

Przegląd wybranych wydarzeń rynkowych z sektorów gospodarki morskiej:

- portowo-logistycznego
- offshore wind
- stoczniowego



Biuletyn informacyjny

Nr 19

Styczeń: część I

Przegląd wraz z komentarzami obejmuje okres 01.01-16.01.2025r.

Sektor portowo-logistyczny

Podsumowanie roku 2024 dla sektora morskiego

Na koniec roku 2024, minister infrastruktury Arkadiusz Marchewka podsumował wszystkie przedsięwzięcia oraz inicjatywy morskie, które miały miejsce w zeszłym roku. Minister podsumowuje 2024 jako udany pod względem projektów infrastrukturalnych i zakłada podobne efekty na rok 2025. Wśród nich znalazły się m.in.:

- etapy pracy nad terminalem kontenerowym w Świnoujściu,
- projekt Terminala Zbożowego w Gdańsku,
- pogłębienie drogi wodnej w porcie w Elblągu,
- pierwsza w Polsce elektrownia jądrowa,
- budowa terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych w Gdańsku.

Źródło: https://x.com/A_Marchewka/status/1874039982199132378

<https://www.gospodarkamorska.pl/rok-2024-pod-znakiem-morskich-inwestycji-ministerstwo-infrastruktury-podsumowuje-dzialania-82493>

Wodór w fiordach szansą dla polskich stoczni i ich kooperantów

Norweski operator Norled otrzymał nagrodę Maritime CleanTech Partner of the Year 2024 za pionierskie działania w dekarbonizacji transportu morskiego. Firma wdrożyła innowacyjne promy, m.in. pierwszy na świecie elektryczny (MS Ampere) i wodorowy (MS Hydra). Norwegia rozwija flotę zeroemisyjną – ponad 80 elektrycznych promów obsługuje lokalne trasy, a polskie stocznie i biura projektowe, jak Remontowa Shipbuilding, odgrywają istotną rolę w tym procesie. Maritime CleanTech wspiera międzynarodową współpracę, promując zielone technologie i innowacyjne rozwiązania.



Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/wodor-w-fiordach-szansa-dla-polskich-stoczni-i-ich-kooperantow-82505>

Umowy współpracy wśród światowych liderów przeładunków morskich

Trwają zmiany w sojuszu: Główne sojusze rozpadają się i powstają nowe.

- Premier Alliance Launch: ONE, Yang Ming, HMM łączą się w ramach partnerstwa o zmienionej nazwie,
- powstaje współpraca Gemini: Maersk i Hapag-Lloyd tworzą globalnie zwinną sieć,
- niezależni przewoźnicy zyskują przewagę: MSC i ZIM nawiązują dostosowaną do potrzeb rynku współpracę.



Źródło: https://www.linkedin.com/posts/maritime-analytica_maritimeanalytica-containershipping-shippingnews-activity-7283512939469312001-zR0?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

Podsumowanie roku 2024 w Porcie Szczecin-Świnoujście

Miniony rok przyniósł kluczowe inwestycje w portach Szczecin i Świnoujście, takie jak rozwój sektora offshore wind, terminalu LNG i modernizację nabrzeży. Rok 2024 zamknięto z wynikiem 32,3 mln ton przeładunków, co oznacza spadek o 8,5%, ale zatrzymano trend spadkowy trwający od końca 2022 roku. Szczególnie obiecujące są przeładunki LNG – na styczeń 2025 zaplanowano już 5 dostaw. Wzrosty odnotowano także w przewozach ro-ro, które stanowią połowę przeładunków w drobnicy promowej.

Źródło: <https://port.szczecin.pl/aktualnosci/przelamalismy-tendencje-spadkowa/>

Nowy inwestor w szczecińskim Porcie

Na początku grudnia 2024 roku podpisano umowę z konsorcjum TRIDENTE na dzierżawę 10 ha przy Nabrzeżu Norweskim w Porcie Szczecin. Powstanie tam uniwersalny terminal przeładunkowy i nowoczesna cementownia oparta na wydajnych, ekologicznych technologiach. Inwestorzy gwarantują minimalizację pylenia i wysokie standardy środowiskowe.

Port Szczecin realizuje również dwa duże projekty inwestycyjne, w tym „Poprawę dostępu do portu w rejonie Kanału Dębickiego”. Modernizacja obejmuje nabrzeża, baseny portowe i infrastrukturę, przygotowując port do obsługi statków klasy Panamax. Nowe nabrzeża Norweskie i Duńskie już przyciągają inwestorów, wzmacniając pozycję zespołu portów Szczecin-Świnoujście na Bałtyku.

Źródło: <https://port.szczecin.pl/aktualnosci/nowy-inwestor-w-szczecińskim-porcie/>

Aktualizacja dla postępowania przy budowie Portu Zewnętrznego w Gdyni

Zarząd Portu Gdynia SA zaktualizował Specyfikację Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) dla projektu „Budowy Portu Zewnętrznego”, wydłużając maksymalny okres eksploatacji partnera prywatnego z 38 do 44 lat. Zmiana wynika z analiz ekonomicznych i strategicznych, mających zapewnić długoterminowe korzyści.

Port Zewnętrzny obejmie 150 ha załadowionego terenu, z nabrzeżami o głębokości do 17 m i długości 3330 m. Na pirsie powstanie terminal kontenerowy o przepustowości 2,5 mln TEU rocznie oraz obiekty do przeładunku sprzętu wojskowego i offshore. Projekt realizowany jest w formule partnerstwa publiczno-prywatnego, z udziałem konsorcjów i firm m.in. Hutchison Ports Poland, CMA CGM oraz International Container Terminal Services Inc.



Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/wazna-aktualizacja-dla-postepowania-przy-budowie-portu-zewnetrznego-w-gdyni-82548>

Polska unijnym liderem handlu na Bałtyku

W ciągu dekady Polska wyprzedziła wszystkie unijne kraje pod względem przeładunków na Bałtyku, a Gdańsk awansował z piątej do pierwszej dziesiątki najważniejszych portów w UE. Do 2009 roku polskie porty miały marginalną rolę, ale od 2010 roku zaczęły dynamicznie rosnąć, wyprzedzając Niemcy, Szwecję, Danię, Finlandię, a w 2023 roku także Litwę, Łotwę i Estonię. Gdańsk, który w 2008 roku zajmował 64. miejsce, w 2023 roku awansował na 7. pozycję, stając się największym portem unijnym na Bałtyku.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/puls-biznesu-polska-zostala-unijnym-liderem-handlu-na-baltyku-82738>

Przygotowania do budowy ostatniego odcinka drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną

Urząd Morski w Gdyni ogłosił przetarg na dokumentację budowy ostatniego odcinka toru wodnego do portu w Elblągu, którego realizację zapowiedział nowy rząd. Chodzi o niespełna kilometrowy fragment od rozwidlenia rzeki Elbląg i Kanału Jagiellońskiego do mostu Unii Europejskiej. Tor wodny ma mieć szerokość 36 m i głębokość 5 m.

Prace obejmą umocnienie brzegów, budowę obrotnicy oraz oczyszczenie dna z przeszkód. To piąty etap projektu budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaną z Zatoką Gdańską, którego całkowita długość wynosi ok. 23 km. Obecnie trwają prace przy pogłębianiu rzeki Elbląg w ramach IV etapu inwestycji.



Ukończenie drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną i budowa toru do portu w Elblągu mogą zwiększyć konkurencyjność tego portu, umożliwiając obsługę większych jednostek i rozwój gospodarczy regionu. Elbląg stanie się alternatywą dla portów w Trójmieście, co może odciążyć ich infrastrukturę i przyciągnąć inwestorów.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/przygotowania-do-budowy-ostatniego-odcinka-drogi-wodnej-przez-mierzeje-wislana-82566>

CMA CGM uruchamia nowy serwis kontenerowy do Portu Gdańsk

Francuski armator CMA CGM uruchomił serwis BLX – Baltic Express, obejmujący porty Gdańsk, Ryga i Kotka, wzmacniając rolę Portu Gdańsk jako węzła przeładunkowego między serwisami bałtyckimi a połączeniami oceanicznymi z Azją. Nowa usługa zapewnia szybki transport między Polską, Finlandią, Łotwą oraz krajami Azji Wschodniej, jak Chiny, Singapur, Malezja i Korea.

Statki BLX będą obsługiwane przez Baltic Hub w Gdańsku, Steveco w Kotka i BCT w Rydze, a przewozy oceaniczne realizowane w ramach serwisów FAL1 i FAL5. Transit time z Szanghaju wynosi do 63 dni w jedną stronę i 56 w przeciwną. To szósty serwis CMA CGM w Porcie Gdańsk, wzmacniający jego pozycję w regionie.



Uruchomienie Baltic Express (BLX) może zwiększyć przeładunki w Porcie Gdańsk, umacniając jego rolę jako kluczowego węzła logistycznego na Bałtyku. Nowe połączenie z portami w Rydze i Kotce umożliwi efektywny transport kontenerów między krajami bałtyckimi a globalnymi rynkami, co przyczyni się do wzrostu liczby obsługiwanych jednostek i wolumenu przeładowywanych towarów. Ponadto serwis BLX przyciągnie nowych klientów, którzy skorzystają z szybszych i bardziej efektywnych połączeń tranzytowych. W rezultacie port może zwiększyć swój udział w regionalnym rynku przeładunków oraz poprawić wyniki finansowe, wzmacniając swoją pozycję konkurencyjną wobec innych portów bałtyckich.

Źródło: <https://intermodalnews.pl/2025/01/13/cma-cgm-uruchamia-nowy-serwis-kontenerowy-do-portu-gdansk/>

Nowe połączenie intermodalne Świnoujście – Śląsk

Od I kwartału 2025 roku ruszy regularny transport intermodalny między Świnoujściem a Śląskiem, realizowany dwa razy w tygodniu.

8 grudnia 2024 roku Terminal Promowy w Świnoujściu przyjął pierwszy w historii pociąg przewożący naczepy, zorganizowany przez Freightliner PL. Był to przełomowy moment dla transportu intermodalnego w Polsce, gdzie mniej niż 3% naczep przewożonych jest koleją, w porównaniu do 20% w Niemczech. Połączenie łączy Górny Śląsk ze Świnoujściem na dystansie ponad 600 km i umożliwia transport do Szwecji, docierając do miast takich jak

Göteborg czy Sztokholm dzięki współpracy z Green Cargo.

Freightliner PL planuje uruchomić regularne połączenie na początku 2025 roku, obejmujące dwa kursy w tygodniu. Projekt realizowany we współpracy z Galan Logistics podkreśla zalety transportu intermodalnego, takie jak redukcja emisji CO₂ nawet o 76% oraz zmniejszenie obciążenia dróg. Wpisuje się w cele ESG, oferując firmom bardziej ekologiczne rozwiązania w łańcuchu dostaw, przy jednoczesnym zachowaniu transportu drogowego dla krótkich dystansów.

Mimo początkowych wyzwań związanych z wypełnieniem pociągów, usługa odpowiada na rosnące zapotrzebowanie na zrównoważoną logistykę i wypełnia lukę na rynku, wyznaczając nowe standardy dla transportu naczep w Polsce.

