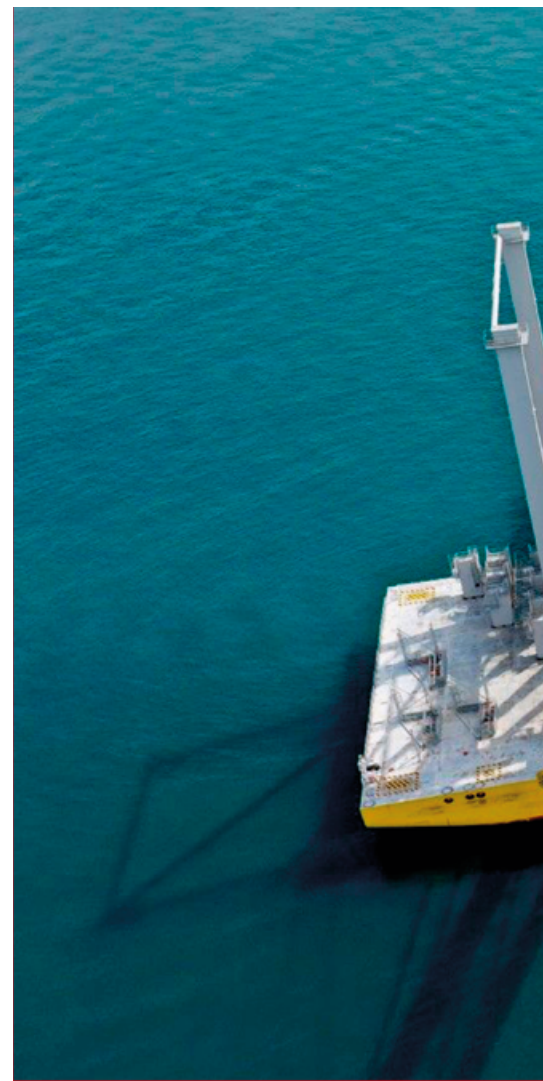
z eksportu suwnic placowych do wielu regionów świata. Stąd wywożone są one niemal we wszystkich kierunkach, bardzo często są to kierunki amerykańskie. Co pewien czas można z kolei obserwować import suwnic bramowych typu STS do polskich portów i terminali kontenerowych. Transporty takie odbywają się przede wszystkim z Chin i są zrealizowane za pomocą tzw. ciężarowców modułowych.

Składowanie w portach i załadunek na statki

Znakomita większość konstrukcji suwnic i jej elementów jest składowana, a następnie montowana na terenie portów. Stąd jako ładunek okrętowy są one ekspediowane w świat do portów przeznaczenia. Do montażu i składowania tak wielkich obiektów potrzebne są place składowe o dużej powierzchni, najczęściej również z łatwym i szybkim dostępem do nabrzeży, z których ładowane są na statki. Czasami jako miejsce, z którego ładowane są suwnice na burtę, wykorzystuje się też pontony o dużej nośności. Dzięki swojej pływalności posiadają pewną elastyczność, jeśli chodzi o chociażby efekt pływów. Wielkość suwnic oraz wynikająca z tego trudność w ich szybkim i sprawnym przemieszczaniu powodują, że w zasadzie muszą one być montowane w niedalekiej odległości od nabrzeża. Przemieszczenie i załadunek na statek odbywa się dzięki użyciu odpowiednich podkładów czy szyn, łączących nabrzeże lub ponton z pokładem statku. Operacje za- i wyładunku ze względu na stopień skomplikowania zabierają zazwyczaj bardzo dużo czasu. Niekiedy jest to nawet kilka dni, w trakcie których należy poradzić sobie z wieloma niedogodnościami i wyzwaniem. Każdy załadunek jest inny i wymaga odrębnego planowania, podejścia oraz bardzo uważnego nadzoru.