Źródło: <https://intermodalnews.pl/2025/01/14/freightliner-pl-znalazl-sektorowa-i-regionalna-luke-uslug-intermodalnych/>

Rhenus zostaje większościowym udziałowcem Bulk Cargo – Port Szczecin

W październiku 2024 roku Grupa Rhenus nabyła dodatkowe 58,5% udziałów w Bulk Cargo – Port Szczecin, osiągając łącznie 98,5% i stając się większościowym udziałowcem. Przejęcie wspiera rozwój Rhenus w Szczecinie, gdzie działa od ponad 30 lat.

Port szczeciński, kluczowy dla europejskich dróg wodnych, oferuje duży potencjał w zrównoważonych łańcuchach dostaw do Polski, Czech i Niemiec. Rhenus planuje dalsze inwestycje w infrastrukturę, sprzęt i technologię przeładunkową, wykorzystując wcześniejsze modernizacje portu. Bulk Cargo, największy operator terminali w Szczecinie, przeładowuje rocznie 4 mln ton towarów na 3,5 km nabrzeża, oferując kompleksowe usługi logistyczne dla ładunków masowych, drobnicowych i płynnych.

Przejęcie Bulk Cargo – Port Szczecin przez Grupę Rhenus może znacząco wpłynąć na sytuację w porcie, przyspieszając jego rozwój i modernizację. Dzięki inwestycjom w infrastrukturę, sprzęt i technologie przeładunkowe port stanie się bardziej konkurencyjny, zwiększając swoją zdolność do obsługi różnorodnych ładunków. Rozwój ten może także przyciągnąć nowych klientów oraz zwiększyć wolumen przeładunków, umacniając pozycję Szczecina jako wielofunkcyjnego portu o znaczeniu międzynarodowym.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/rhenus-zostaje-wiekszosciowym-udzialowcem-bulk-cargo-port-szczecin-82610>

Rekordowe wyniki i perspektywy na przyszłość w Baltic Hub

W 2024 roku Baltic Hub osiągnął rekordowe przeładunki, obsługując 2,24 mln TEU i 642 statki, w tym 147 oceanicznych. W lipcu port odnotował rekord przeładunków podczas zawinięcia jednego statku (20 459 TEU).

W czerwcu rozpoczęto budowę terminalu T3, który zwiększy moce przeładunkowe do 4,5 mln TEU rocznie. Nowy terminal będzie półautomatyczny, a w październiku dotarły suwnice STS, które wejdą do użytku w 2025 roku.

Dodatkowo, uruchomiono czwartą suwnicę RMG na bocznicę kolejowej, co podniosło przepustowość do 800 000 TEU rocznie. W 2025 roku planowane jest zakończenie budowy nabrzeża T3, co pozwoli zwiększyć zdolności przeładunkowe o 1,5 mln TEU. Baltic Hub skupi się także na efektywności energetycznej i zrównoważonym rozwoju.

Źródło: <https://baltichub.com/aktualnosci-2/podsumowanie-roku-2024>

Podsumowanie połączenia Świnoujście- Malmö oferowanego przez Finnlines

14 stycznia br. Finnlines zorganizowało wydarzenie na pokładzie promu Finnfellow w Świnoujściu, aby uczcić dziewięć miesięcy od uruchomienia trasy promowej Świnoujście–Malmö.

W wydarzeniu wzięli udział dziennikarze, klienci, władze portowe oraz kierownictwo Finnlines, w tym CEO Tom Pippingsköld i szef działu usług pasażerskich Marco Palmu.

Trasa, uruchomiona w kwietniu 2024 roku, oferuje codzienne rejsy: wieczorne z Świnoujścia i poranne z Malmö. Statek Ro-Pax pomieści 440 pasażerów i oferuje ponad 180 kabin, fińską saunę, restaurację, bar, plac zabaw, sklep oraz 3000 m² pokładu ładunkowego. Zauważono silny wzrost liczby pasażerów na tej trasie, z 700 000 w 2023 roku do prawie miliona w 2024 roku, co podkreśla potencjał trasy jako mostu dla szwedzkich turystów, którzy chcą zwiedzać Polskę. Finnlines rozważa dodanie nowego statku na tej trasie.



Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/finnlines-podsumowuje-9-miesiecy-polaczenia-swinoujscie-malm-82786>

Sektor offshore wind

Morskie farmy wiatrowe

Orlen Neptun poszukuje doradców środowiskowych dla projektów MFW

Spółka Orlen Neptun opublikowała zapytanie ofertowe dotyczące usług doradztwa środowiskowego dla projektów MFW i projektów towarzyszących inwestycji rozwijanych w Grupie Orlen. Oferty można składać do 22 stycznia 2025 roku.

Źródło: <https://connect.orklen.pl/app/outRfx/472705/supplier/status>

Zwiększenie gwarancji korporacyjnych dla producenta fundamentów projektów MFW Bałtyk II i Bałtyk III

Spółki projektowe MFW Bałtyk II i MFW Bałtyk III zwiększyły gwarancje korporacyjne dla producenta fundamentów pod turbiny wiatrowe. Wartość gwarancji dla projektu MFW Bałtyk II wzrosła z 99,5 mln do 111,6 mln EUR. W przypadku MFW Bałtyk III kwota zwiększyła się z 68 mln do 108,7 mln EUR. Podwyższenie gwarancji wiąże się z rozpoczęciem przez SIF Netherlands zamówień kluczowych elementów stalowych do konstrukcji fundamentów. Gwarancje mają obowiązywać do momentu zamknięcia finansowego obu projektów, planowanego na pierwszy kwartał 2025 roku.