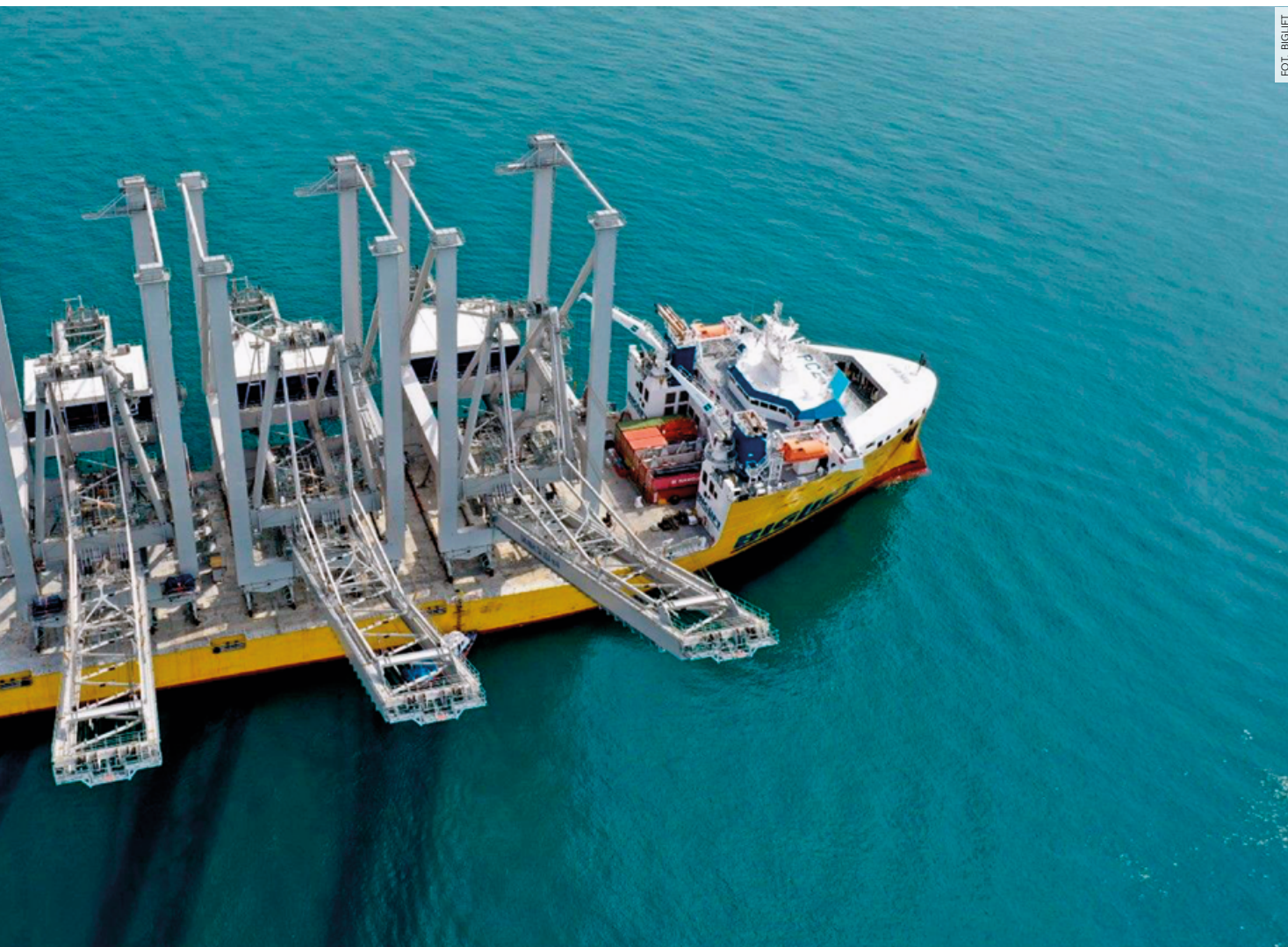
Statki do przewozu suwnic

Do przewozu złożonych suwnic wykorzystuje się w większości przypadków jednostki wielozadaniowe lub też specjalne ciężarowce przeznaczone do przewozów ciężkich i ponadgabarytowych. Te ostatnie najczęściej



powstają z przebudów zbiornkowców. W niektórych rejonach świata, szczególnie na krótszych dystansach, stosuje się przewozy suwnic realizowane na pontonach o dużej wyporności, ciągniętych przez holowniki. W pełni złożone na nabrzeżu suwnice wprowadza się za pomocą odpowiednich ramp na pokład statków. Tam jako ładunki ponadgabarytowe podlegają odpowiedniemu zabezpieczeniu i mocowaniu, które jest oceniane przez niezależnego inspektora ładunkowego (cargo surveyor). Mocowanie tak dużych obiektów jak suwnice polega w głównej mierze na wykorzystaniu odpowiednich wsporników, które są przyspawane zarówno do części ładunku, jak i elementów konstrukcyjnych jednostki. Często też dodatkowo stosuje się różnego rodzaju odciąg, mające na celu wsparcie mocowań.

Do głównych i najbardziej znanych operatorów zajmujących się przewozami takich ładunków jak właśnie suwnice należą renomowane marki żeglugowe świata: BiGLift (część holenderskiej Spliethoff Group), także wywodzący się z Holandii armator AAL, niemiecki dShip Carriers czy chociażby



norweski OHT. Na rynku jest też aktywnych wiele firm z Azji.

Przykładowo europejski BiGLift uczestniczy w operacjach transportu urządzeń portowych już od ok. 45 lat. Jedną z ostatnich takich operacji był przewóz trzech suwnic bramowych typu STS firmy Konecranes z Nantong w Chinach do portu Savannah w USA, dla Georgia Port Authority, pod koniec grudnia 2019 r. Podróż z Chin do USA wokół Przylądka Dobrej Nadziei w Południowej Afryce zajęła statkowi *BigLift Baf-fin* 54 dni. Średnia prędkość podróży na tej trasie wyniosła 12 węzłów. Pozostałą część partii ładunku w postaci trzech suwnic STS przewiózł siostrzany statek *BigLift Barentsz* w marcu 2020 r. Ciekawostką jest to, że suwnice były ustawione do transportu „do góry kołami”. Nie jest to najczęstszy sposób transportu. Ze względu na wystające elementy ramion suwnic na mniejszej wysokości, takie ustawienie powoduje jednak z kolei lepszą stabilność konstrukcji na pokładzie ze względu na obniżenie środka ciężkości konstrukcji. Suwnice po załadunku na pokład rozpościerały się na długość 130 m, ważyły

łącznie 1369 t i wznosiły się na wysokość aż 96 m nad poziom wody. Były to jedne z największych suwnic STS przeznaczonych do operacji przeladunkowych na kontenerowcach typu postpanamax mogących pomieścić 22 rzędy kontenerów.

Przewóz drogą morską

Przewóz drogą morską ze względu na ponadgabarytowość ładunku jest bardzo trudny i wymaga dobrze przemyślanej i zaplanowanej trasy, odpowiednich warunków atmosferycznych, a także stanu morza. Kluczowe jest również doświadczenie i umiejętności załogi. Wyznaczony plan podróży powinien zakładać, że po drodze nie zostaną napotkane żadne przeszkody, np. mosty, które uniemożliwiłyby dalszą podróż. Kluczowa jest jednak pogoda, która ma znaczny wpływ na bezpieczeństwo załogi, statku i samego ładunku. Stąd też istotne jest przewidywanie pogody przez kapitana wspartego przez służby lądowe armatora. Plan podróży powinien również zakładać tzw. punkty schronienia, znajdujące się na trasie i pozwalające

bezpiecznie przeczekać w razie spodziewanego pogorszenia pogody. Ważne są też warunki samego za- i wyładunku. Oprócz pogody mogą mieć tutaj znaczenie pływy charakterystyczne dla wielu portów, ograniczające czas i możliwości załadunku do krótkich okien czasowych i pogodowych. Większość jednostek transportowych posiada odpowiednie systemy balastowe i kompensacyjne, które w odpowiedni sposób są w stanie zminimalizować efekt pływów na operacje ładunkowe.

Szkody związane z przewożeniem tego rodzaju urządzeń mogą być różnorakie. Ze względu na wielkość ładunku do dodatkowych potencjalnych zagrożeń można zaliczyć m.in.: podatność na kolizje, niestabilność jednostki i ładunku, a w konsekwencji możliwą wywrotkę zarówno statku, jak i towaru. Do innych problemów należą: ograniczony dostęp do wielu miejsc, np. braku możliwości przepływania z wysokimi suwnicami pod mostami lub duże ryzyko uderzenia w tego typu obiekty.