Źródło: https://www.polenergia.pl/raporty_biezace/zwiekszenie-przez-spolki-projektowe-realizujace-projekty-budowy-morskich-farm-wiatrowych-gwarancji-korporacyjnych-do-umow-na-produkcje-i-dostawe-konstrukcji-fundamentowych-pod-turbiny-wiatrowe-typu-mo/

W lutym 2024 roku, inwestorzy podpisali finalne umowy z dostawcą fundamentów, zgodnie z którymi spółka SIF Netherlands BV ma wyprodukować dla obu projektów łącznie 100 monopali.

Porty instalacyjne i operacyjno-serwisowe

Equinor rozpoczyna budowę bazy serwisowej w Łebie

Rozpoczęła się budowa bazy operacyjno-serwisowej w Łebie, która będzie obsługiwać MFW Bałtyk 2 i Bałtyk 3. Equinor powierzył pierwsze prace przygotowawcze polskiej spółce Erbud, która zajmie się wyburzeniem istniejących obiektów i przygotowaniem terenu pod właściwą inwestycję.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/equinor-rozpoczyna-budowe-bazy-serwisowej-dla-morskich-farm-wiatrowych-w-lebie/>



Terminal instalacyjny w Świnoujściu z pozwoleniem na użytkowanie trzech nabrzeży

Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście (ZMPSiŚ) uzyskał pozwolenie na użytkowanie trzech nowych nabrzeży terminala instalacyjnego, dedykowanego obsłudze MEW w Świnoujściu, które charakteryzują się następującymi parametrami:

- Nabrzeże nr 1: długość 249 m,
- Nabrzeże nr 2: długość 246 m,
- Nabrzeże nr 3: długość 292 m.

Dwa pierwsze nabrzeża, tworzące łącznie prawie 500 m linię, są już gotowe do operacji przeładunkowych. Nabrzeże nr 3 zostało przygotowane jako infrastruktura bazowa pod drugi etap inwestycji („jako punkt wyjścia”), dla którego wniosek o dofinansowanie ma zostać złożony w styczniu 2025 roku.

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/zmpsish_mamyto-portagwinoujagicie-portszczecinagwinoujagicie-activity-7279565116428156930-r017?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

Kluczowym elementem inwestycji jest nabrzeże nr 2, charakteryzujące się nośnością do 50 t/m² – parametrem dotychczas nieosiągalnym w infrastrukturze portowej Szczecina i Świnoujścia. Specyfikacja techniczna umożliwi bezpieczną obsługę wielkogabarytowych elementów turbin wiatrowych, w szczególności wież wiatrowych.



Kołobrzeg powiększył swoje granice administracyjne o blisko 122 ha

1 stycznia br. Kołobrzeg powiększył swoje granice administracyjne o blisko 122 ha. Zmiana granic miasta wynika z decyzji Rady Ministrów z dnia 31 lipca 2024 roku. Do Gminy Miasta Kołobrzeg przyłączono część pozostającego w bezpośrednim sąsiedztwie sołectwa Korzystno – osadę Korzyścienko. Przyłączone tereny miałyby pełnić rolę m.in. zaplecza dla funkcji portowych. W przyszłości mogłaby tu

powstać baza operacyjno-serwisowa dla MFW.

Źródło: https://i-kołobrzeg.pl/strona-3480-uchwala_w_sprawie_przystapienia_do.html

W dniu 5 kwietnia 2024 roku, spółka Orlen Neptun podpisała z przedstawicielami Portu Morskiego Kołobrzeg list intencyjny. Podpisane porozumienie było punktem wyjścia do rozpoczęcia szczegółowych analiz, a od ich wyników zależeć będzie decyzja o potencjalnych inwestycjach. Dodatkowo, w grudniu 2024 roku, Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg ogłosił przetarg na dokumentację projektową dotyczącą poszerzenia wejścia do portu i pogłębienia kanału portowego. Inwestycja ma strategiczne znaczenie dla rozwoju portu jako potencjalnej bazy operacyjno-serwisowej dla MFW.

Drugi etap budowy portu instalacyjnego w Świnoujściu z decyzją środowiskową

31 grudnia 2024 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla II etapu budowy terminala instalacyjnego dla MFW w Świnoujściu. W efekcie realizacji II etapu budowy terminala instalacyjnego w Świnoujściu ma powstać dodatkowych 26 ha zaplecza i zdolności przeładunkowej oraz instalacyjnej Portu Świnoujście. Termin realizacji inwestycji wskazuje się na lata 2024-2026/2027. Wraz z aktualnie budowanym terminalem instalacyjnym w ramach I etapu, ma tworzyć ok. 46 ha powierzchni.

Źródło: <https://www.gov.pl/web/rdos-szczecin/obwieszczenie-regionalnego-dyrektora-ochrony-srodowiska-w-szczecinie-z-dnia-02012025-r-znak-wons420142024jc18-w-sprawie-wydania-decyzji-o-srodowiskowych-uwarunkowaniach-dla-przedsiwzięcia-pnbudowa-zdolnosci-przeładunkowej-portu-morskiego-w-swinoujściu-do-obslugi-potrzeb-morskiej-energetyki-wiatrowej-etap-ii-na-dz-nr-2453-2457-2458-249-250-255-118-obreb-warszow-14-i-nr-32-obreb-ognica-13>

Baza operacyjno-serwisowa PGE w Ustce z pozwoleniem na budowę

31 grudnia 2024 roku Wojewoda Pomorski udzielił spółce PGE Baltica pozwolenia na budowę bazy operacyjno-serwisowej w Porcie Ustka. Inwestycja ma zostać ukończona do końca 2026 roku.