RADOSŁAW MARCINIAK

XXII Walne Zgromadzenie Członków KIGM

W siedzibie Polskich Linii Oceanicznych w Gdyni, z zachowaniem obostrzeń sanitarnych, 25 czerwca br. odbyło się XXII. Walne Zgromadzenie Członków KIGM. Po uchwaleniu porządku obrad oraz regulaminu rozpatrzono i przyjęto za okres 1 stycznia–31 grudnia 2020 r. sprawozdania: sekretarza generalnego KIGM, rady KIGM, finansowe KIGM za 2020 r. oraz komisji rewizyjnej KIGM.

Następnie WZC udzieliło władzom izby absolutorium.

Ponadto uchwalono budżet KIGM na 2021 r. oraz przyjęto plan pracy, w którym m.in. znalazły się: prezentowanie stanowiska w sprawach istotnych dla gospodarki morskiej, promocja gospodarki morskiej, członków izby i integracja środowiska gospodarki morskiej, działania mające na celu zwiększenie zainteresowania zdobywaniem

kwalifikacji w zawodach morskich, rozszerzenie o nowe tematy działalności szkoleniowej i poprawa efektywności finansowej oraz zwiększenie liczby aktywnych ekspertów KIGM.

W dyskusji o najważniejszych sprawach izby i jej członków poruszono kwestie morskiej energetyki wiatrowej oraz trudności i niejasności w wielu obszarach tego dotyczących głównie w sprawie local content. Postanowiono, że zostanie przygotowane pismo do odpowiednich władz z prośbą o informacje na ten temat. ■

Pismo do szefa MON

Pomorski Oddział Regionalny KIGM wystosował 28 czerwca br. pismo do ministra obrony narodowej z apelem o zmianę treści jego rozporządzenia z 21 maja br. w sprawie stref zamkniętych na morskich wodach wewnętrznych oraz na morzu terytorialnym. Zgodnie z wprowadzonymi zmianami w rozporządzeniu czytamy: „Na morskich wodach wewnętrznych oraz na morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej ustanawia się strefy zamknięte.: (...) na stałe dla żeglugi i rybołówstwa nr S-8, S-9, S-15, S-GDW, (...)”. Strefa S-9 obejmuje obszar wzdłuż granicy Polski od miejscowości Piaski do Nowej Pasłęki, co całkowicie wyklucza żeglugę towarową i pasażerską w tym obszarze i w konsekwencji uniemożliwia współpracę między portami Zalewu Wiślanego a portami Obwodu Kaliningradzkiego. Zamknięcie możliwości prowadzenia żeglugi przez Cieśninę Pilawską ma również ogromne znaczenie dla funkcjonowania portu w Elblągu. W związku z powyższym KIGM POR zwrócił się do ministra obrony narodowej z prośbą o zmianę zapisu w rozporządzeniu w taki sposób, by można kontynuować żeglugę międzynarodową przez Cieśninę Pilawską i tym samym zapobiec groźbie zaprzestania działalności zaangażowanych w nią podmiotów gospodarczych, takich jak rybaków, armatorów świadczących usługi transportu wodnego, firm zajmujących się wymianą handlową z Obwodem Kaliningradzkim, portów, ze szczególnym uwzględnieniem portu w Elblągu. Warto przy tym zauważyć, że województwo warmińsko-mazurskie to województwo o jednej z najwyższych w Polsce, jeśli nie najwyższej, stopie bezrobocia, a wprowadzone rozporządzeniem zmiany mogą się przyczynić do pogłębienia tego stanu. ■

Na czarną godzinę

Co drugi przedsiębiorca z sektora MŚP stoi przed wyzwaniem, jakim jest utrzymanie płynności finansowej. Jednocześnie 3/4 firm ma odłożone środki pieniężne, po które może sięgnąć w razie potrzeby – wynika z najnowszego badania Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej i firmy faktoringowej NFG. Badanie Krajowego Rejestru Długów i NFG (Narodowego Funduszu Gwarancyjnego) „Płatności i finansowanie przedsiębiorstw w czasie pandemii”, zrealizowane w kwietniu przez IMAS International, pokazuje, że epidemia dała się we znaki mikro, małym i średnim firmom. Bezpośrednią konsekwencją kryzysu dla właścicieli rodzimych biznesów są trudności w zachowaniu płynności finansowej i utrzymaniu działalności gospodarczej.