Źródło: <https://www.gov.pl/web/uw-pomorski/obwieszczenie-z-dnia-2-stycznia-2025r---wi-ii78401942024lh>

Ustecki projekt PGE Baltica ma inżyniera kontraktu



PGE Baltica wybrała wykonawcę zadań inżyniera kontraktu budowy bazy operacyjno-serwisowej w Ustce. W rozstrzygniętym przetargu najkorzystniejszą ofertę zgłosiła firma Sweco Polska. Do zadań inżyniera kontraktu będzie należał nadzór nad szczegółowym projektowaniem i budową bazy O&M, zarówno w zakresie zabudowań, przebudowy nabrzeża, jak i całej infrastruktury niezbędnej do bieżącego funkcjonowania bazy.

Źródło: https://pgebaltica.pl/dla-mediow/aktualnosci/ustka_inzynier_kontraktu

Zakłady produkcyjne

Fabryka Vestasa w Szczecinie rozpoczyna pracę



Do nowej fabryki Vestas w Szczecinie dotarł pierwszy transport elementów elektrowni wiatrowych. To historyczny moment, który oznacza pierwszą fazę rozruchu fabryki. Spółka zapowiada kolejne cztery transporty jeszcze w styczniu 2025 roku.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/fabryka-vestasa-w-szczecinie-rozpoczyna-prace/>

Budowa Baltic Towers wkracza w końcową fazę

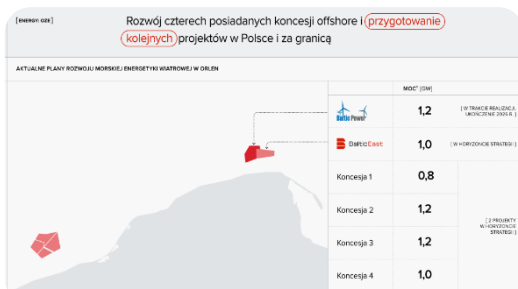


Budowa Baltic Towers, fabryki wież wiatrowych na terenie Stoczni Gdańskiej, wkracza w końcową fazę. Na Wyspie Ostrów zakończono już montaż konstrukcji głównej hali produkcyjnej. Obecnie trwają intensywne prace betonarskie związane z wykonaniem posadzek i fundamentów pod urządzenia. Równolegle prowadzone są prace wykończeniowe dachu, mające zapewnić ochronę całej inwestycji. Kluczowym etapem realizowanym obecnie jest montaż suwnic oraz instalacja urządzeń technologicznych, które będą stanowić główną linię produkcyjną zakładu. Jednocześnie prowadzone są prace drogowe wokół fabryki oraz montaż niezbędnych instalacji. Inwestorzy, Agencja Rozwoju Przemysłu SA oraz GRI Renewable Industries, planują oddanie obiektu do użytku w maju 2025 roku.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/fabryka-wiez-do-turbin-wiatrowych-w-gdansk-na-finishu-otwarcie-w-maju/>

Inne

Grupa ORLEN przedstawiła Strategię 2035 – w planie budowa czterech morskich farm wiatrowych



9 stycznia br. przedstawiciele Grupy ORLEN zaprezentowali Strategię 2035. Jednym z głównych celów segmentu energetycznego do 2035 roku jest wzrost mocy zainstalowanej w OZE do 12,8 GW, poprzez rozwój energetyki wiatrowej i fotowoltaiki. By go osiągnąć, intensywnie rozwijane są projekty morskiej energetyki wiatrowej w ORLEN Neptun. Do 2035 roku na morzu energię mają produkować cztery farmy:

- Baltic Power (ORLEN SA & Northland Power Inc.) będąca już w trakcie budowy,
- Baltic East na ławicy Słupskiej – najbardziej zaawansowany projekt ORLEN Neptun przygotowywany do aukcji 2025,
- dwa projekty ORLEN Neptun na ławicy Odrzanej (Pomorze Zachodnie).

Równolegle rozwijane będą dwie pozostałe morskie farmy ORLEN Neptun na ławicy Odrzanej, które zostaną oddane do użytku po 2035 roku. Wspólny potencjał wszystkich tych farm to ponad 6 GW mocy wytwórczych oraz czysta energia z morza dla ponad 8 mln gospodarstw domowych w Polsce.

Źródło: <https://www.orlen.pl/pl/o-firmie/strategia>

MKiŚ określiło maksymalne ceny dla MEW

14 stycznia br. w Dzienniku Ustaw pojawiło się rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska (MKiŚ) z dnia 9 stycznia 2025 roku ws. maksymalnej ceny za energię elektryczną wytworzoną w MFW i wprowadzoną do sieci, jaka może być wskazana w ofertach złożonych w aukcji przez wytwórców. Dla obszarów wskazanych w załączniku

nr 1 do ustawy offshore wind oraz lokalizacji 14.E.1-4, 45.E.1 i 46.E.1 maksymalna cena wyniesie 485,71 zł/MWh. W przypadku obszarów 43.E.1 i 44.E.1 limit ustalono na poziomie 499,33 zł/MWh. Najwyższy próg cenowy, wynoszący 512,32 zł/MWh, dotyczy obszarów 53.E.1 oraz 60.E.1-4.

Rozporządzenie wprowadziło trzy różne progi cenowe w zależności od lokalizacji inwestycji. Zróżnicowanie maksymalnych cen uwzględnia specyfikę poszczególnych lokalizacji i ma zapewnić opłacalność inwestycji przy jednoczesnej optymalizacji kosztów dla systemu wsparcia MEW.

Źródło: <https://dziennikustaw.gov.pl/DU/2025/41>

Chrzest i przekazanie m/s "Polsteam Okra" – nowego statku Polskiej Żeglugi Morskiej

16 stycznia br. w chińskiej stoczni Shanhaiguan Shipbuilding Industry w Qinhungdao odbył się chrzest oraz oficjalne przekazanie najnowszego statku Polskiej Żeglugi Morskiej (PŻM) – m/s "Polsteam Okra". Jest to jeziorowiec o nośności 36 880 t, długości 200 m i szerokości 24 m, przeznaczony do żeglugi po Wielkich Jeziorach Amerykańskich. Matką chrzestną jednostki została Mirosława Ruchniak, wieloletnia pracownica PŻM.

Statek załaduje stal w chińskich portach, po czym wyruszy przez Pacyfik, aby 13 marca 2025 roku dotrzeć do Kanału Panamskiego. Następnie skieruje się do portów Wielkich Jezior – Cleveland i Milwaukee w Stanach Zjednoczonych, gdzie planowany jest jego przybycie na 5 kwietnia 2025 roku.

Wprowadzenie m/s "Polsteam Okra" do floty PŻM stanowi kolejny krok w modernizacji i rozbudowie polskiej floty handlowej. Nowoczesne jednostki tego typu zwiększają konkurencyjność PŻM na rynku międzynarodowym oraz umacniają pozycję Polski w globalnym transporcie morskim.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/chrzest-i-odbior-ms-polsteam-okra-to-nowy-statek-polskiej-zeglugi-morskiej-82807>

Sektor stoczniowy

Dozbrojenie ORP Ślężak – kluczowy projekt modernizacji Marynarki Wojennej RP

Celem projektu jest modernizacja korwety patrolowej ORP Ślężak (w służbie od 2019 roku) poprzez dozbrojenie i doposażenie, aby zwiększyć jej zdolności bojowe i funkcjonalność.

Zakres modernizacji:

- uzbrojenie: systemy do zwalczania celów nawodnych i powietrznych (rakiety RBS-15 Mk3, NSM lub CAMM dla wyrzutni VLS Mk41),
- systemy wsparcia: rozpoznawanie radiolokacyjne (WRE), systemy do zwalczania bezzałogowych środków latających (BSL),
- dodatkowe elementy: szkolenie załogi, pakiety logistyczne i integracja nowych systemów z istniejącym wyposażeniem.

Terminy: konsultacje rynkowe zakończą się 17 stycznia 2025 roku. Prace mają być realizowane w polskim zakładzie stoczniowym, prawdopodobnie PGZ Stocznia Wojenna w Gdyni.

Dane techniczne ORP Ślężak:

- długość: 95,4 m, szerokość: ok. 13 m,
- wyporność pełna: 2460 t, prędkość maksymalna: 30 węzłów,
- zasięg przy 14 węzłach: 4500 mil morskich,
- napęd: 2 silniki wysokoprężne MTU 12V 595 TE90 (3240 kW każdy), turbina gazowa GE/Avio LM 2500 (25 000 kW), 2 wały z pięcioskrzydłowymi śrubami nastawnymi, dziobowy ster strumieniowy Schottel,
- załoga: 97 osób,
- wyposażenie: systemy zarządzania: TACTICOS, STING-EO Mk2, SMART-S Mk2 3D,
- uzbrojenie obecne: armata OTO Melara SR 76 mm, 2 armaty Marlin-WS 30 mm, 4 karabiny maszynowe WKM-Bm 12,7 mm, 4 wyrzutnie rakiet PPZR Grom,
- dodatki: głowica optoelektroniczna Thales Mirador, sonar L3 ELAC Nautic Vanguard, radary nawigacyjne, lądowisko dla śmigłowca lub drona.

Modernizacja ORP Ślężak ma kluczowe znaczenie dla odbudowy zdolności bojowych polskiej Marynarki Wojennej. Wzmocni ona obronność na Bałtyku, zwiększając możliwości operacyjne zarówno w zakresie ochrony, jak i działań ofensywnych. Projekt podkreśla również istotną rolę polskiego sektora stoczniowego, który poprzez realizację takich przedsięwzięć może odzyskać znaczenie na regionalnym rynku obronnym.

Źródło: <https://dziennikbałtycki.pl/zapowiedz-modernizacji-orp-slezak-budowany-przez-lata-okret-dostanie-kly/ar/c1p2-27092265>

Program „Ratownik” – Nowa Era w Polskim Ratownictwie Morskim

Pod koniec grudnia 2024 roku podpisano umowę na budowę nowoczesnego okrętu ratowniczego w ramach programu „Ratownik”. Projekt, realizowany przez PGZ Stocznia Wojenna we współpracy z Polską Grupą Zbrojeniową oraz Ośrodkiem Badawczo-Rozwojowym Centrum Techniki Morskiej, ma na celu zastąpienie wysłużonych jednostek ORP Piast i ORP Lech.

Nowy okręt będzie większy od swoich poprzedników i wyposażony w zaawansowane technologie, umożliwiające prowadzenie działań ratowniczych oraz monitorowanie infrastruktury krytycznej.

Szacowany koszt budowy okrętu to blisko miliard złotych. PGZ Stocznia Wojenna przedstawiła plan realizacji projektu, jednak szczegółowe terminy nie zostały ujawnione.