Przedsiębiorstwa zapytane o to, co jest dla nich obecnie największym wyzwaniem, na pierwszym miejscu wskazują utrzymanie płynności finansowej (48,7%). Na dalszych miejscach firmy wymieniają pozyskiwanie nowych kontrahentów (45,2%) oraz utrzymanie stałych zleceń (40,5%). Dla co trzeciej firmy z sektora MŚP głównym wyzwaniem są terminowe płatności od kontrahentów (34,4%) oraz pozyskanie środków na prowadzenie działalności (32,4%).

Zresztą utrata płynności finansowej jest jedną z głównych przyczyn niewypłacalności firm. Również w ujęciu sektorowym – utrzymanie płynności to obecnie największe wyzwanie dla przedsiębiorstw z branż przemysłowej, handlowej, budowlanej. Wyjątkiem jest natomiast branża usługowa, dla której utrzymanie płynności finansowej stało się równie ważne jak pozyskiwanie nowych kontrahentów czy zleceń (48,5%). To akurat zrozumiałe, biorąc pod uwagę, że ubiegły rok był najtrudniejszy właśnie dla dostawców usług: restauratorów, fryzjerów,

kosmetyczek itd. A według danych Coface w 2020 r. niewypłacalność ogłosiło 338 podmiotów z branży usługowej, czyli aż o 54% więcej niż rok wcześniej. W gronie firm średnich do zgromadzonych oszczędności przynajmniej 85% podmiotów. W mikrofirmach, czyli grupie najmniejszych podmiotów, taką poduszkę finansową ma zaledwie 62% przedsiębiorstw.

Badanie wskazuje, że przedsiębiorcy sygnalizują poprawę swojej sytuacji ekonomicznej lub spodziewają się jej poprawy w najbliższych trzech miesiącach. Zdaniem ekspertów to najlepszy moment, by znów zacząć planować oszczędności oraz inwestycje w firmie. Tym bardziej że obawy o płynność finansową są wciąż żywe, a pandemia nie powiedziała jeszcze ostatniego słowa. ■

Spotkanie z konsulem

W siedzibie KIGM, 28 czerwca br., odbyło się spotkanie niedawno powołanego konsula honorowego Republiki Mołdawii **Jacka Tymińskiego** oraz sekretarza generalnego KIGM **Rafała Machowiaka**. Rozmawiano na temat mołdawskich możliwości eksportowo-importowych oraz możliwej współpracy w obszarze gospodarki morskiej i ewentualnym zainteresowaniu polskich portów Mołdawią jako partnerem w handlu międzynarodowym. ■

ADRESY KIGM

Biuro Izby:
tel.: 58 661-53-75
faks: 58 620-35-54
kigm@kigm.pl
www.kigm.pl

KIGM zaprasza na swój profil na Facebooku i do „polubienia” Izby.

KOLUMNĘ REDAGUJE
CZESŁAW ROMANOWSKI



GŁÓWNY PARTNER



85 lat
years

IV WSPÓLNA
KACZKA
.....
GOLF X CUP
.....

7 PAŹDZIERNIKA 2021 r., GODZ. 10.00

TOKARY GOLF CLUB



**CZEKAMY NA
TWOJE ZGŁOSZENIE!**

Druk dostępny pod adresem:
www.namiary.pl/golf.pdf

NAMIARY
na morze i handel

ORGANIZATOR: Namiary Sp. z o.o.,
email: kaczka@namiary.pl, tel.: 58 664-93-92

PARTNERZY TURNIEJU:



exitobroker



Roxtec

Polferries
POLSKA ŻEGLUGA BAŁTYCKA SA

PARTNER
HONOROWY:



Radio Gdańsk

MUZYCZNE LATO Z RADIEM GDAŃSK

**SŁUCHAJ OD RANA
I WYGRYWAJ ATRAKCYJNE NAGRODY!**



**Wybieramy "Pomorski Przysmak" lata!
Słuchaj i oglądaj w piątki po 13:30**

91 FM
LĘBORK
ŁĘBA

102 FM
SŁUPSK
USTKA

103,7 FM
TRÓJMIASTO,
ELBLĄG, MALBORK
STAROGARD GDAŃSKI
KARTUZY, TCZEW

106 FM
GNIEW
KWIDZYN

107 FM
BYTÓW
CHOJNICE
CZŁUCHÓW
KOŚCIERZYNA

radiogdansk.pl oraz DAB+