Program „Ratownik” stanowi istotny krok w modernizacji polskiej Marynarki Wojennej, zwłaszcza w kontekście rosnących wyzwań związanych z bezpieczeństwem na Morzu Bałtyckim. Nowoczesny okręt ratowniczy zwiększy zdolności operacyjne w zakresie ratownictwa morskiego oraz ochrony infrastruktury podmorskiej, co jest kluczowe w obliczu współczesnych zagrożeń. Według WP Tech, ORP „Ratownik” będzie największą jednostką tej klasy w historii polskiej Marynarki Wojennej.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/program-ratownik-przelom-w-polskim-ratownictwie-morskim-82574>

Premier Donald Tusk omawia bezpieczeństwo regionu bałtyckiego z liderami Niemiec, Danii, Szwecji i Finlandii

8 stycznia br. premier Donald Tusk poinformował, że odbył rozmowy z premierami Danii, Szwecji, Finlandii oraz kanclerzem Niemiec. Główne tematy dyskusji obejmowały bezpieczeństwo regionu, sytuację na Morzu Bałtyckim oraz relacje transatlantyckie. Spotkanie to odbyło się w kontekście polskiej prezydencji w Radzie Unii Europejskiej, która rozpoczęła się 1 stycznia 2025 roku. Pod hasłem "Bezpieczeństwo, Europo!" Polska koncentruje się na wzmacnianiu bezpieczeństwa Unii Europejskiej w siedmiu kluczowych obszarach: zewnętrznym, wewnętrznym, informacyjnym, ekonomicznym, energetycznym, żywnościowym i zdrowotnym.

W ostatnich miesiącach region Bałtyku doświadczył kilku incydentów związanych z uszkodzeniem lub przerwaniem podmorskich kabli łączących m.in. Litwę ze Szwecją oraz Finlandię z Niemcami. Państwa prowadzą śledztwa w tej sprawie i nie wykluczają, że mogło dojść do aktów sabotażu. W odpowiedzi na te wydarzenia NATO zapowiedziało wzmocnienie swojej obecności wojskowej na Morzu Bałtyckim.

Premier podkreślił, że bezpieczeństwo na Bałtyku musi być wzmocnione i wskazał, że Polska zaproponowała formę patrolowania przy użyciu jednostek NATO-wskich i narodowych. Dodał, że do aktów dywersji na Bałtyku zniechęcić może gotowość do podejmowania "radykalnych" decyzji. Dalsze działania w zakresie wzmocnienia bezpieczeństwa na Bałtyku oraz współpracy transatlantyckiej będą kontynuowane w ramach polskiej prezydencji w Radzie Unii Europejskiej.

Źródło: <https://www.pap.pl/aktualnosci/premier-tusk-rozmawial-o-bezpieczenstwie-regionu-z-przywocami-niemiec-danii-szwecji>

NATO wzmacnia obecność na Morzu Bałtyckim: Inicjatywa "Straż Bałtycka"

14 stycznia br. w Helsinkach przywódcy państw nadbałtyckich NATO, w tym premier Donald Tusk, ogłosili powstanie inicjatywy "Straż Bałtycka". Celem programu jest zwiększenie obecności Sojuszu na Morzu Bałtyckim, aby lepiej chronić region przed potencjalnymi zagrożeniami, takimi jak sabotaż czy agresja. W ramach inicjatywy prowadzone będą regularne patrole oraz wspólne ćwiczenia mające na celu usprawnienie współpracy i gotowości państw członkowskich. W spotkaniu uczestniczyli premierzy Danii, Szwecji, Finlandii, Estonii, Łotwy, Litwy, Niemiec oraz sekretarz generalny NATO, co podkreśla wagę współpracy międzynarodowej. Decyzja ta jest odpowiedzią na rosnące ryzyko w regionie, szczególnie po serii incydentów związanych z uszkodzeniem infrastruktury krytycznej na Bałtyku.

Inicjatywa "Straż Bałtycka" to ważny krok w zapewnieniu stabilności i bezpieczeństwa w regionie, który w ostatnim czasie stał się polem napięć geopolitycznych. Współpraca państw NATO pozwoli skuteczniej chronić kluczowe szlaki komunikacyjne i infrastrukturę energetyczną.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/nato-uruchamia-straz-baltycka-w-celu-wzmocnienia-bezpieczenstwa-na-baltyku-82756>

Spotkanie Prezydentów Polski i Ukrainy

15 stycznia br. w Warszawie odbyło się spotkanie prezydentów Polski i Ukrainy, Andrzeja Dudy i Wołodymyra Zełenskiego. Rozmowy dotyczyły m.in. aspiracji Ukrainy do członkostwa w Unii Europejskiej i NATO. Prezydent Duda zapewnił o nieustannym wsparciu Polski dla Ukrainy na arenie międzynarodowej, podkreślając, że pełne członkostwo w NATO będzie możliwe po zakończeniu konfliktu z Rosją. Omówiono również kwestie bezpieczeństwa, w tym ochronę portów morskich oraz współpracę w zakresie dostaw amunicji i wsparcia militarnego dla Ukrainy. Poruszono także trudne kwestie historyczne, takie jak poszukiwania ciał ofiar rzezi wołyńskiej, z nadzieją na konstruktywne rozwiązanie tych problemów.

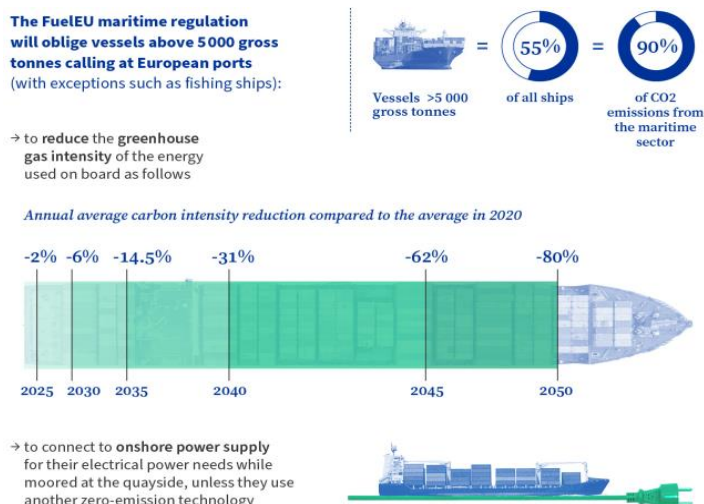
Źródło: <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/wydarzenia/spotkanie-prezydentow-polski-i-ukrainy%2C96110>

FuelEU Maritime: Przełomowy krok w dekarbonizacji żeglugi morskiej

Unia Europejska przyjęła regulację FuelEU Maritime (Rozporządzenie (UE) 2023/1805), która promuje wykorzystanie odnawialnych i niskoemisyjnych paliw oraz czystych technologii energetycznych na statkach. Jest to kluczowy element pakietu "Fit for 55", mający na celu wsparcie dekarbonizacji sektora morskiego.

Główne założenia regulacji:

- **redukcja intensywności emisji gazów cieplarnianych (GHG):** od 1 stycznia 2025 roku statki będą zobowiązane do monitorowania i raportowania intensywności emisji GHG związanej z zużywaną energią. Wprowadzono również kary za nieprzestrzeganie tych wymogów,
- **zastosowanie zasilania z lądu (OPS):** w głównych europejskich portach statki będą musiały korzystać z lądowych źródeł zasilania, co przyczyni się do zmniejszenia emisji podczas postoju,
- **promowanie odnawialnych i zrównoważonych paliw:** regulacja zachęca do stosowania paliw alternatywnych, takich jak biopaliwa czy LNG, mimo że ich dostępność jest obecnie ograniczona.



Regulacja w pełni wejdzie w życie 1 stycznia 2025 roku, z wyjątkiem artykułów 8 i 9 dotyczących planów monitorowania, które będą obowiązywać od sierpnia 2024 roku.

Wprowadzenie regulacji FuelEU Maritime stanowi istotny krok w kierunku dekarbonizacji transportu morskiego w Unii Europejskiej. Mimo że nowe przepisy mogą prowadzić do wzrostu kosztów operacyjnych dla armatorów, a tym samym do podwyżek cen frachtu, długoterminowe korzyści dla środowiska są nieocenione. Kluczowe będzie monitorowanie wdrażania regulacji oraz dostosowanie się sektora morskiego do nowych wymogów, aby osiągnąć założone cele klimatyczne na lata 2030 i 2050.

Źródło: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/decarbonising-maritime-transport-fueu-maritime_en

Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej: Wnioski i trendy z rozdziału nr 7 „Przemysł Stocznioowy”

1. **Spadek produkcji dużych statków:** Dane wskazują na zmniejszanie się liczby dużych statków handlowych budowanych w Polsce. Malejące wskaźniki GT i CGT mogą wynikać z trudności w konkurencji z rynkami azjatyckimi.
2. **Rozwój specjalizacji:** Rosnąca wartość remontów statków i produkcja części wskazuje na rozwój niszowych usług w branży.
3. **Dominacja województwa pomorskiego:** Region ten stanowi centrum przemysłu stocznioowego w Polsce, realizując większość remontów i produkcji.
4. **Utrzymanie portfela zamówień:** Choć liczba zamówień spadła, wzrost wartości prac remontowych może kompensować zmniejszoną skalę produkcji nowych jednostek.

Polska branża stocznioowa, mimo wyzwań, wykazuje adaptację poprzez rozwój usług remontowych i specjalistycznej produkcji części. Konieczne jest jednak zwiększenie innowacyjności i inwestycji w technologie, aby utrzymać konkurencyjność.

Źródło: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-gospodarki-morskiej-2024,11,17.html>

Stal Complex kończy budowę nadbudówki promu RoPax dla Gdańskiej Stoczni Remontowa

Firma Stal Complex finalizuje budowę nadbudówki dla nowoczesnego promu pasażersko-towarowego RoPax, który powstaje w Gdańskiej Stoczni Remontowa. Projekt jest częścią kontraktu na budowę trzech promów dla polskich armatorów: Unity Line i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Promy wyróżniają się innowacyjnymi rozwiązaniami, w tym hybrydowym napędem opartym na silnikach LNG i wspomaganie bateryjnym. Każdy prom będzie miał dziewięć pokładów, długość 195,6 m, szerokość 32,2 m oraz możliwość transportu 400 pasażerów i ładunków na 4100 m linii ładunkowej.



Projekt angażuje ponad 160 firm podwykonawczych i jest kluczowym elementem odbudowy pozycji polskich stoczni na rynku europejskim.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/stal-complex-konczy-budowe-nadbudowki-dla-promu-powstajacego-w-gdanskiej-stoczni-remontowa-82724>

Pierwsze cięcie blach pod nowy statek w 2025 roku w stoczni CRIST

7 stycznia br. w Stoczni CRIST miała miejsce Ceremonia rozpoczęcia Cięcia Blach na nowy projekt o numerze budowy NB110. Projekt jest realizowany dla Armatora DOF oraz będzie realizowany pod nadzorem Towarzystwa Klasyfikacyjnego ABS. Będzie to jednostka FSV Field Support Vessel w pełni zaprojektowana, zbudowana oraz przetestowana przez CRIST. Nazwa oficjalna jednostki to „SeaDragon”. Jednym z głównym zadań jednostki będzie zapewnienie bezpiecznego wejścia do pracy na platformę zlokalizowaną na morzu co będzie umożliwione przez dedykowany system „Walk2Work”.

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/crist-s-a-_w-dniu-07012025-w-stoczni-crist-mia%C5%82a-miejsce-activity-7284513198844612609-rdKd

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

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

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



Actia Forum Sp. z o.o.

Al. Zwycięstwa 96/98

81-451 Gdynia, Polska

Pomorski Park Naukowo-Technologiczny

Budynek IV, Piętro 0, Lokal F0.22

office@actiaforum.pl

www.actiaforum.pl